

Музей ЖДТ

Участники проекта:

Демина К.

Ефимова К.

Ионова К.

Касеева А.

Пономарёва Е.

Серёгина А.

Медведев Е.

Черемных Ю.

Макаренко Е.

Знакомимся с группой



Касеева Анастасия

Отбор карточек, заполнение
таблицы, создание и дизайн
каталога



Пономарёва Елизавета

Отбор карточек, заполнение
таблицы, создание и дизайн
каталога



Демина Кристина

Отбор карточек, заполнение
таблицы, разработка
фотозоны



Серёгина Анна

Отбор карточек, заполнение
таблицы, сканирование
единиц хранения



Ионова Ксения

Отбор карточек, заполнение
таблицы, сканирование
единиц хранения



Ефимова Ксения

Отбор карточек, заполнение
таблицы, адаптация текста для
каталога

Знакомимся с группой



Медведев Евгений
Работа с газетами, отбор
материала, создание статьи

Макаренко Евгения
Работа с газетами, отбор
материала, создание статьи



Черемных Юрий
Работа с газетами, отбор
материала, создание статьи

Сроки: октябрь 2021 – декабрь 2022

Проблема: Снижение интереса жителей города к традиционным музеям (в рамках ЖДТ)

Цель: Создание инновационной среды в музее ЖДТ

Этапы работы



Поисковый (1 семестр)

- Изучение истории ЖДТ;
- Сбор информации о рабочих по газетным материалам, архивам, фотокарточкам.



Аналитический (2 семестр)

- Анализ собранной информации;
- Структурирование;
- Разработка проектного решения.



Практический (3 семестр)

- Детальное проектирование;
- Создание итоговых продуктов.



