



4> В рамках выполнения программы «Бережливое производство» на сортировочной станции Рыбное реализован проект «Перенос рабочего места оператора станционного технического центра (СТЦ) парка «Е» в центральную контору»



5> Алексей Никитович Голосов – уроженец Покровского района Орловской области, всю послевоенную жизнь посвятивший железнодорожному транспорту, внёс свой вклад в победу советского народа в ВОВ. Он воевал в составе Тихоокеанского флота

27 ФЕВРАЛЯ – 6 МАРТА 2015 №7

МОСКОВСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК

ИЗДАЁТСЯ
с 1877 года

ИЗДАТЕЛЬ ОАО «ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ «ГУДОК»

WWW.GUDOK.RU/ZDR

ПЕРЕВОЗКИ

Полный комплекс услуг

В 2014 году Московский филиал ОАО «Первая грузовая компания» перевёз более 53 тыс. т грузов на платформах, на 50% увеличив аналогичные показатели 2013 года. Вагонооборот в данном сегменте составил 1,4 млн вагоно-километров. Доля ПГК в общем объёме перевозок на платформах на полигоне МЖД выросла с 8,5 до 9,5%. Положительная динамика обусловлена активной работой специалистов филиала по привлечению дополнительных объёмов перевозок строительных грузов, а также ростом погрузки автомобильной техники.

– Сегодня, когда конкуренция на МЖД растёт, одной из наших ключевых задач является предоставление клиенту максимально полного комплекса услуг. Заключение контракта на транспортно-экспедиторское обслуживание позволяет нам предоставить клиенту все возможные услуги и выполнить грузоперевозку «под ключ» в рамках одного договора, – отметил директор Московского филиала ПГК Илья Исканян.

АННА БОЧКАРЁВА

ПРИГОРОД

Для вас, пассажиры!

За последние два года, как сообщил корреспонденту «Мож» руководитель департамента по связям с общественностью ОАО «Центральная ППК» Илья Черняев, силами и за счёт средств компании были отремонтированы 433 остановочных пункта, установлены турникетные комплексы на 24 станциях, открыты 29 стационарных кассовых модулей, приобретены 1520 новых билетопечатающих автоматов. В настоящее время в инвестиционную программу по ремонту и реконструкции пассажирских устройств, переданных компании в аренду, входят остановочные пункты в городе Москве, а также в Курской, Орловской, Тульской и Московской областях.

АНДРЕЙ ГОРОДНОВ

Здоровый образ жизни

Выжать победу

ЧЕМ УДИВИЛ ТУРНИР ПО АРМРЕСТЛИНГУ И РУССКОМУ ЖИМУ



ЕДИНСТВЕННОЕ НА СЕТИ СОРЕВНОВАНИЕ ПО АРМРЕСТЛИНГУ И РУССКОМУ ЖИМУ ПРОШЛО НА МЖД НАКАНУНЕ ДНЯ ЗАЩИТНИКА ОТЕЧЕСТВА. СПОРТСМЕНЫ С НОВА ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛИ СИЛУ И МОЩЬ СТОЛИЧНОЙ МАГИСТРАЛИ.

Название турнира говорит само за себя. «Железный хват» – значит выносливость, характер. У человека, трудящегося на магистрали, такое словосочетание невольно ассоциируется ещё и с мощностью

Соревнования выявляют не только самых сильных, но и активных работников

русских железных дорог. И ведь действительно, как работать, скажем, на пути без отменных физических данных? Монтер пути Вяземской дистанции пути Александр Бакланов уверен – несколько часов ремонта дорожного полотна заменяют тренировку в спортзале.

– Лом и домкрат лучше штанги, – смеётся он. – Но после работы можно ещё и на турнике повисеть, гири потаскать. Такой простой, но очень эффективный

АРМРЕСТЛИНГ – ЗРЕЛИЩНЫЙ ВИД СПОРТА

инвентарь есть в дистанции. Занимаемся в свободное время.

Александр Бакланов из тех, для кого занятие силовыми видами спорта не просто увлечение, а образ жизни. В свои 52 он уже добился значительных высот в армрестлинге (является победителем и призёром российских, европейских и мировых первенств). Теперь вот к занятиям с ломом и гириями подключает молодёжь в дистанции. Так и получается, что делегация Смоленского региона дороги на турнире традиционно одна из самых многочисленных.

Вообще эти соревнования выявляют не только самых сильных, но и активных железнодорожников. На людей, способных собрать команду спортсменов, точно можно положиться и на производстве. Заместитель начальника Брянской дистанции пути Виктор Непша как раз из таких. Сам он победитель финала всероссийских игр «Спорт поколений», спортсмен до мозга костей, всерьёз задумывается о развитии тяжёлой атлетики в регионе.

> Окончание | 2

Экология

Когда ноль приносит результат

В 2014 году, как сообщила корреспонденту «Мож» начальник Центра охраны окружающей среды Московской железной дороги Вера Кривошепова, на полигоне столичной магистрали на 274,8 т был снижен уровень выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников загрязнения (на 7,7% меньше по сравнению с аналогичным периодом 2013 года).

Это стало возможным благодаря реконструкции и переводу с угля на газ или электроотопление целого ряда котельных.

Наряду с этим выбросы загрязняющих веществ в атмосферу от передвижных источников по сравнению с 2013 годом были снижены более чем на 3180 т. При этом основное уменьшение наблюдалось в Московской дирекции тяги.

По инвестиционной программе ОАО «РЖД» «Модернизация тягового подвижного состава» заменены на более экологически чистые и экономичные девять секций тепловозов. Произошло списание устаревших автотранспортных средств. Уровень загрязнения водных стоков в прошлом году, по сравнению с 2013 годом, снижен на 11,87%. Этого удалось добиться благодаря использованию 23 установок «Skimmer Friess Oil Skimmers».

Кроме того, в рамках проведения Всероссийской акции «Ноль негативного воздействия на окружающую среду» за 2014 год в структурных подразделениях, расположенных на полигоне железной дороги, сокращение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от экономии топливно-энергетических ресурсов составило 22,73 т, посажено более 1600 деревьев и кустарников, количество убранных отходов превысило 490 т.

ВАЛЕНТИН АНДРЕВ

ПРАЗДНИК

Под незабываемые песни МОЛОДОСТИ

ТРУЖЕНИКИ ПОЛИГОНА МЖД В ДЕНЬ ЗАЩИТНИКА ОТЕЧЕСТВА ЧЕСТВОВАЛИ
ВETERANОВ, ВОЗДАВАЛИ ДОЛЖНОЕ РАТНЫМ И ТРУДОВЫМ ПОДВИГАМ КОЛЛЕГ

ПРАЗДНОВАНИЕ ДНЯ ЗАЩИТНИКА ОТЕЧЕСТВА НА ПРЕДПРИЯТИЯХ СТОЛИЧНОЙ МАГИСТРАЛИ ПРОШЛО В ЭТОМ ГОДУ НА ФОНЕ ПОДГОТОВКИ К 70-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ.

