Сигнал

ИЗДАЁТСЯ С 2 АВГУСТА 1994 Г.

№8 (904)
8—14 МАРТА
2018 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

КОНКУРС

Спеши в «Артек»

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Одна неделя осталась до окончания приёма заявок на региональный этап конкурса, финальным итогом которого станет путёвка на «железнодорожную» смену в знаменитый детский центр «Артек». Желающим стоит поторопиться, чтобы попасть в число счастливчиков.

Заместитель председателя РОСПРОФЖЕЛ Наталия Бурова напомнила, что для этого нужно сделать: «Стать участником регионального этапа конкурса может любой школьник с 5 по 11 классы. Заявку следует подать лично в один из организованных ОАО «РЖД» пунктов приёма или отправить письмом. К ней следует приложить оригиналы (или копии — если отправляете по почте) документов, подтверждающих свои достижения в учёбе, на конкурсах, смотрах, олимпиадах или спортивных соревнованиях. Приём заявок на региональный этап конкурса закончится 15 марта, итоги подведут до 31 марта».

1,5 тысячи ребят, набравшие в своих регионах по сумме достижений максимальный балл, получат приглашение ко второму, федеральному этапу конкурса. Они будут писать сочинение–эссе «Будущее железных дорог России». Этот этап конкурса стартует 1 апреля. Авторы 500 лучших сочинений и поедут в «Артек». Имена победителей станут известны к концу весны.

XII артековская смена (с 17 октября по 6 ноября) впервые будет посвящена железнодорожной тематике. Разработанная специалистами тематическая образовательная программа «Страна железных дорог» многогранна. Это масштабное погружение артековцев в мир электровозов, автоматизации, современных технологий, разнообразных профессий, а также знакомство с одной из крупнейших профсоюзных организаций — РОСПРОФЖЕЛ. Интерактивные макеты, IT–лаборатория «Цифровая железная дорога», виртуальная реальность, большая экономическая игра, железнодорожное моделирование и возможность попробовать себя в организации движения поездов и стать разработчиком новой настольной игры — вот лишь часть того, с чем познакомятся мальчишки и девчонки.

«Артек» расположен на южном берегу Крыма, поблизости от живописного посёлка Гурзуф. Территория детского центра занимает 208 гектаров, из которых 102 приходятся на парки и скверы. А принадлежащие «Артеку» пляжи тянутся от горы Аю–Даг аж на семь километров! На территории комплекса «Артек» работают девять лагерей. «Железнодорожные» детишки будут жить в двух из них — «Лесном» и «Полевом».

Окончание на стр. 3

РУКОВОДИТЕЛЬ СУРОВЫХ МУЖЧИН СТР. 4

ЖЕНЩИНА, НА ПАРОВОЗ! СТР. 6

С НЕБЕС НА РЕЛЬСЫ СТР. 7

ПУТЕШЕСТВИЕ В НОВЫЙ МИР СТР. 8

НОВОСТИ

КЛЮЧИ ОТ СЧАСТЬЯ

На станции Демьянка Свердловской магистрали введён в эксплуатацию 65-квартирный жилой дом для железнодорожников. Свидетелями церемонии вручения ключей новосёлам стали наблюдавшие за ней по селекторной видеосвязи участники социально-экономического форума, подводившего итоги выполнения коллективного договора за 2017 год.

Ключи от новых квартир получили представители разных профессий: машинисты и помощники, бригадиры пути и дорожные мастера. Взял слово один из новосёлов — электромеханик Демьянской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Дмитрий Туркин.

«Хочу поблагодарить компанию за то, что у меня есть замечательная работа, а теперь и новая квартира, — сказал он. — И сегодня я хочу сделать предложение руки и сердца своей любимой — Кристине Захарченко. Кристина, ты выйдешь за меня замуж?».

Кристина приняла предложение, и все поздравили молодых людей, получивших ключи от счастья.

ПРОВЕРКА ПО УСТАВУ

По инициативе руководства региона Западно-Сибирской дороги и Дорожного комитета РОСПРОФЖЕЛ для молодых железнодорожников Кузбасса был проведён обучающий семинар.

Программа, включавшая тренинги, мастер–классы, интеллектуальные игры и командные испытания, была посвящена молодёжной политике ОАО «РЖД» и профсоюза. Особое внимание организаторы уделили движению волонтёров, которое под эгидой отраслевого профсоюза получило широкое развитие среди молодых работников Западно-Сибирской магистрали. Молодёжи рассказали о социальных акциях, провели мастер–класс по командообразованию и лидерству, проверили их знания Коллективного договора ОАО «РЖД» и Устава РОСПРОФЖЕЛ.