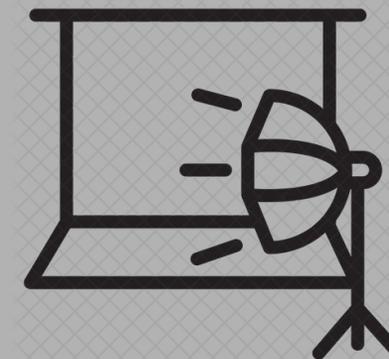
Основные идеи



Электронный каталог



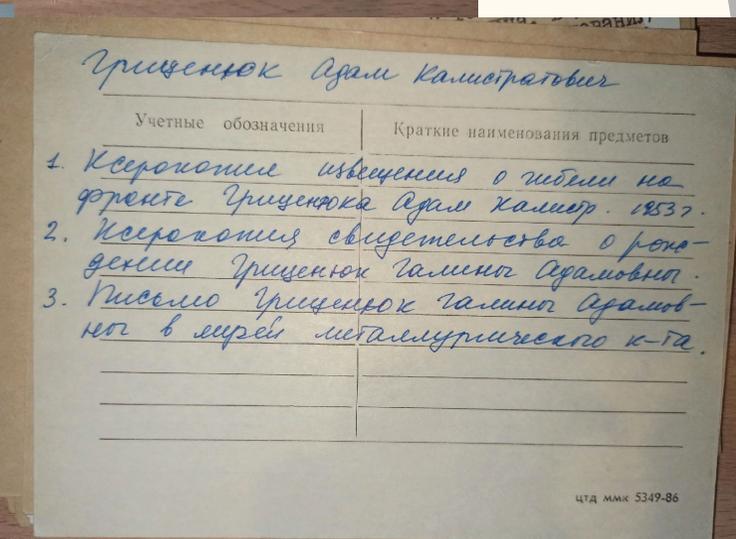
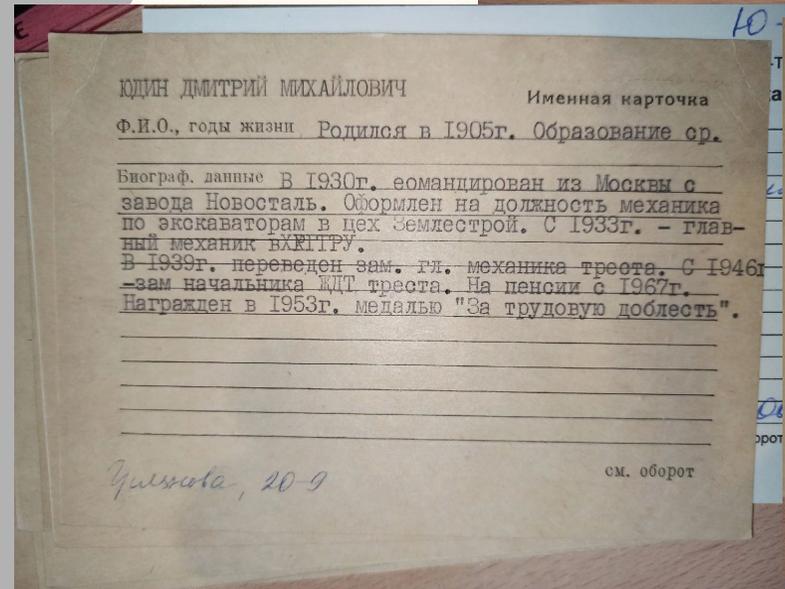
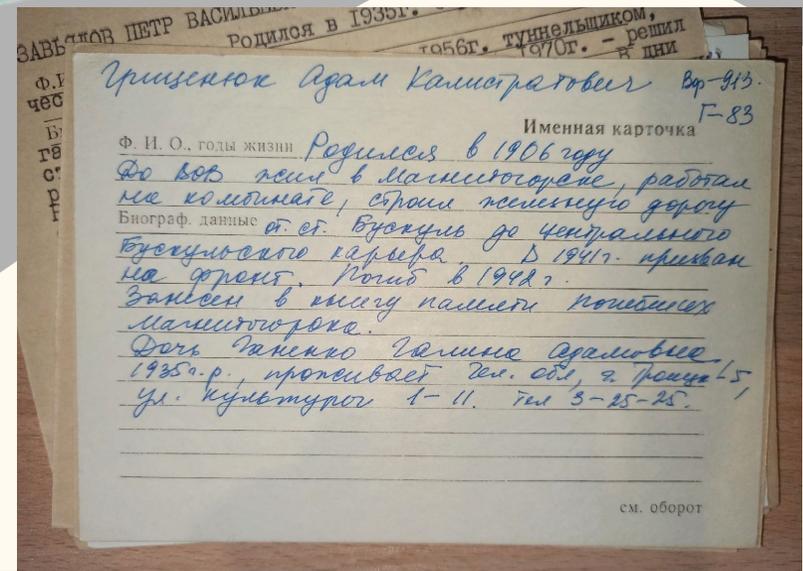
Публицистическая статья



Фотозона

Работа с картотекой

1. Перебрали картотеку (предоставлено было ~ 2000 карточек);
2. Отобрали карточки рабочих, чья деятельность связана с ЖДТ (из ~ 2000 карточек отобрали 70 карточек рабочих).
3. Создали часть электронного каталога (размещена информация о 10 рабочих ЖДТ)



