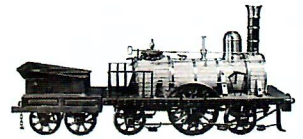


САМЫЕ ЗНАМЕНИТЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ РОССИИ



Издательство «Вече» и компания «Российские железные дороги» выпустили книгу «Самые знаменитые железнодорожники России» из серии книг «Самые знаменитые».

В этой книге предоставлены сведения о самых выдающихся деятелях железнодорожного транспорта, среди которых А. А. Бетанкур, П. П. Мельников, Д. И. Журавский, В. Н. Образцов, руководители и организаторы работы железнодорожного транспорта, в том числе и наши современники — Г. М. Фадеев, В. Ф. Соснин и многие другие строители и создатели железнодорожной техники.

Многие технические решения и открытия, рожденные кропотливым трудом поколений ученых и практиков, становятся достоянием человечества, входят в нашу жизнь.

Но мы никогда не должны забывать имена тех, кто сделал эти открытия, кто своим трудом, неустанным поиском раздвигал горизонты технической мысли.

Среди этих людей есть и наши выпускники. Мы всегда гордились нашими выпускниками и новому поколению студентов есть с кого брать пример.

Соснин Виталий Федорович



Соснин Виталий Федорович — человек, который прошел свой трудовой путь от слесаря железнодорожного депо до заместителя министра путей сообщения.

Родился в 1923 г. в селе Зимовье Тюменской области. Окончил ФЗУ и получил специальность слесаря по ремонту паровозов. Работал и помощником машиниста паровоза. В марте 1942 г.

призван в ряды Красной Армии.

В 1945 г. Соснина В. Ф. наградили знаком «Почетному железнодорожнику» за успешное выполнение боевых заданий в годы Великой Отечественной войны. С 1946 г. работал мастером в депо, машинистом-инструктором, заместителем начальника депо по эксплуатации, начальником локомотивного депо Тюмень.

В 1960 г. окончил ВЗИИТ с красным дипломом по специальности инженер-электромеханик.

В 1959 г. В. Ф. Соснин стал Героем Социалистического Труда. Это высокое звание он получил «за выдающиеся заслуги в деле внедрения новых видов тяги». В 1960 г. Виталий Федорович был назначен начальником локомотивного отдела Тюменского отделения, с 1962 г. он — начальник Надеждинского (Серовского) отделения Свердловской дороги.

В 1969 г. Виталий Федорович стал начальником Свердловского отделения. С 1972 по 1977 г. В. Ф. Соснин — начальник Свердловской железной дороги. В 1978 г. дорога была награждена орденом Октябрьской Революции и стала дважды орденоносной (еще в 1971 г. отмечена орденом Ленина).

С 1977 по 1984 г. В. Ф. Соснин занимал пост заместителя министра путей сообщения СССР. В 1985 – 1994 г. он — научный сотрудник ВНИИЖТа.

С 1995 г. и по сей день Виталий Федорович — первый заместитель председателя Центрального Совета ветеранов войны и труда железнодорожников России.

На Свердловской железной дороге В. Ф. Соснин проработал в общей сложности 38 лет. Он один из первых в депо Тюмень поддержал движение тяжеловесников; осуществлял переход с паровозной тяги на тепловозную. В. Ф. Соснин — автор разработки и реализации новой технологии перевозки леса в хлыстах на специально переоборудованном подвижном составе (турникетные платформы). Виталий Федорович внес вклад в развитие Соликамско-Березниковского, Асбестовского и других узлов, строительство линии Тюмень-Тобольск-Сургут.

Саламбеков Борис Константинович



Саламбеков Борис Константинович родился в 1907 г. Свою жизнь связал с транспортом в 1926 г., став практикантом паровозного депо Закавказской железной дороги. В 1930 г. поступил в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта на механический факультет. Успешно окончив институт, получил назначение в депо Ленинград-пассажирский Октябрьской железной дороги и в 1937 г. стал его начальником. Под его руководством в депо разработали технологию, позволившую в два раза ускорить процесс подъемочного ремонта паровозов.

В 1939 г. Саламбекова Б.К. назначили заместителем начальника Октябрьской железной дороги и в этом же году он был награжден орденом Ленина за разработку и эффективное внедрение нового метода ремонта паровозов. В 1942 г. он был назначен начальником Октябрьской железной дороги, обеспечив успешную ее работу в суровые годы войны.

В 1946 г. Саламбеков Б.К. возглавил только что созданный Северо-Западный округ, куда вошло девять железных дорог, а в 1947 г. — Приволжский округ железных дорог.