РОСТ В МАРТЕ

Работникам АО «БетЭлТранс» проиндексировали заработную плату. С 1 марта она выросла на 2,2%. Часовая тарифная ставка рабочего 1 разряда составила 48,84 руб., а размер минимальной зарплаты — 11 163 руб.

СИГНАЛ
№ 8 (904) 8—14 марта 2018 года

ИТОГИ

Форум решений и задач

В феврале стартовала кампания по подведению итогов реализации коллективных договоров за прошлый год. Результаты позитивные: в целом выполнение коллективных договоров и Отраслевого соглашения участники форумов социального партнёрства признают удовлетворительными. Впрочем, ряд проблемных вопросов остаются нерешёнными.

Как добраться до работы

Последствия отмены рабочих поездов испытывают многие железнодорожники. Особенно остро этот вопрос стоит на дорогах Восточного полигона. «Так как других вариантов доставки нет, работники вынуждены находиться на рабочих местах более 12 часов. Например, дежурные по станции Лепринди добираются на работу на пассажирском поезде № 8815. С учётом графика движения продолжительность их ночной смены достигает 17 часов», — рассказала председатель первички Северобайкальского центра организации работы железнодорожных станций Галина Михайлова.

Аналогичная ситуация и на ДВЖД. «Особенно на участке Бестужево — Беркакит», — говорит председатель ППО Тындинского центра организации работы железнодорожных станций Евгений Золочевский. Альтернативы железнодорожному транспорту в Тындинском регионе нет, а график поездов такой, что сотрудник добирается до дома только через восемь часов после окончания работы — фактически под утро. «И в этих же сутках этот же работник вынужден следовать на работу в ночную смену. Это негативно сказывается на морально-психологическом состоянии сотрудников», — отмечает Евгений Золочевский.

Решение проблемы — в запуске автотранспорта по маршруту Нерюнгри — пост ЭЦ станции Нагорная-Якутская — Нерюнгри. Микроавтобус аутсорсера будет доставлять людей к началу дневной и ночной смен на станции Оборчо, Окурдан, Аям и Нагорная-Якутская. Но на это нужны деньги и увеличение лимита машино-часов.

Не менее остро стоит проблема доставки работников и в Хасан. Из этого посёлка во Владивосток и обратно пассажирской поезд ходит один раз в неделю — по четвергам. Другого общественного транспорта здесь нет. Раньше курсировал хасанский рабочий поезд, но его отменили в целях экономии расходов. На рабочем поезде железнодорожники, проживающие на ближайших станциях, добирались на работу и домой, на медкомиссию — в Уссурийск. Кроме того, поезд перевозил рабочую документацию, которая сегодня неделями скапливается на станциях.

Профсоюзный актив полигона ДВЖД предлагает закрепить в колдоговоре за работодателем обязательство по доставке людей на работу и обратно для тех населенных пунктов, где нет общественного транспорта.

Зарплата, индексация, оптимизации

Председатель Дорпрофжел на ВСЖД Александр Старцев на региональном социально-экономической форуме рассказал о ситуации, сложившейся на Ангасольском щебёночном заводе.

«Размер среднемесячной зарплаты в России равен 39 085 руб., в Иркутской области — 36 837 руб. По Ангасольскому щебеночному заводу эта цифра в 2017 году снизилась до 35 937 руб. При этом индексации в ОАО «Первая нерудная компания», куда входит это предприятие, не было с 2014 года. Размер среднего индивидуального соцпакета на одного работника снизился с 16 тыс. руб. в 2016 году до 6,9 тыс. руб. прошлом».

О проблемах Улан-Удэнского локомотивовагоноремонтного завода участники форума узнали из доклада председателя первички Валентина Нарожного: «Наш завод признан лучшим в АО «Желдорреммаш». Не первый год растут объёмы ремонта, перевыполнены плановые показатели, устанавливались ежемесячные рекорды. Такие результаты должны способствовать улучшению жизни работников. Но на заводе ежемесячно падает величина социального пакета, снижаются расходы на приобретение средств индивидуальной защиты. Кроме этого беспокоит одна из очередных непопулярных мер управляющей компании «ЛокоТех» — присоединение 14 сервисных локомотивных депо Восточного полигона к нашему заводу. Приказ о начале реформирования есть, но фактически механизм передачи не проработан».