По традиции на встречу ветеранов собрались и бывшие работники управления МЖД. Поздравить их с наступающим праздником пришли заместитель начальника Московской железной дороги по кадрам и социальным вопросам Сергей Черногаев, председатель Дорпрофжела на МЖД Николай Сеницын и председатель совета ветеранов дороги Геннадий Павликов.

Обращаясь к собравшимся, руководители пожелали им крепкого здоровья, хорошего настроения, теплоты в отношениях с родными и близкими. Высоко оценили вклад в послевоенное развитие столичной магистрали – ведь многие из тех, кто сегодня находится на заслуженном отдыхе, пришли трудиться на железную дорогу во второй половине прошлого столетия.

Передав самые добрые пожелания от начальника МЖД Владимира Молдавера, чей плотный рабочий график не позволил на этот раз лично поздравить ветеранов, Сергей Черногаев отметил, что в наши дни столичная магистраль по-прежнему находится на острие перевозок. Новое поколение железнодорожников показывает пример того, как надо действовать в сложных условиях кризисных явлений. Сергей Иванович сделал обзор проектов, которые сегодня наиболее актуальны на дороге. В их числе работы по перепрофилированию Малого кольца под пассажирское движение.



Певец Валерий Иванов исполнил любимые песни многих поколений россиян

Председатель Дорпрофжела Николай Сеницын отметил, что День защитника Отечества с равным правом отмечается и женщинами. Он напомнил, что, в частности, в годы Великой Отечественной войны тысячи железнодорожниц стали участницами трудового фронта, представительницы так называемого слабого пола вели составы к линии фронта и обратно.

Для многих из тех, кто собрался в зале, подобные мероприятия – прекрасная возможность пообщаться друг с другом, обсудить последние новости, увидеть, как трудятся нынешние железнодорожники.

– Мы рады таким встречам, – сказали бывший начальник ветеринарной службы

МЖД Лев Фих и инженер-вагонник Сильвер Ващенко. – Последний раз мы видели друг друга ровно год назад, а когда-то сталкивались в коридорах управления МЖД, на совещаниях, селекторах по несколько раз на день.

Как всегда, наряду с тёплыми словами, высказанными в адрес собравшихся, прозвучали мелодии, напомнившие ветеранам о молодости. С большим чувством исполнил арии из оперетт и песни советских композиторов певец, народный артист Чувашии Валерий Иванов.

Отметим, что в канун праздника аналогичные мероприятия состоялись во всех регионах, на многих предприятиях полигона столичной магистрали.

ВЕРА ЧУБАРОВА
ФОТО АВТОРА

ИНИЦИАТИВА

Профессиональное братство

В эксплуатационном локомотивном депо Орехово восьмое февраля объявили Днём машиниста-инструктора.

Официально повод для учреждения праздника звучит так: «закрепление кадров, дальнейшее совершенствование, повышение эффективности работы, обмен опытом и повышение престижа профессии». Но неофициально – это возможность машинистов-инструкторов – действующих и ветеранов – встретиться, как говорится, без галстуков, пообщаться, вспомнить рабочие будни. Такие встречи очень объединяют.

Для «виновников торжества» была организована экскурсия в один из городов Золотого кольца России с древней, богатой историей – Переславль-Залесский. В Кремль, с его памятниками церковного зодчества XII–XVI веков, и историко-культурный центр «Русский парк», где собраны образцы культурного наследия русского народа XIX – начала XX века.

Железнодорожники депо Орехово побывали в музее изобретений, в музее «Русская мода, стиль и атмосфера», «Петрушка», в «Музее кваса». В деревянных домах с интерьерной росписью. Раскрыли для себя много интересных страниц истории и культуры нашей страны.

Руководство депо обратилось в Московскую дирекцию тяги с просьбой о поддержке инициативы утверждения Дня машиниста-инструктора на предприятиях дирекции.

СВЕТЛАНА НОВАКОВСКАЯ

Здоровый образ жизни

Выжать победу

>Начало | 1

Вопрос о включении армрестлинга в число обязательных дисциплин международного спортивного союза железнодорожников сегодня стоит на повестке дня. И это придаёт работникам российских магистралей ещё больше уверенности и силы, как считает Александр Мотлох, представитель Российской федерации армрестлинга, который в течение многих лет является судьёй дорожных соревнований.

– Как показывает опыт, подобные соревнования очень востребованы среди железнодорожников, – в интервью «Мож» отметила инструктор

тор высшей категории РФСО «Локомотив» Марина Тарарова. – В этом году зарегистрировались 70 участников, много новичков.

Схватки получились весьма зрелищными

По традиции перед началом соревнований заместитель начальника МЖД по кадрам и социальным вопросам Сергей Черногаев, руководитель профсоюзной организации управления МЖД Виктор Матюхин, представители РФСО «Локомотив», ветераны-железнодорожники пожелали спортсменам удачи.

Интрига как в армрестлинге, так и жиме сохранялась до последней минуты. Например, победителя в борьбе на руках в категории до 80 кг определило взвешивание. В итоге первое место присудили специалисту службы охраны труда Московской дирекции инфраструктуры Петру Мыльникову. До 90 кг лучший результат у Александра Бакланова, свыше 90 кг – у дефектоскописта Вяземской дистанции пути Дмитрия Серикова. В поднятии штанги равных не было электро-механику Вяземской дистанции СЦБ Ярославу Якушеву.

НАТАЛЬЯ ЩЕВЕЛОВА
ФОТО ЕВГЕНИЯ НАДАЛИНСКОГО



ОРГАНИЗАТОРЫ, УЧАСТНИКИ И ГОСТИ ТУРНИРА

СОВЕТ

За простой придётся заплатить

Первого апреля 2015 года в законодательство о железнодорожном транспорте

вносятся важные изменения

Выполнению плана отправления грузов, мерам по привлечению дополнительных объёмов, важным новациям в федеральном законодательстве о железнодорожном транспорте был посвящён первый в новом году Центральный межрегиональный координационный совет. Заседание прошло 13 февраля 2015 года под председательством начальников МЖД и ЮВЖД Владимира Молдавера и Анатолия Володько.