Заполнение таблицы для каталога

Каталог «Работники ЖДТ ММК»			
ФИО	Краткие сведения	Единицы хранения	Место хранения
Диденко Степан Яковлевич	Род. 24.12.1913(6.01.1914), с. Донское Акимдинской обл. умер 13.04.1991, Магнитогорск. Metallург-прокатчик, Герой Социалистического Труда (1958). Окончил 4 класса сел. школы (1924), курсы подготовки кадров для доменного цеха при ММК. Труд. путь начал конвозчиком на стр.-ве. объектов ММК: центр. электростанции, коксовых батарей, 1-й доменной печи (1930—31). Работал машинистом крана на разливочной машине доменного цеха (1931—34), затем на нагреват. колодцах обжимного цеха (1935—37); оператором (1937—48), старшим оператором блюминга № 2 (1949—67). Принимал участие в развитии стахановского движения в металлург. пр.-ве, в годы Великой Отечественной войны занимался разработкой и освоением рациона. приемов труда для увеличения объемов пр-ва, внедрением в пр-во технологий прокатки новых марок стали по воен. заказам. Используя разработ. Д. схемы прокатки стальных слитков, обжимщики ММК достигли в 1950—60-х гг. наивысшей производительности блюминга. Д. награжден орденом Ленина (1958), 2 орд. Трудового Красного Знамени (1949, 1964), медалями.	1 Грамота Героя соцтруда ☐ Почтенная грамота за достижение высоких показателей в соцсоревновании в 1 полугодии 1951 г. ☐ Удостоверение к значку «Ветеран Челябинской области» ☐ Удостоверение к значку ЦК ВЛКСМ. 1968 ☐ Пропуск на комбинат ☐ Мандант делегата 27 партконференции. 1975 г. ☐ Приказ директора ММК от 16.02.46 ☐ Листовка - приветствие Сталина работникам комбината с 20-летием ММК ☐ Учетная карточка награжденного КОПИЯ ☐ Характеристика КОПИЯ ☐ Трудовой договор КОПИЯ ☐ Протокол заседания комиссии по установлению производственного стажа. КОПИЯ ☐ Заявление об уходе на пенсию. 1967 г. КОПИЯ	Д-14
Пушкарская Нина Ивановна	Род. 6.05.1926, дер. Иващково ныне Ржевского р-на Тверской обл., умерла 17.01.1975, Магнитогорск. Машинист электровоза, Герой Социалистического Труда (1960); в ознаменование 50-летия Междунар. жен. дня и за выдающиеся производств. достижения). В окт. 1941 была эвакуирована в Магнитогорск. По окончании школы ФЗО (1943) пом. машиниста паровоза на ММК. В 1947 ей было доверено самостоят. управление локомотивом. П. внесла вклад в налаживание	☐ Орден Ленина ☐ Медаль «За трудовое отличие» ☐ Медаль «За ДТ в ВОВ» ☐ Знак «Ударник комтруда» ☐ Знак «Участник областного слета передовиков» ☐ Звезда «Серп и молот» (муляж) ☐ Свидетельство на право управления локомотивом ☐ Рабочая одежда (кофта, брюки) ☐ Рабочие очки ☐ Ручка	

1. Создана таблица на 24 листа
2. Содержит информацию о 70 рабочих ЖДТ

	предпр. В годы Великой Отечественной войны способствовал бесперебойному обеспечению сырьем доменных печей ММК и Кузнецкого металлург. комбината, неоднократно удавалось звания «Лучший машинист экскаватора черной металлургии СССР». После войны возглавлял бригаду рудника. В 1952 был командирован на стр.-во Куйбышевской ГЭС. Занимался общест. деятельностью: возглавлял комс. орг.-цию рудника, избирался партком бригады, член обл. Совета деп. трудящихся. Награжден 2 орд. Ленина (1952, 1958), орд. Трудового Красного Знамени (1954), мед. «За трудовое отличие» (1939), «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.». В Магнитогорске на доме, где жил С., установлена мемориальная доска (2001).		
Фролов Семён Федотович	Родился 1907г. Образование начальное. В 1929г. принят в депо ЖДТ на должность слесаря. В 1931г. Переведен машинистом паровоза. В 1963г. ушел на пенсию. 1932г. награжден почётной грамотой ударника, в 1939г. в связи с 4-х летием Всесоюзного дня железнодорожника за стахановскую работу награжден знаком "Отличник соцсоревнования". Неоднократно премирован денежной премией за устранение аварий. Награжден орденом Трудового Красного знамени. Знак Почёта, медалями "За трудовую доблесть", "За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны".	1. Трудовая книжка. 2. Приказ за предотвращение аварии объявить благодарностью. 1943г. 3. Удостоверение о присвоении звания ударника-четырёхгодинника. 1933г. 4. Удостоверение о награждении часами в честь пятилетия комбината. 1937г. 5. Удостоверение о сдаче экзамена по специальности машинист паровоза. 1937г. 1941г. 6. Почетная грамота МЧМ СССР за высокие производственные показатели в соцсоревновании. 1947г. 7. Почетная грамота ММК в честь 20-летия ММК. 8. Почетная грамота за высокие производственные показатели в соцсоревновании. 1958г. 9. Почетная грамота за многолетнюю и добросовестную работу в честь 30-летия ММК. 1962г. 10. Поздравление в честь 15-летия ММК от имени дирекции комбината. 1947г. 11. Поздравление с награждением орденом "Знак Почета". 12. Приветственный адрес в честь 25-летия ММК. 13. Выписка из приказа НКЧМ о награждении знаком "Отличник соцсоревнования наркоммермета" 1939г. 14. Копия приказа объявить благодарностью за долголетнюю и безупречную работу. 15. Приказы - 6шт. 16. Газетный материал. 17. Свидетельство о допуске к исполнению обязанностей пом.	Ф – 8