Ещё один вопрос, который был поднят в Иркутске — несовершенство системы премирования комплексных бригад на сортировочных станциях. «Заведомо невыполнимые планы работ для комплексных бригад станции Тайшет приводят к снижению уровня зарплаты. Аналогичная ситуация и на станции Иркутск-Сортировочный, — уточнил председатель ППО эксплуатационного вагонного депо Тайшет Василий Адиков. — Станцию Улан-Удэ также планируют перевести на этот метод премирования. Учитывая отрицательный опыт, это нецелесообразно».

> «Все вопросы, которые были подняты на форумах социального партнёрства, взяты под контроль профсоюза

Рост сверхурочных, комфорт в кабинах локомотивов

На Приволжской дороге обсудили условия труда локомотивных бригад, в том числе и обслуживание систем жизнеобеспечения. До сих пор остаётся открытым вопрос ремонта и обслуживания систем кондиционирования воздуха в кабинах тепловозов ТЭП70БС.

«В 2017-м большое внимание было уделено системам жизнеобеспечения локомотивов, в частности, в порядок привели умывальники, санузлы», — отметил председатель Дорпрофжел на ПривЖД Ярослав Садивский, акцентируя внимание на том, что обслуживание систем кондиционирования должно быть чётко регламентировано и выполняться во время ремонта, накануне комиссионного осмотра. На форуме совместно с представителями компании «ЛокоТех-Сервис» были определены сроки решения этого вопроса.

А на Куйбышевской магистрали говорили о росте сверхурочных у локомотивных бригад. Объём такой работы в прошлом году вырос на 57% и составил 650 тыс. часов. Более 120 часов (допустимой законодательством нормы) отработали две тысячи человек. При этом непроизводительные потери удалось уменьшить на 10%. «Бригад явно не хватало, и если объём работы будет расти и дальше, ситуация ещё более обострится», — отмечали делегаты форума.

Условия труда и отдыха, обеспечение товарами

Не остались без внимания и турные вагоны. «Очень важен вопрос неудовлетворительного состояния рабочих вагонов для проживания и доставки работников, задействованных в ремонтно-путевых работах, вагонов рабочих поездов дистанций пути, — отметил главный технический инспектор труда Дорпрофжел на ЗабЖД Владимир Сидоров. — Решить его можно, лишь разработав пономерную программу их ремонта». И обязательно предусмотреть в ней восстановление внутреннего оборудования вагонов.

«Нередко за счет профсоюзного комитета для наших людей приходилось покупать электрообогреватели, чайники, микроволновые печи, ёмкости для питьевой воды, тазы для бани и подушки. Если ответственные службы не могут создать работникам достойные условия для проживания во время путевых работ, то пусть арендуют жильё в населённых пунктах, рядом с местом их проведения», — предложил профсоюзный лидер эксплуатационного локомотивного депо Вихоревка Сергей Анкудинов.

Ждут на дорогах и исполнения программы улучшения производственного быта. И есть отчего. Например, в подразделениях Куйбышевской дирекции инфраструктуры почти треть бытовых помещений, а их более двух тысяч, не соответствуют нормам и нуждаются в ремонте.

По данным профсоюза, только 40% пунктов обогрева оборудованы сушками для спецодежды и обуви, а на станциях Верхняя Терраса, Белый Ключ, Ютаза сушильные шкафы хотя и смонтированы, но не применяются по прямому назначению, так как не подключены к электросети. Далеко не везде организованы химчистка и стирка спецодежды.

Есть и другие трудности. Так, на Московской магистрали не хватает переносных радиостанций, в первую очередь в хозяйстве пути. Выдаётся подвижной состав с неисправными устройствами жизнеобеспечения, неукомплектованный техническими аптечками, исправными заземляющими штангами.

А на ЗабЖД одним из самых острых вопросов является проблема обеспечения товарами первой необходимости железнодорожников, пенсионеров, проживающих в отдалённых районах.

На удалённых станциях закрываются магазины Железнодорожной торговой компании, а других торговых точек рядом нет. Порой они отсутствуют и в соседних населённых пунктах, поэтому люди остаются без товаров первой необходимости и продуктов питания. Решение проблемы в установлении особого порядка включения объектов торговли в корпоративный заказ, сохранив действующие шестнадцать объектов торговли.

Все вопросы, которые были подняты на форумах, взяты под контроль профсоюза.