В начале заседания Владимир Молдавер отметил позитивные результаты деятельности, достигнутые Центральным межрегиональным координационным советом в части улучшения организации эксплуатационной работы на полигонах двух дорог в 2014 году. Плодотворными оказались выработанные советом предложения по совершенствованию механизмов взаимодействия всех участников транспортного рынка. Благодаря поддержке советом инициативы ОАО «РЖД» в Федеральный закон о железнодорожном транспорте внесены важные изменения в части совершенствования правовой базы при осуществлении воинских перевозок, определении понятия «оператор железнодорожного подвижного состава», использовании пользователями услуг инфраструктуры общего пользования, решении вопросов просрочки в доставке груза. Усовершенствования, закреплённые в законе №503-ФЗ, подписаны президентом РФ Владимиром Путиным 31 декабря 2014 года и вступают в силу с первого апреля.

Начало 2015 года, как и для страны в целом, оказалось нелёгким для Московской и Юго-Восточной железных дорог.

– Погрузка на начало февраля 2015 года свидетельствует о недостаточности грузовой базы для выполнения планового задания, – сообщил Владимир Молдавер. – При этом заявленные объёмы экспортных перевозок в направлении Северо-Кавказской железной дороги превышают перерабатываемые возможности портов, в первую очередь по чёрным металлам и нефтепродуктам. Надо рассмотреть альтернативные маршруты доставки грузов через порты Калининградской и Октябрьской железных дорог.

Положение дел с выполнением плана погрузки на сто-



ФОТО: ВАЛЕРИЙ НАУШНСКИЙ

личной магистрали пока остаётся напряжённым.

На февраль 2015 года Московской железной дороге установлен этот план в размере 175,2 тыс. т, что составляет 95,8% к аналогичному периоду 2014 года. По состоянию на 11 февраля погрузка выполняется на уровне 178,83 тыс. т (102% к плану), а вот к февралю прошлого года – лишь на уровне 95%. Данный показатель в феврале выполня-

Нормы и санкции нового закона необходимо заблаговременно изучить всем участникам рынка железнодорожных грузоперевозок

ется Московско-Рязанским, Тульским, Смоленским и Брянским регионами. Отставания фиксировались в Орловско-Курском, Московско-Курском и Московско-Смоленском регионах.

Из 33 номенклатур грузов, заданных магистрали, погрузка выполняется только по 25 номенклатурам. Потери допущены по железной руде, удобрениям, чёрным металлам. Такая же ситуация складывается у соседей.

Какие же меры принимаются на МЖД и ЮВЖД для безусловного выполнения планов перевозок грузов и привлечения дополнительных объёмов?

– Мы стремимся предоставлять клиентам новые транспортные услуги, – заверил участников совета Владимир Молдавер. – Это

Простой грузовых вагонов на станционных путях будет строго регламентирован

прежде всего организация перевозок грузов по расписанию с согласованным временем отправления и прибытия; услуга «РЖД-Экспресс» по доставке сборных грузов; применение гибкой тарифной политики. Мы постоянно готовы к переключению объёмов перевозок продукции и сырья с автомобильного транспорта на железнодорожный.

– В 2014 году на МЖД график движения поездов по расписанию выполнен на 87%, а в январе 2015 года – на 100%, – сообщил он. – Оказание этих и других новых услуг позволило дороге повысить лояльность клиентов, выстроить взаимовыгодное сотрудничество, простимулировать дополнительные объёмы, увеличить пропускную способность инфраструктуры, а тем самым получить сверхплановую прибыль. Сегодня МТЦФТО сконцентрировался на внедрении услуги перевозки по графику в направлении портовых станций Северо-Кавказской железной дороги.

Спрос грузоотправителей на подвижной состав, как отметил Владимир Молдавер, полностью удовлетворён. Однако число новых приватных вагонов продолжает только увеличиваться. Где же их размещать?

– В настоящее время на сети железных дорог насчитывается более одного млн 220 тыс. единиц грузового подвижного состава, – сообщил начальник МЖД. – Из них около 232 тыс. вагонов, или 20%, это избыточный парк, что в условиях дефицита ёмкости инфраструктуры крайне негативно влияет на работу железнодорожного транспорта. В феврале 2015 года общее среднесуточное наличие порожних вагонов различной собственности на дороге составило

56,2 тыс. вагонов, или 74% от общего рабочего парка вагонов.

Разбалансированность размеров вагонного парка и ёмкости инфраструктуры привела к сокращению резерва пропускной способности железной дороги, росту «узких» мест, увеличению потребности в тяговых и энергетических ресурсах. Вследствие этого ухудшились качественные показатели перевозочного процесса, возросли непроизводительные затраты, снизилась надёжность доставки грузов и порожних вагонов. Происходило это прежде всего потому, что владельцы вагонов, руководствуясь лишь своими коммерческими интересами, бессистемно размещали порожние вагоны на инфраструктуре общего пользования – и не несли за это никакой финансовой ответственности!

С принятием остроактуальных поправок в законодательство всё меняется. Теперь можно, наконец, выработать оптимальный и справедливый порядок взаимодействия перевозчика, грузоладельца и оператора грузовых вагонов: за нерациональный простой на путях РЖД придётся платить. И немало. Важно, чтобы нормы и санкции закона были заблаговременно внимательно изучены участниками рынка.

– Я думаю, что собственники и операторы подвижного состава ещё не до конца поняли, что период «вольницы» закончился, – предупредил Владимир Молдавер. – А времени на раскачку нет, первое апреля уже не за горами. Необходимо немедленно приступить к заключению договоров на отстой вагонов или аренду путей, к обучению персонала работе в новых условиях, повышению качества планирования заадресовки под погрузку порожних вагонов.

Начальник Московской магистрали выразил надежду, что новый закон позволит отрегулировать злободневный вопрос повышения эффективности использования вагонного парка. Ведь теперь станет финансово невыгодно, накладно сутками содержать избыток порожних вагонов на станциях в ожидании погрузки. Появится стимул к развитию собственности подвижного состава своей инфраструктуры для отстоя избыточного парка вагонов. Выгоду получают и железные дороги: за счёт высвобождения путей увеличатся пропускные способности, повысятся надёжность и качество перевозок.

ИГОРЬ ЛЕНСКИЙ



БЕРЕЖЛИВОЕ ПРОИЗВОДСТВО

Оптимальное решение

После реализации проекта программы по оптимизации рабочих мест движеньцы Рыбного улучшили взаимодействие во время приёма и отправления поездов

В рамках реализации программы «Бережливое производство» на сортировочной станции Рыбное разработан и внедрён проект «Перенос рабочего места оператора станционного технического центра (СТЦ) парка «Е» в центральную контору».

Такое нововведение позволяет сократить время доставки и обработки перевозочных документов, даёт возможность перераспределения обязанностей между операторами СТЦ по приёму и отправлению поездов.

Ранее, когда на этой «фабрике маршрутов» рабочее место оператора парка «Е» располагалось в здании, отдалённом от центральной конторы, перевозочные документы пересылались по пневмопочте, на что затрачивалось дополнительное время, а теперь нет необходимости в такой доставке.