Сканирование единиц хранения

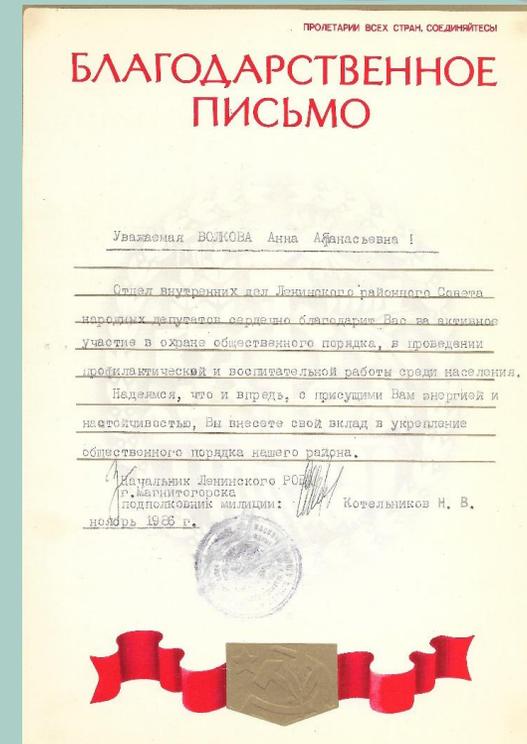
1. Отсканировано 10 папок с единицами хранения
2. В них содержится всего 73 единицы



Поздравительные открытки



Фотографии



Благодарственные письма

Создание каталога

1. Разработан на платформе Tilda
2. Представляет собой веб-страницу, с возможностью поиска
3. Размещена информация о 10 рабочих



Иполлитова Татьяна Михайловна

Татьяна Михайловна приехала в Магнитку в 1929 году. Она не имела квалификации и, решив стать токарем, прошла обучение. После получения профессиональных навыков ей пришлось взять перерыв на год из-за семейных обстоятельств. После этого она опять пошла на производство и решила работать в металлургических цехах. Татьяна Михайловна опять проходит обучение на машиниста крана, но решает стать металлургом. Также, ей была интересна политическая сфера и она стала депутатом Челябинского областного совета депутатов 56 избирательного округа.

The image shows two historical items. On the left is a document with Russian text, likely a record or certificate. On the right is a black and white photograph of a woman, presumably the worker mentioned in the text, standing in a work environment.

 Введите Фамилию/Имя работника

Поиск

Работа с источниками

> ЮБИЛЕЙ

Курс ЖДТ – автоматизация

ОТДЕЛУ АСУ «Транспорт» управления автоматизации ОАО «ММК» – 30 лет.

История АСУ ЖДТ началась в 1979 году, когда на комбинате приступили к разработке автоматизации задач железнодорожного транспорта. В течение нескольких лет на станции Передача и в информационно-вычислительном центре ЖДТ шла установка телетайпов, формировался суточный рапорт по работе транспорта, в управлении ЖДТ ввели в эксплуатацию вычислительную управляющую систему М-6000. В середине 80-х годов ее заменили на ЭВМ СМ-2, началось сотрудничество с ПромТрансНИИПроектом по информационному обмену с АСУ МПС.

Конец 80-х – начало 90-х годов прошлого столетия – время проектирования и строительства здания для информационно-вычислительного центра ЖДТ, внедрения первых персональных ЭВМ. Специальный контракт на поставку ПЭВМ для нужд железнодорожного транспорта комбинат заключил с германской фирмой «АСО». Тогда же начались перевод программного обеспечения с машин СМ-2 на ПЭВМ, внедрение автоматических рабочих мест по учету оборота вагонов парка МПС.

Система АСУ ЖДТ развивается и в годы рыночных «реформ»: для обслуживания железнодорожных станций внедрен коммуникационный сервер, установлен автоматический обмен данными с информационно-вычислительным центром ЮУЖД.

Важными событиями в работе отдела АСУ «Транспорт» в 1999–2005 годах стали внедрение клиент-серверной архитектуры АСУ ЖДТ, переход на оперативный ввод информации с железнодорожных станций. Специалисты отдела принимают участие в проекте по созданию в УЖДТ центра управления перевозками. Одна из последних разработок отдела – пилотный проект по использованию радиочастотной идентификации подвижных объектов ЖДТ для слежения за технологическими перевозками из пятого, третьего листопрокатных и цеха покрытий.