В 1949 г. постановлением Совета Министров СССР Саламбекову было присвоено звание генерал-директора тяги 1-го ранга.

В 1954 г. его перевели на Омскую железную дорогу. Он работал сначала заместителем, а затем начальником Омской железной дороги, где он успешно провел ее техническую реконструкцию; внедрил на дороге новые виды тяги — тепловозную и электрическую, значительно увеличил ее провозную и пропускную способность, поднял уровень производительности труда и снизил себестоимость перевозок за счет внедрения новых методов эксплуатации электровозов.

В связи с внедрением новых видов тяги Борис Константинович поступил во ВЗИИТ, который окончил с отличием в 1960 г. по специальности инженер-электромеханик.

В этом же году Б.К. Саламбекова назначили начальником Красноярской железной дороги, а после объединения в 1961 г. Красноярской дороги с Восточно-Сибирской в одну — начальником Восточно-Сибирской железной дороги, где под его руководством была завершена работа по переводу дороги на электрическую тягу и внедрения новой технологии эксплуатации мощных электровозов.

В 1964 г. Б.К. Саламбеков был назначен начальником Главного управления вагонного хозяйства МПС СССР.

Его заслуги перед страной и железнодорожным транспортом отмечены присвоением звания Героя Социалистического Труда, награждением тремя орденами Ленина, орденом Отечественной войны I степени, двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденом «Знак Почета», многими медалями, двумя золотыми медалями ВДНХ, знаком «Почетному железнодорожнику».

Новая серия скоростных тепловозов Коломенского завода, выпускающаяся впервые с 2004 года, носит имя Б.К. Саламбекова (ТЭП70БС).

Батин Митрофан Парамонович



Батин Митрофан Парамонович родился в 1929 г. в Курской области.

В трудном 1943 г., когда ему исполнилось 14 лет, определился учеником слесаря в вагонное депо Курск. К восемнадцати годам считался заправским слесарем.

Окончил с отличием техникум железнодорожного транспорта им. Дзержинского и Всесоюзный

заочный институт инженеров железнодорожного транспорта (ВЗИИТ).

Главная его цель — улучшение работы буксовых узлов, поиск их неисправностей по внешним признакам.

В арсенале метода Батина значилось 24 внешних и около 100 внутренних признаков обнаружения возможных неисправностей буксового узла. Его метод обсуждался в ЦК КПСС, в ЦК профсоюза железнодорожников, на коллегии МПС СССР.

В 1975 году была открыта на базе вагонного депо Перово постоянно действующая сетевая школа передового опыта по изучению и распространению метода Батина.

Сегодня с уверенностью можно сказать, что ни один новаторский почин в вагонном хозяйстве транспорта не получил такого массового распространения, как метод Батина. За 10 лет работы школы его метод изучили и освоили около 10 тысяч специалистов-вагонников.

Журналисты называли его и «человеком, видящим сквозь металл», и «профессором из Перово», и «вагонным доктором».

Митрофан Парамонович Батин был награжден двумя орденами Трудового Красного Знамени. Он являлся лауреатом Государственной премии СССР за 1980 год.

Ермакова Екатерина Максимовна



Ермакова Екатерина Максимовна родилась в 1923 г. в семье железнодорожников. Свою трудовую деятельность начала в грозном 1942 г. списчиком вагонов на станции Москва — Товарная — Горьковская. Участница трудового фронта, по призыву комсомола занималась заготовкой дров для снабжения паровозов, так как уголь выделялся только для фронтовых дорог.

Затем она вернулась на станцию и продолжила работать весовщиком, а затем старшим весовщиком.

Будучи человеком творческим, она всегда стремилась во всем доходить до сути вещей. Анализ характера груза, вес и объем отправок заставили ее думать как их рационально разместить, полностью использовать вместимость вагонов.

Разработанные ею методы размещения грузов на складе и загрузки вагонов были освоены членами ее бригады, что дало неожиданные результаты — были в несколько раз перекрыты все нормы и вагоны со станции уходили загруженными, как говорится, «под завязку». За пятилетку бригада Ермаковой высвободила 5700 вагонов и руководитель МЖД И. Паристый назвал ее «королевой погрузки». Ее метод и опыт работы изучали на всех дорогах страны.

Ермакова Е.М. всегда стремилась к знаниям, она окончила вечернюю школу с серебряной медалью, а затем поступила учиться во ВЗИИТ.

Сегодня она единственная на Московской железной дороге женщина — Герой Социалистического Труда. Ее профессия не самая заметная на железной дороге, но очень важная с точки зрения эффективности.