Весомый эффект получен и от того, что рабочие места операторов приемоотправочных



ФОТО: ДМИТРИЙ МИРОШКИН

ОПЕРАТОР ПАРКА «Е» ДАРЬЯ ПРАСЛОВА ДОВОЛЬНА НОВЫМ РАБОЧИМ МЕСТОМ

парков «Е» и «Д» объединены в одном кабинете центральной конторы, и в зависимости от их нагрузки они перераспре-

деляют свои обязанности, что особенно востребовано при неравномерном, «пачкообразном» подходе поездов.

Особый эффект проекта заметен при неравномерном подходе поездов

В связи с переносом рабочего места значительно улучшились условия труда для оператора парка «Е», а также для приёмосдатчиков груза и багажа, которым полностью передано освобождённое здание в этом парке.

В процессе грузовых перевозок сортировочная станция Рыбное является крупнейшей и решающей на сети российских дорог, и оптимизация рабочих мест положительно влияет на оптимизацию деятельности и всей этой «фабрики маршрутов». Ранее для улучшения управления работой станции были объединены кабинеты маневровых диспетчеров чётной и нечётной систем, станционного диспетчера, которым до того приходилось общаться по телефонной связи, а

для решения сложных вопросов приходиться друг к другу.

В рамках реализации программы «Бережливое производство» на станции удалось сделать многое по оптимизации рабочих мест. На чётной и нечётной горках для регулирования скоростей движения вагонов рабочие места оборудованы дополнительными позициями пневмообдувки – подачи воздуха, за счёт чего в зимнее время отпала необходимость очищать их с помощью метёлок. В парке «А» на всех междупутьях установлены дополнительные стеллажи для хранения тормозных башмаков, что позволяет сократить потери рабочего времени для сигнальщиков.

И подобные преобразования – с применением системы 5S – стандартизации и совершенствования рабочих мест, рационального размещения рабочих инструментов, материалов, документов и прочего – практикуются на всех участках станции, что даёт весомый эффект.

ТАТЬЯНА ГЛЫВА

РАЦИОНАЛИЗАТОРЫ

Светлее – не значит дороже

Работникам Курской дистанции энергоснабжения удалось минимизировать риски производственного травматизма на одном из участков и принести предприятию прибыль почти в 200 тыс. руб.

ПРОБЛЕМА ОТСУТСТВИЯ ОСВЕЩЕНИЯ СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ НА ВТОРОМ РАЙОНЕ СТАНЦИИ КУРСК ДОЛГОЕ ВРЕМЯ ДЕРЖАЛА МЕСТНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В НАПРЯЖЕНИИ. ОСОБЕННО ТЯЖЕЛО ПРИХОДИЛОСЬ БРИГАДАМ, КОТОРЫМ ПО ДОЛГУ СЛУЖБЫ ПРИХОДИЛОСЬ ТРУДИТЬСЯ В ТЁМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК.

Всё дело в том, что данный участок станции без работы не стоит, маневровая деятельность здесь осуществляется круглосуточно, поэтому за состоянием инфраструктуры путейцам нужно следить и днём, и ночью – раз, держать на контроле ситуацию с производственным травматизмом – два. Для предупреждения несчастных случаев хорошее освещение в районе было необходимо как воздух. Собственно, проект по его установке на бумаге энергетиками был разработан. Изначально предполагалось запитать оборудование от комплектной трансформаторной подстанции наружной установки ранжирного парка станции Курск, расположенной в полутора км от второго района. Для этого требовалось произвести монтаж 31 опоры воздушных линий и проложить полтора км

провода. Обошлось бы это предприятию почти в 300 тыс. руб.

Молодым рационализаторам Курской дистанции электроснабжения – инженеру по эксплуатации технических средств Александру Толкачёву, электромонтёрам Максиму Кузьминову, Александру Алутину и электромеханику Дмитрию Шмараеву – удалось решить проблему и дешевле, и с меньшими затратами.

Коллеги подсчитали, что мощности шкафа управления обогрева стрелочных переводов (ШУОС), расположенного в 300 м от тёмного участка, с лихвой хватит, чтобы обеспечить бесперебойную работу ещё и оборудования по освещению. Стоимость работ, таким образом, уменьшилась сразу в три раза. У железнодорожников, во-первых, отпала необходимость в установке 31 опоры воздушных линий. Во-вторых, почти в пять раз сократились расходы на приобретение провода.

Данный проект был представлен на молодёжном конкурсе инновационных проектов «Золотой резерв» в 2014 году и успешно внедрён в дистанции, за что его авторы благодарны своему руководству.



ФОТО: АЛЕКСАНДР ТОЛКАЧЕВ

НА ВТОРОМ РАЙОНЕ СТАНЦИИ КУРСК ТЕПЕРЬ СВЕТЛО В ЛЮБОЕ ВРЕМЯ СУТОК И ВРЕМЯ ГОДА

– Мы заинтересованы в тиражировании разработки, – в интервью «Мож» отметил инженер Курской дистанции электроснабжения Александр Толкачёв. – На столичном полигоне есть

предприятия с похожей проблемой, и если наш вариант её решения поможет коллегам минимизировать риски производственного травматизма и создать комфортные условия труда для работников смежных служб, значит, мы не зря старались.

НАТАЛЬЯ ЩЕВЕЛОВА

ФРОНТОВИКИ ВСПОМИНАЮТ

Старшина с «Красного вымпела»

ОРЛОВСКИЙ ПАРЕНЁК ПРОШЁЛ ВСЮ ВОЙНУ НА ЛЕГЕНДАРНОМ СТОРОЖЕВОМ КОРАБЛЕ



Алексей Никитович Голосов – уроженец Покровского района Орловской области, всю свою жизнь посвятивший железнодорожному транспорту, внёс свой вклад в победу советского народа в Великой Отечественной войне.

Несмотря на преклонный возраст (четвёртого марта Алексею Никитовичу исполнится 94 года), ветеран радушно встретил гостей. Сразу же в глаза бросаются боевые ордена и медали, многие из которых, как, улыбаясь, говорит Алексей Никитович, «растаскили» дети и внуки.

Ему, как и многим его одноклассникам, выпала нелёгкая доля. Сразу после окончания средней школы, в 1940 году он был призван в ряды Красной армии и попал служить на Тихоокеанский флот. Известие о начале Великой Отечественной матросы получили 22 июня 1941 года у берегов Находки. К этому времени

Алексей Никитович Голосов на Тихом океане и в наши дни; сторожевой корабль «Красный вымпел»

Алексей Никитович с отличием закончил во Владивостоке обучение на рулевого и был приписан на сторожевой корабль «Красный вымпел», на котором и служил до 1947 года, демобилизовавшись в звании старшины 2-й статьи.