Материал подготовили
Олег Чепурнов, Вадим Кожуховский, Павел Греков, Евгений Степанов, Татьяна Николаева, Ольга Кудряшова, Дорпрофжелы на Приволжской, Куйбышевской, Восточно-Сибирской, Забайкальской, Дальневосточной, Московской дорогах

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

КОНКУРС

Спеши в «Артек»

Продолжение. Начало на стр. 1

Дети в «Артеке» постоянно заняты — здесь они и учатся, и играют, познают мир, раскрепощаются, развиваются, творят. Одних только кружков, спортивных секций, лабораторий и студий здесь более 20-ти.

Любите рисовать? Добро пожаловать в мастерскую «Хохломская роспись»! Нравится ходить пешком? Вас ждёт туристический клуб. Грезите о лаврах героя? Примут в школу спасателей. Привлекает профессия журналиста? Покажите свои таланты в «Детском медиахолдинге «Артек». А ещё есть студия керамики, гольф-клуб и множество других.

Расписание каждого дня очень плотное, и артековцу приходится самому выбирать тот вид занятий, который ему наиболее по душе. А ведь помимо «личных» надо участвовать и в общеотрядных мероприятиях, в различных делах смены, своего лагеря, да и всего «Артека». Потому-то время в лагере летит очень быстро.

Много всего интересного и нового предстоит узнать приехавшим в «Артек» детям. А главное, им предстоит подружиться. И вне всяких сомнений, они на всю жизнь запомнят ребят, с которыми познакомились, потрясающе проведённое время и тот завершающий аккорд смены, который для них уже подготовлен. Это будет масштабный праздник под названием «День единства страны и железных дорог», участие в котором примут все дети «Артека».

Отдых у горы Аю-Даг

Что вы помните об «Артеке»?

Екатерина ФРОЛОВА, председатель ППО преподавателей Калужского филиала ПГУПС:

— Воспоминания об «Артеке» только самые тёплые. Жили в Янтарной дружине. Наш заезд был в ноябре 1989 года, собрались дети из всех республик Советского Союза. При заезде выдали всем форму, причём наша форма отличалась от формы летних смен — у нас брюки и пальтишки синего цвета.

Мы учились в школе «Артека»: нам показывали опыты по физике и химии, мы писали диктанты по русскому языку, в общем, учёба была интересной. Поскольку наша смена была в холодное время года, плавали мы в бассейне под открытым небом у школы. Были различные кружки, кто-то шил игрушки, кто-то пел, я ходила на вождение.

Программа была очень насыщенной: много экскурсий и мероприятий. Мы ходили вдоль моря, видели дельфинов вдали. Запомнилось восхождение на гору Аю-Даг, символ «Артека», где нас посвящали в артековцев. Мы пели песни, искали на горе Абсолюта (Абсолют — это дух «Артека», живущий на Аю-Даге). Ещё запомнился музей космонавтики, в котором нам разрешили покрутиться на центрифуге — было весело. Нам показывали фильмы о дружбе народов, учили быть самостоятельными, развивали чувство патриотизма.

Наталья ХОХЛОВА, мастер Орской дистанции гражданских сооружений:

— Моё детство прошло в Казахстане. В шестом классе я была председателем Совета дружины нашей школьной пионерской организации. Мы принимали участие в сборе металлолома в рамках операции «Турксиб — БАМ — переклички пятилеток», в работе агитпоезда, который проследовал на БАМ. За это в декабре 1980 года меня поощрили путёвкой в «Артек».

До сих пор в памяти остались самые добрые впечатления от той поездки. Ребята приехали со всех концов нашей многонациональной Родины, у нас были самые классные и профессиональные пионервожатые, которые не давали скучать ни минуты, в школе, где мы учились, не задавали домашних заданий. А ещё купание в бассейне с морской водой, послание потомкам в бутылке, брошенной в открытое море и много других ярких воспоминаний. Одним словом, отдых был незабываемым!

Ирина МАНАХОВА, председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо им. Ильича:

— 1976 год, VII Всесоюзный слёт пионеров в «Артеке». Я делегат слёта от Истринской районной пионерской организации. На слёт приехали дети со всех уголков нашей страны и ребята из 98 зарубежных стран.

Масштабы лагеря просто поразили, на берегу Чёрного моря расположились пять лагерей со своими дружинами. Моя дружина называлась «Озёрная», а лагерь «Прибрежный». В «Прибрежном» были дети из СССР, Конго, Йемена, Швейцарии и Шри-Ланки.