Все эти годы основными направлениями деятельности отдела АСУ «Транспорт», входящего ныне в управление автоматизации ОАО «ММК», было создание эффективной системы управления перевозками ЖДТ комбината, автоматизация транспортных процессов между цехами, поддержка в актуальном состоянии инфраструктуры и обеспечение непрерывного функционирования АСУ ЖДТ. В составе отдела действуют лаборатория развития и поддержки АСУ «Транспорт», информационно-вычислительный центр АСУ ЖДТ. Эта система сегодня стала не просто средством поддержки управления предприятия, а одним из важнейших элементов инфраструктуры ЖДТ и комбината в целом.

ОЛЕГ КУДРЯВЦЕВ

> опыт

Зеленый свет

На ОАО «ММК» прошел первый этап межзаводской школы по обмену опытом специалистов транспортного хозяйства крупнейших металлургических предприятий России.

Участие в работе межзаводской школы приняли специалисты Магнитогорского, Челябинского, Новолипецкого, Нижнетагильского, Западно-Сибирского и Череповецкого меткомбинатов, а также представители украинского Енакиевского металлургического завода – всего более 20 человек. Постоянные участники подобных встреч – представители корпорации «Чермет», под эгидой которой с 2000 года на ведущих предприятиях отрасли ежеквартально проходят эти мероприятия. Обмен опытом проходит не только в цехах, но и путем активного общения с представителями науки, технических и исследовательских подразделений предприятий.

Программа магнитогорского этапа школы была рассчитана на два дня. Участники побывали в цехах управления железнодорожного транспорта ОАО «ММК», познакомились с особенностями работы железнодорожного хозяйства компании, отметившего совсем недавно 80-летие. Железнодорожный транспорт играет большую роль в надежной, бесперебойной работе Магнитогорского металлургического комбината: почти все грузы, ввозимые и вывозимые с предприятия, транспортируются по железной дороге. УЖДТ ОАО «ММК» – одно из крупнейших в металлургической отрасли России. Протяженность железнодорожных линий (вместе со структурами, входящими в подвездной путь комбината) – около 800 километров. Только в прошлом году объем перевозок, осуществленный УЖДТ комбината, составил 128 млн. тонн. Всего же за 80 лет работы железнодорожниками перевезено 8,5 млрд. тонн грузов.

Восемь миллиардов тонн за восемьдесят лет



КИРИЛЛ СМОРОДИН

Двадцатого ноября управление железнодорожного транспорта исполнилось восемьдесят лет. Отмечать дату начали еще в сентябре – чередой торжественных сменно-встречных собраний во Дворце культуры Орджикидзе и в цехах подразделения.

Все восемь десятков лет задача службы не менялась: привезти, увести, а главное – сделать все вовремя. И с обязанностями железнодорожники комбината справляются. На сегодня масса перевезенных грузов – свыше восьми миллиардов тонн. А развезутая длина железнодорожных путей на ММК больше семисот шестидесяти километров. Ежедневно на комбинат поступает тысяча триста вагонов с сырьем и оборудованием. Во внешнюю же сеть отправляется более шестисот вагонов готовой продукции.

Казалось бы, что сложного: полагать состав, разгрузить или наполнить вагоны и – в путь. Но за внешней простотой кроется напряженный труд десятков специалистов: машинистов, диспетчеров, операторов, путевых рабочих. Рельсовые дороги комбината – сложная система. Одних только стрелочных переводов почти две с половиной тысячи. И не дай бог приподняться кол на минуту. В общем, чтобы почувствовать динамику работы этой службы, нужно побывать в центре управления железнодорожными перевозками. Туда стекается информация о работе транспорта не только на территории комбината, но и за пределами промышленности.

Управление ЖДТ состоит из трех цехов: железнодорожного транспорта и грузовой службы, ло-

комотивного и эксплуатации. Ежедневно по путям курсируют до ста пятидесяти составов.