– Я всегда вспоминаю свою службу во Владивостоке. Это оставило большой отпечаток на моей судьбе, закалило меня. В 1970 году я даже возвращался на Дальний Восток показать дочерям город, где я служил, где воевал, и мой корабль, ставший сегодня плавучим музеем, – говорит ветеран.

Несмотря на то что немецкие войска не дошли до Дальнего Востока, нести службу нам приходилось в постоянной боевой готовности. Японская армия представляла реальную угрозу нашей стране. Поэтому бди-



Нужно сделать всё, чтобы больше никогда не повторилась кровавая война, которую пережили мы

тельность мы не теряли и несли вахту в открытом море.

Дня Победы на Дальнем Востоке Алексей Никитович особенно не ощутил.

– Да, конечно, мы праздновали, очень радовались, но эта радость была недолгой. Вскоре пришлось принять участие в боевых действиях против милитаристской Японии.

– Мне тяжело вспоминать обо всём этом, – вздыхает собеседник. – О каких интересных случаях вы меня спрашиваете? Война – это страшное дело. Идём возле берега, впереди – японский корабль. Мы бьём по нему. Высаживали своих солдат на корейские берега, забирали раненых.

Я видел страшные картины: как подрывались корабли на глубинных минах. А потом смотришь – одни мачты торчат. Подойдёшь к берегу, а это уже не море, а кладбище кораблей и солдат. Мне многое пришлось повидать.

За освобождение Кореи Алексей Никитович награждён орденом Отечественной войны II степени, а вот медаль за освобождение Кореи где-то затерялась, сетует ветеран.

По возвращении домой Алексей Никитович Голосов поступил в железнодорожный техникум сразу на второй курс.

– Я первым в семье пошёл работать на железную дорогу. Мне тогда показалось это интересным и перспективным. Начинал с дежурного по станции Золотухино, затем работал начальником станций Еропкино и Змиевка. Так и прослужил бо-

лее 30 лет на железке вплоть до ухода на пенсию.

Но даже после стольких лет на железнодорожном транспорте Алексей Никитович постоянно вспоминает военные годы на Дальнем Востоке, своих боевых товарищей.

Заканчивая нашу беседу, он с горечью отметил, что люди

стали забывать о кошмарах и уроках Второй мировой войны.

– Посмотрите, что творится в мире, на Украине, – говорит ветеран. – Может, стоит задуматься и остановиться. Я очень надеюсь, что будет найден выход из всей этой ситуации. Нужно остановиться, пока не поздно, чтобы больше никогда не повторилась кровавая мясорубка, в которую наш народ был втянут врагами России.

Андрей Сорокин
Фото автора и из семейного архива Голосовых



ДИАГНОЗ

Без сожалений и осложнений

САМОЕ МУДРОЕ РЕШЕНИЕ НАСЧЁТ ЗУБОВ МУДРОСТИ – ВОВРЕМЯ ИХ УДАЛИТЬ

По своему строению эти зубы ничем не отличаются от остальных, однако они бесполезны и очень досаждают своим обладателям.

Их называют зубами мудрости. Если условно разделить челюсти пополам, то и в верхних, и в нижних рядах с обеих сторон эти зубы будут восьмыми по счёту.

Нашим далёким предкам эти крайние зубы очень хорошо служили для пережёвывания твёрдой пищи. Челюсти человека были тогда более развитые, и там хватало места для всех зубов, в том числе и для восьмёрок. Но в процессе эволюции, когда человек перешёл на более мягкую, термически обработанную пищу, жевательная нагрузка на челюсти снизилась. У наших современников челюсти меньше, чем у их предков, и места для крайних зубов в них недостаточно. Впрочем, есть люди, их не менее 3%, у которых не появляются даже зачатки восьмёрок. Их можно назвать счастливыми, ведь им не грозит болезненное расставание с зубами мудрости.

Существует много теорий, нужны ли нам эти зубы или нет. По крайней мере 98% своих знакомых и пациентов я говорю, что зубы мудрости нужно удалять. Особенно когда у человека маленькая челюсть и восьмёрка растёт кое-как – в сторону



Существует много теорий насчёт того, нужны ли нам зубы мудрости или нет

языка, щеки или горизонтально, упираясь в седьмой зуб и травмируя его, после чего и тот приходится удалять.

Избавляться от зубов мудрости лучше как можно раньше, пока они не беспокоят. Потому что когда они прорезываются, одновременно формируются их корни, и потом удалять их бывает гораздо труднее. А удаления случаются порой очень слож-

ные, потому что прямо под зубом мудрости проходит альвеолярный нерв – ветвь тройничного нерва, и очень велика опасность его повредить.

Всем своим пациентам я рекомендую посещать стоматолога каждые полгода и хотя бы раз в год делать общий снимок, чтобы проконтролировать состояние зубов мудрости. По этим снимкам можно определить момент, когда этот зуб уже появился, сверху кости нет и можно его удалить, не травмируя челюсть.

У меня самого отсутствуют все четыре зуба мудрости. Они создавали дискомфорт, и я расстался с ними без сожаления, потому что знал, к каким осложнениям они могут привести – трудности при открывании рта, боли при еде... Дальше – хуже: абсцесс, флегмона (воспаление), иногда даже переломы челюсти – кость там слабая, может сломаться даже от малого воздействия.

Помню одну пациентку, которая никак не хотела расставаться с зубом мудрости: «Вот когда побеспокоит, тогда...» Я объяснял, что этот зуб может подвести её в самый неподходящий момент. Так и случилось: она отдыхала в Египте, когда эта «бомба замедленного действия» дала о себе знать. А в больнице, где ей удаляли этот зуб, ещё и сломали нижнюю челюсть. Вернувшись в Москву, женщина пришла к нам в поликлинику: «Вот ведь не поверила я вам, не послушалась...»

Современные оборудование и медикаменты позволяют удалить зубы мудрости максимально безболезненно и минимально травматично, только важно сделать это вовремя.

ТИГРАН АЛЬБЕРТЯН,
ВРАЧ-ХИРУРГ
ЦЕНТРАЛЬНОЙ СТОМАТОЛОГИЧЕСКОЙ
ПОЛИКЛИНИКИ ОАО «РЖД»

ТЕХНОЛОГИИ

Поможет 3D-«мышонок»

ПРОГРАММИСТАМ И ГЕЙМЕРАМ НЕ БУДЕТ ГРОЗИТЬ ТУННЕЛЬНЫЙ СИНДРОМ



Компьютерная мышь в виде кольца реагирует на движения указательного пальца.

Такой известный недуг, как туннельный синдром, проявляется онемением пальцев, болью и судорогами в кисти правой руки, возникающими при длительной работе со стандартной компьютерной мышью.