Пересматривая фотографии тех дней, сразу вспоминается пионерская жизнь в «Артеке». Все ребята в лагере были одеты в фирменную форму. Смена была бурная, насыщенная, интересная. Все ребята активные, заводные… Мы отдыхали, купались, соревновались, были конкурсы, экскурсии, пионерские костры… А сколько песен артековских мы спели. Скучать было некогда.

«Артековец — сегодня, артековец — всегда!» — слова из гимна артековских ребят. И это действительно так… Кто однажды побывал в этом лагере, навсегда оставит в памяти то время.

Елена БЕЛОУСОВА, ведущий специалист по управлению персоналом Тайгинского центра организации работы железнодорожных станций:

— Меня наградили путёвкой в «Артек», когда я училась в 7 классе. Отлично помню волнение, ожидание чуда и просто переполняющие эмоции, охватившие меня в тот момент. Тем более что на море, да ещё и в Крым, я ехала впервые.

«Артек» запомнился настоящим детским городом, полным творчества, спорта и дружбы, превзошёл все мои ожидания. Детские воспоминания о времени, проведённом в «Артеке», без сомнения, стали одними из самых ярких и счастливых моментов моей юности.

Татьяна ЕРМАКОВА, бригадир пути путевой машинной станции № 172:

— Мне посчастливилось отдыхать во Всесоюзном пионерском лагере «Артек» в 1985 году в составе детского хореографического ансамбля «Улыбка» Курганского дворца пионеров. Тогда мне было 15 лет. Мы приехали в «Артек» не только отдыхать, но и давать концерты.

Мы жили в лагере «Янтарный», что находился в горах. Мои впечатления очень яркие, незабываемые. Каждый раз, вспоминая детство, я мысленно возвращаюсь в те солнечные дни. Сколько новых знакомств, новых друзей… Вместе со мной отдыхали ребята из всех республик Советского Союза. В нашем отряде было много ребят из Дагестана, и мы очень дружили. Помню, как обменивались адресами при расставании и долго потом переписывались. А ещё вместе с нами отдыхал Дима Иосифов, сыгравший роль Буратино в фильме «Приключения Буратино».

С большим уважением вспоминаю наших вожатых, которые были для нас не только наставниками, но и старшими друзьями. А сколько было при закрытии смены волнений и эмоций. Сейчас я уже взрослый человек, но по сей день отдых в «Артеке» — одно из самых радостных воспоминаний моего детства.

Инга ЖЕЙМО, председатель ППО Калининградского ТЦФТО:

— Поездка в «Артек» оказалась самой запоминающейся и удивительной. Находясь в лагере «Лазурный», познакомилась с ребятами из разных уголков страны. Вместе совершили поход на вершину знаменитой горы Южного берега Крыма Аю-Даг (Медведь-гора), являющейся символом «Артека», разучивали походные песни у костра.

А какие удивительные парки на территории лагеря, где можно встретить редкие виды растений, а среди бурной растительности проложены каменные лестницы и витиеватые дорожки!

Для нас организовывали различные экскурсии по всему побережью Крыма. Особенно запомнилась поездка в Ялту с посещением усадьбы «Ласточкино гнездо» и в город-герой Севастополь с посещением музея-панорамы «Оборона Севастополя 1854–1855 годов» и Памятника затопленным кораблям.

Очень хочу, чтобы как можно больше детей посетило этот замечательный лагерь! Сейчас он стал современным образовательным центром, со всевозможными творческими площадками и спортивными сооружениями.

СИГНАЛ
№ 8 (904) 8—14 марта 2018 года

С ПРАЗДНИКОМ

ЗАВОД

Руководитель суровых мужчин

ФОТО АВТОРА

Наталья Борисенко: вникнуть в каждую схему

НАТАЛЬЯ БЕЛЯЕВА,
внешт. корр. «Сигнала»
АСТРАХАНЬ

Сегодня Наталья Борисенко — единственная женщина-руководитель производства на Астраханском тепловозоремонтном заводе (АТРЗ). И не абы какого — кузнечного! «Куда ты идёшь? — говорили ей. — Там вообще нет шансов что-то изменить к лучшему». А она пошла и не жалеет. Сегодня кузнечный участок — в числе лидеров по производительности труда среди цехов завода.