Транспорт активно развивается. Появились новые типы вагонов. Например, для перевозки длинного и широкого листа – продукция стана «5000» горячей прокатки, вагоны с крышей для сохранности проката от воздействия внешней среды. Обновляется подвижной состав. С 2009 года в управлении ЖДТ эксплуатируют новый четырехосный тепловоз с электровозом, предложенный ОАО «Синара-Транспортные машины». На таких тепловозах наши железнодорожники перевозят больше грузов при уменьшенном расходе дизельного топлива. В этом году с Новочеркаского электровагоностроительного завода прибыл новый НЭМ-2 с усовершенствованной аппаратурой управления. Она собрана на новой элементной базе и стала надежнее и безотказнее в работе.

За последние пять лет построили и ввели в эксплуатацию четыре станционных здания. В 2008 году обрели жизнь станции РПС и Северная. Через год появился станция Стальные-2. В прошлом году – Прокатная. Также в июле 2011 года открыт третий выход со станции Новая ОАО «ММК» на станцию Магнитогорск ЮУЖД. Техническое оснащение станций тоже на высоте: везде регистраторы, новейшие виды связи и видеонаблюдения.

Но главное – люди. Именно они следят за «умной» аппаратурой, на них ответственность за правильность принимаемых решений. И тут не обойтись без образования, ответственного отношения к работе, умения трудиться в напряженной обстановке. Впрочем, такие специалисты и составляют основу управления железнодорожного транспорта ☺

1. Работа с источниками из архива. (Найдено ~ 2500 газет)
2. Отбор материала для музея ЖДТ (отобрали 70 статей из ~ 2500 газет)

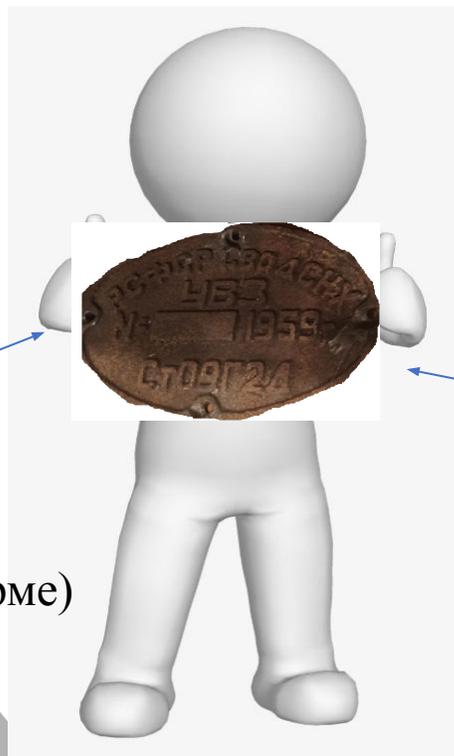
Создание статьи

«2005 год был ознаменован сразу несколькими юбилейными датами. 70 лет исполнилось двум подразделениям ПО «ММК» – службе сигнализации, централизации и блокировки железнодорожного транспорта, а также службе грузовой и коммерческой работы. Служба грузовой и коммерческой работы осуществляет работу по нескольким важным направлениям. Во-первых, представляет интересы комбината во взаимоотношениях с перевозчиком и операторскими компаниями. Во-вторых, осуществляет финансовую деятельность, направленную на снижение доли транспортных расходов в цене готовой продукции комбината. В-третьих, контролируют очистку вагонов на подъездных путях комбината.» - цитата из статьи «Юбилейные даты ЖДТ ММК» - цитата из статьи «Юбилейные даты ЖДТ ММК»

Разработка фотозоны



Баннер



Макет
работника
ЖДТ (в форме)

Табличка с
поезда\тепловоза
(хранится в музее
ЖДТ)

Баннер



Баннер тепловоза
(вид спереди)

Трудности и проблемы, с которыми столкнулись в ходе работы

- Постановка целей и плана действий.
- Отсутствие фиксации договорённостей с заказчиком.
- непонимание, как связать действующий проект с новыми реалиями.
- Большое количество материала.
- Плохо сохранившиеся источники.
- Проблема в создании продукта из собранного материала.
- Применение незнакомых технологий.
- Безответственное отношение к работе некоторых членов команды.

Как мы видим будущее проекта?

Продолжение реализации проекта:

- Оцифровка всех единиц хранения;
- Создание полноценного электронного каталога;
- Создание фотозоны.

Завершение проекта

Спасибо за внимание!