Альтернативная мышка Mucestro, которую придумали учёные, «работает» в 3D-формате, потому что подобно перстню надевается на указательный палец правой руки и двигается в трёхмерном простран-

стве, а не на плоскости, как классическая. Кроме того, на «перстне» есть сенсорные кнопки, которых удобно касаться большим пальцем.

С помощью устройства можно «дирижировать» курсором с расстояния более 9 м.

По оценкам медиков, Mucestro может стать хорошей альтернативой для людей с проблемами судорог запястья: во время работы с ней руки можно держать в любом удобном положении, и кисть не испытывает при этом никакого напряжения.

СЕРГЕЙ БАРСУКОВ

ИСТОРИЯ

Скользкий путь

ПЕСОК, ЗОЛА И САЛО – ЭТО ТО, ИЗ ЧЕГО НАШИ ПРЕДКИ ДЕЛАЛИ МЫЛО

ПЕРВОЕ ОПИСАНИЕ ПРОЦЕССА МЫЛОВАРЕНИЯ НАЙДЕНО НА ШУМЕРСКИХ ГЛИНЯНЫХ ТАБЛИЦАХ, ДАТИРОВАННЫХ 2500 ГОДОМ ДО НАШЕЙ ЭРЫ.

В основе рецепта шумеров – смешение древесной золы и воды. При кипячении в жидкости растапливали жир, получая мыльный раствор.

Скифы с этой же целью растирали в порошок древесину кедра или кипариса, а затем добавляли в него ладан и воду. Древние египтяне для мытья использовали пасту из пчелиного воска, растворённого в воде.

В европейских странах ещё и во времена Гомера о мыле ничего не знали. Древние греки очищали тело мелким песком, привезённым с берегов Нила. Кстати, в Африке и сегодня популярна песчаная баня, в которой человека присыпают горячим чистым песком.

Римский учёный Плиний Старший утверждал, что своему знакомству с моющими средствами человек обязан диким галльским племенам. Галлы делали мазь из сала и золы букового дерева, которую использовали для очищения тела и лечения кожных заболеваний. Римляне стали добавлять в эту мазь золу морских растений, и у них получалось почти настоящее мыло.

Первые в Европе мыловарни обнаружены археологами на территории Древнего Рима, среди руин Помпеи. Долгое время мыло было предметом роскоши и ценилось наряду с дорогими лекарствами. Но даже зажиточные люди не могли себе позволить стирать с ним бельё – для этого использовались глина, растение мыльнянка или древесная зола.

Окончательно ремесло мыловарения сформировалось в Европе к концу XII века. На севере при варке мыла применялся животный жир, а на юге использовали оливковое масло, благодаря которому получался продукт превосходного качества.

Моду на чистоту привезли в Европу рыцари, побывавшие в крестовых походах в арабских странах. Мыльные моющие средства получают своё развитие во Франции, а потом в Англии. А первый кусок твёрдого мыла выпустили в Италии в 1424 году.

На Руси секреты мыловарения унаследовали от Византии, а промышленное производство мыла было налажено при Петре I. Особенно славилась фабрика в городе Шуя, на гербе которого и сегодня изображён кусок мыла.

СЕРГЕЙ МАЛЫГИН

ПРОГРАММА ТЕЛЕКАНАЛА С 27 ФЕВРАЛЯ ПО 5 МАРТА (ВРЕМЯ МОСКОВСКОЕ)

Пятница

27.02.2015

00.00, 01.00, 02.00, 03.00, 04.00,
05.00, 06.00, 07.00, 08.00, 09.00,
10.00, 11.00, 12.00, 13.00, 14.00,
15.00, 16.00, 17.00, 18.00, 19.00,
20.00, 21.00, 22.00, 23.00 Новости

00.20 Дорожная грамота
01.20 1520: транзит
02.20 После смены
03.20 1520: экономика
04.20 Новое звено
05.20 Восточный полигон

06.20 «Локо», вперёд!
07.20 1520: магистраль
08.20 Личный кабинет
09.20 1520: производство
10.20 Дорожная грамота
11.20 1520: транзит

12.20 После смены
13.20 1520: экономика
14.20 Новое звено
15.20 1520: компания
16.20 «Локо», вперёд!
17.20 1520: магистраль

18.20 Личный кабинет
19.20 1520: производство
20.20 Дорожная грамота
21.20 1520: транзит
22.20 После смены
23.20 1520: экономика

Суббота

28.02.2015

00.20 Новое звено
01.20 1520: магистраль
02.20 «Локо», вперёд!
03.20 1520: производство
04.20 Личный кабинет

05.20 1520: транзит
06.20 Дорожная грамота
07.20 1520: экономика
08.20 После смены
09.20 1520: компания

10.20 Новое звено
11.20 1520: магистраль
12.20 «Локо», вперёд!
13.20 1520: производство
14.20 Личный кабинет

15.20 1520: транзит
16.20 Дорожная грамота
17.20 1520: экономика
18.20 После смены
19.20 1520: компания

20.20 Новое звено
21.20 1520: магистраль
22.20 «Локо», вперёд!
23.20 1520: производство

Воскресенье

1.03.2015

00.20 Дорожная грамота
01.20 1520: транзит
02.20 После смены
03.20 1520: экономика
04.20 Новое звено
05.20 1520: компания

06.20 «Локо», вперёд!
07.20 1520: магистраль
08.20 Личный кабинет
09.20 1520: производство
10.20 Дорожная грамота
11.20 1520: транзит

12.20 После смены
13.20 1520: экономика
14.20 Новое звено
15.20 1520: компания
16.20 «Локо», вперёд!
17.20 1520: магистраль

18.20 Личный кабинет
19.00 Итоги недели
19.20 1520: производство
20.20 Дорожная грамота
21.20 1520: транзит
22.20 После смены

23.00 Итоги недели
23.20 1520: экономика

1520

Компания

Пятница

15.20 Профсоюзный юбилей
Первые пенсионные фонды и кассы взаимопомощи. Ликвидация безграмотности и защита прав железнодорожников. 110-летие отраслевого профсоюза. Смотрите в программе «1520: компания»

1520

Экономика

Суббота

17.20 Высокая готовность
Полицентрическая агломерация – от Москвы до Казани. Эксперты оценивают масштаб и последствия строительства высокоскоростных магистралей в РФ. Смотрите в программе «1520: экономика»

**НОВОЕ
ЗВЕНО**

Воскресенье

14.20 Студенческая наука
Какие проекты предлагают РЖД молодые учёные МИИТа? Конкурсы инновационных идей на транспорте и гранты железнодорожного холдинга. Смотрите в программе «Новое звено»

Понедельник

2.03.2015

00.00, 02.00, 04.00, 06.00, 08.00,
10.00, 12.00, 13.00, 14.00, 15.00,
16.00, 17.00, 18.00, 19.00, 20.00,
21.00, 22.00, 23.00 Новости

00.20 «Локо», вперёд!
01.00 Итоги недели
01.20 1520: компания
02.20 Личный кабинет
03.00 Итоги недели
03.20 1520: магистраль
04.20 Дорожная грамота
05.00 Итоги недели

05.20 1520: производство
06.20 После смены
07.00 Итоги недели
07.20 1520: транзит
08.20 Новое звено
09.00 Итоги недели
09.20 1520: экономика
10.20 «Локо», вперёд!

11.00 Итоги недели
11.20 1520: компания
12.20 Личный кабинет
13.20 1520: магистраль
14.20 Дорожная грамота
15.20 1520: производство
16.20 После смены
17.20 1520: транзит

18.20 Новое звено
19.20 1520: экономика
20.20 «Локо», вперёд!
21.20 1520: компания
22.20 Личный кабинет
23.20 1520: магистраль

Вторник

3.03.2015

00.00, 01.00, 02.00, 03.00, 04.00,
05.00, 06.00, 07.00, 08.00, 09.00,
10.00, 11.00, 12.00, 13.00, 14.00,
15.00, 16.00, 17.00, 18.00, 19.00,
20.00, 21.00, 22.00, 23.00 Новости

00.20 После смены
01.20 1520: производство
02.20 Новое звено
03.20 1520: транзит
04.20 «Локо», вперёд!
05.20 1520: экономика

06.20 Личный кабинет
07.20 1520: компания
08.20 Дорожная грамота
09.20 1520: магистраль
10.20 После смены
11.20 1520: производство

12.20 Новое звено
13.20 1520: транзит
14.20 «Локо», вперёд!
15.20 1520: экономика
16.20 Личный кабинет
17.20 1520: компания

18.20 Дорожная грамота
19.20 1520: магистраль
20.20 После смены
21.20 1520: производство
22.20 Новое звено
23.20 1520: транзит

Среда

4.03.2015

00.00, 01.00, 02.00, 03.00, 04.00,
05.00, 06.00, 07.00, 08.00, 09.00,
10.00, 11.00, 12.00, 13.00, 14.00,
15.00, 16.00, 17.00, 18.00, 19.00,
20.00, 21.00, 22.00, 23.00 Новости

00.20 Личный кабинет
01.20 1520: экономика
02.20 Дорожная грамота
03.20 1520: компания
04.20 После смены
05.20 1520: магистраль

06.20 Новое звено
07.20 1520: производство
08.20 «Локо», вперёд!
09.20 1520: транзит
10.20 Личный кабинет
11.20 1520: экономика

12.20 Дорожная грамота
13.20 1520: компания
14.20 После смены
15.20 1520: магистраль
16.20 Новое звено
17.20 1520: производство

18.20 «Локо», вперёд!
19.20 1520: транзит
20.20 Личный кабинет
21.20 1520: экономика
22.20 Дорожная грамота
23.20 1520: компания

Четверг

5.03.2015

00.00, 01.00, 02.00, 03.00, 04.00,
05.00, 06.00, 07.00, 08.00, 09.00,
10.00, 11.00, 12.00, 13.00, 14.00,
15.00, 16.00, 17.00, 18.00, 19.00,
20.00, 21.00, 22.00, 23.00 Новости

00.20 Новое звено
01.20 1520: магистраль
02.20 «Локо», вперёд!
03.20 1520: производство
04.20 Личный кабинет
05.20 1520: транзит

06.20 Дорожная грамота
07.20 1520: экономика
08.20 После смены
09.20 1520: компания
10.20 Новое звено
11.20 1520: магистраль

12.20 «Локо», вперёд!
13.20 1520: производство
14.20 Личный кабинет
15.20 1520: транзит
16.20 Дорожная грамота
17.20 1520: экономика

18.20 После смены
19.20 1520: компания
20.20 Новое звено
21.20 1520: магистраль
22.20 «Локо», вперёд!
23.20 1520: производство



РАЗДЕЛ: ЖУРНАЛИСТИКА

Алексей Курганов
Мальчик

Алексей Курганов живёт в Коломне, образование – высшее медицинское. Автор книги «Земляки» и многочисленных публикаций в центральной и региональной прессе.

Мой хороший и давний знакомый Иван Однодушнов всю жизнь проработал в депо Голутвин. После окончания железнодорожного училища в Моршанске трудился помощником машиниста, машинистом, со временем перешёл в инструкторы. Когда вышел на пенсию, депо не бросил, переквалифицировался в экипировщика.

Как-то разговорились с ним о телепатии, о таинственном, о том, что не поддаётся логическому объяснению, да и просто здравому смыслу. «Значит, считаешь, что ничего такого сверхъестественного в жизни нет?!» – хитро прищурившись, спросил меня Иван Васильевич. «Да, считаю! – сказал я решительно. – Все эти «необъяснимые» чудеса – чистейшие выдумка и шарлатанство, рассчитанные на людей дремучих и по-детски доверчивых, принимающих всякую ерунду за чистую монету».

«Ну-ну, – задумавшись, ответил Иван Васильевич. – Тогда расскажу одну занятую историю... Случилось это аккурат перед 30-летием Победы, в мае 75-го. Я работал машинистом, водил тепловоз между Голутвином и соседними Озёрами. Дистанция недлинная, под сорок километров, дорога спокойная, однопутка, никаких крупных разъездов, лишь сельские полустанки.

И вот качу я, значит, вечерним рейсом, а вагоны в это время всегда битком набиты: народ с коломенских заводо-фабрик домой возвращается, с первой рабочей смены. Катим нормально, как всегда, с ветерком – и вдруг между Карасёвом и Кудрявцевом метрах в трёхстах перед тепловозом выскакивает на полотно жеребёнок. Ножки тонкие, рыженький, а во лбу – это я, когда приблизились, рассмотрел – белая звёздочка! Как Мальчик, стригунок наш деревенский, который сгинул в военном лихолетье! Копия! Откуда он взялся? Вроде так не бывает! И, знаешь, тут же что-то тяжёлое мне на сердце накатило. Тревога какая-то. Камень. Смотрю на него, и слёзы на глаза наворачиваются. Щурюсь изо всех сил, отворачиваюсь, чтобы Валька, помощник мой, не увидел. А Мальчик стоит, копытцами перебирает и смотрит на нас так грустно и доверчиво. Голову чуть наклонил – и смотрит, смотрит...

Ну, мы, понятно, сигналить начали: не мешай, уходи с дороги! А он не убе-

гает. Ну что тут поделаешь! Не давить же! Торможу... Валентин на насыпь соскочил, чтобы его с пути согнать, а он, Мальчик-то, ещё раз на тепловоз посмотрел, а потом на меня взглянул, дескать, здравствуй, Ваняшка, да, это я. Нет, не погиб, выжил, хотя горя хлебнул. Ты больше не ищи меня, Ваняшка, я теперь сам по себе. А сейчас просто захотелось тебя увидеть – вот и свиделись. И поаккуратней будь, повнимательней. И тоже, как в войну, ничего не бойся. Всё обойдётся, всё хорошо будет.



КОЛЫМЖА: СЕРГЕЙ СПЕШОВ

Ты помни обо мне, Ваняш, помни. Ты же знаешь: я не подведу... Потом вздохнул грустно и в лес убежал. Пропал...»

Валька вернулся. «Откуда его, – орёт, – вражья сила выкопала. Из графика на пятнадцать минут выбились».

А у меня сердце всё никак на место не встанет, и тяжесть тревожная никак не отпускает. Нет, думаю, что-то здесь не то. «Не торопись, – отвечаю. – Давай-ка вдоль полотна пройдемся». Валька на меня уставился, ничего не понимает. «Зачем, – спрашивает, – чего мы там не видели?» – «Да я, – говорю, – и сам не знаю. Просто хочу». Он на меня опять смотрит и пальцем у виска вертеть начинает: «Ты чего, Васильич? Чего придумываешь? Нечего блажить, вон и светофор путевой зелёный показывает! Опять же за срыв графика нам с тобой не поздоровится».

«И всё-таки пройдемся, – говорю ему. – Лишних пять минут ничего уже не решат».

Прошли мы туда, где жеребёнок стоял, – в левом рельсе трещина! Сантиметров 15, не меньше! Лопнула зараза! И когда? Ведь всего час назад из Озёр ехали – и нормально всё, даже не трянуло! А тут на тебе, вылезла, лопнула – скрытый заводской брак! Такое хоть редко, но бывает, вот мы и подобились! Вот тебе и светофор! Зелёный свет прямоком на небеса! И если бы не Мальчик (а у меня уже и сомнений не осталось, что это он на рельсы выскочил) – всё! Была бы нам с Валькой и пассажирам – полная труба! Тем более что вагоны, повторяю, битком. Такая бы дивильня случилась – не приведи Господь!

со стороны рельсов услышали... Начальник дистанции, Аркадий Александрович, железнодорожник опытный, сам машинистом сколько лет отъездил, не поверил: «Какой ещё перестук? Это что-то новое в диагностике путевых дефектов! Чудишь, Иван Васильевич! Выкладывай начистоту!» – «А чего выкладывать-то, – отвечаю. – Хочешь – верь, хочешь – нет, а трещина-то – вот она, в наличии. Не сами же мы её расковыряли...»

Утром, как смену сдали, пошли мы с помощником, даже домой не заходя, в церковь. И свечку самую дорогую поставили. Священник спрашивает: «За кого?» – «За Мальчика, – отвечаю. – За жеребёнка». Батюшка сначала рассердился, дескать, идите вон на улицу, там и богохульничайте! А когда я ему рассказал всё, то гнев на милость сменил, сам удивился и только головой качал. «Да, – сказал, – это вам, православные, настоящее святое видение было! Ладно, ставьте свечу. Благословляю!»

А после церкви, чего уж сейчас скрывать, нарезались мы с Валентином, как говорится, досыта! Как домой пришёл – не помню. Жена даже и не ругалась, только ахала. Она меня такого никогда в жизни не видела... Я ведь там, на бережке москворецком, где мы с Валькой после церкви расстелились, ему ещё раз про Мальчика рассказал. Всё-всё, с самого начала и с подробностями. Он даже слезу пустил, вот до чего расчувствовался. «Это, – говорит, – Васильич, тебе надо писателю какому-нибудь рассказать. Это же настоящая книжка получится! Кинофильм можно снять! Я бы, – говорит, – ни за что не поверил, если бы всё это раньше рассказал, а сейчас, когда своими глазами рельс тот увидел и жеребёнка, – верю! Выходит, есть он всё-таки, Бог-то, есть! Хранит нас, грешных!»

С тех пор частенько одна мысль стала мне в голову приходить, не давать покоя: «А почему именно мне чудо такое выпало? За какие такие заслуги? Почему именно на мне Господь остановился? И вот что хочешь, то и думай, а я теперь твёрдо знаю: никакая это не случайность и никакое не счастливое совпадение. Это Мальчик меня от верной гибели спас, а заодно и многих моих пассажиров. И знаешь, иной раз фантазировать начинаю и сам себя уверяю, что всё-таки не сгинул он, что всю войну прошёл и жил ещё долго-долго, весь свой положенный Богом и судьбой лошадиный век...»

Координатор конкурса –
Владимир ПронскийМОСКОВСКИЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОтраслевое СМИ
Учредитель: ОАО «Российские железные дороги», Дорпрофжел
Издатель: ОАО «Издательский дом «Гудок»Газета зарегистрирована Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство ПИ № ФС 77-52503 от 21 января 2013 г.Адрес редакции: 107996, Москва, Краснопрудная ул., д. 20
Сайт: www.zdr-gazeta.ru E-mail: mrrm-post@mail.ru
Подписной индекс: 50181

Директор филиала ОАО «Издательский дом «Гудок» – главный редактор газеты

«Московский железнодорожник»: Шелков В.Л.

Заместитель главного редактора: Чубарова В.В.

Приемная редакции: тел.: (499) 266-37-69, факс (499) 266-36-63

Ответственный секретарь: Столярова Г.В., тел.: (499) 266-32-60

Редакторы отделов: Горднов А.В.; Ленский И.Л.

Собкор в Рязани: Глыва Т.С., тел.: (4912) 91-32-46

Отдел рекламы: Неделькина А.А., тел.: (499) 266-33-11

Отдел фотоиллюстраций: Надалинский Е.В., тел.: (499) 266-39-85

Корректура: Рогова А.П.

Компьютерный центр: Бессалова И.В., Павлов В.Г.,

Сифоров С.В.

Издание основано в 1877 году.

Распространяется в областях ЦФО РФ.

8 страниц.

Периодичность выхода – еженедельно по пятницам.

Время подписания в печать по графику: 26.02.2015, 18.00

Время подписания в печать фактически: 26.02.2015, 18.00

Свободная цена.

Заказ: 15-02-00097

Тираж: 25625

Отпечатано: ЗАО «ПК «Экстра М».

Бумага газетная.

Материалы с рубрикой, набранной **Таким шрифтом**, – на правах рекламы.

При перепечатке материалов ссылка на «Московский железнодорожник» обязательна.

Редакция в переписку с читателями не вступает.