Трудовой путь Наталья начала в 2011 году прессовщиком механического цеха. Работа, конечно, не самая женская, но платили неплохо, да и особо выбирать не приходилось — деньги нужны, двое детей на руках. Череда сокращений привела её в распределители работ кузнечного участка, а спустя всего два месяца, по счастливому стечению обстоятельств, — в и.о. начальника. Тогдашний начальник собирался в учебный отпуск и предложил Наталье попробовать свои силы — она признаётся, что подумала об этом как о не слишком умной шутке, но вот уже два с половиной года возглавляет коллектив суровых мужчин кузнечного — волевая, энергичная, но вместе с тем очень женственная.

«Поначалу было тяжело, — рассказывает она. — Но когда есть желание, со всеми трудностями можно справиться. Примерно полгода засиживалась на работе допоздна, вникала в каждую гайку и схему, просчитывала и продумывала, прежде чем пришло осознание, что могу, что справляюсь. Непростой коллектив, отсутствие опыта руководящей работы, да и работы в кузнице вообще не смущали — наоборот, закалили характер, заставили идти наперекор обстоятельствам, чтобы переломить ситуацию. И люди мне поверили».

Своим примером Наталья показывала работникам, что болеет за дело, за коллектив, что «своя». Постепенно своими силами навели порядок и облагородили территорию участка. Все вопросы начали решать на собраниях трудового коллектива. И оказалось, что очень удобно — и начальник участка всегда в курсе событий кузницы, и сотрудники спокойны, так как вопросы решаются, а ещё понятно, что сегодня происходит на предприятии и что ждёт его в дальнейшем. Так что теперь в кузнице царит доверительная атмосфера.

Как ярый общественник и член профсоюза Наталья стала привлекать своих работников и к общественной жизни предприятия. Сегодня ни одно общезаводское мероприятие не проходит без участия вверенного ей коллектива. И людям это нравится, они чувствуют себя частицей единого целого.

«Наталья Борисенко — перспективный сотрудник, грамотный и авторитетный руководитель, которого ценят подчинённые и к слову которого прислушиваются. Её работа с коллективом не только сплачивает, но и даёт возможность поверить в себя, в команду под названием Астраханский ТРЗ», — отметил председатель профсоюзной организации завода Игорь Никифоров.

Женщины РОСПРОФЖЕЛ знают жизнь и верят в справедливость, умеют жёстко вести переговоры и отстаивать законные интересы членов профсоюза, чувствуют чужую боль острее, чем свою, и протягивают руку каждому, кто пришёл за помощью.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ

Решаем всё

ВАЛЕРИЙ БРОК,
корр. «Сигнала»

Любовь Алексееву, председателя профсоюзной организации линейных станций Курского направления столичной магистрали, знают все движенцы от Москвы–Каланчёвской до Серпухова включительно. И к мнению её прислушиваются — человек она опытный, в должности более восьми лет. Поэтому вполне логично, что в преддверии Международного женского дня «Сигнал» задал ей вопрос: можно ли усилить защиту прав тружениц стальных магистралей?

«Коллективный договор у нас один из лучших в стране, — уверена Любовь Николаевна. — В нём всё прописано максимально — главное, чтобы он выполнялся. Но, если помечтать, улучшить по некоторым направлениям можно. Скажем, предусмотреть, чтобы деток железнодорожников в детские сады устраивали без очереди; чтобы мамам в многодетных семьях давали возможность в отпуск вывезти на отдых не одного ребёнка, а всех вместе. Или чтобы женщины гуляли отпуск исключительно летом. Это может показаться ненаучной фантастикой, но если об этом не говорить — ничего и не будет. А если сказать «А», забросить идею, то, вполне возможно, кто–нибудь скажет и Б»…

Понимаете, в профсоюзный комитет люди ведь идут с вопросами практически любыми — от того же устройства детей в детские сады, зарплатных, производственных, отпускных проблем до домашних неурядиц. Решаем всё! Обратился, например, работник восстановительного поезда № 3111, располагающегося по станции Люблино. Его с семьёй выселяли из железнодорожного общежития на основании того, что жильё в своё время давали его жене как работнику милиции, а теперь она вышла на пенсию, и от них требуют освободить жилплощадь. Я и не знала, что такое бывает! По свежим следам устроили на станцию его сына, так что в семье стало уже два железнодорожника. Написали ходатайство, обратились в суд и выиграли его! Людей оставили в покое.

Так что проблем много — как-никак шестьсот человек, у каждого своя, и сейчас ещё народ в штат набирают. Стараемся их решать в рабочем порядке. А если бы получилось «проговорить» больше льгот для женщин — было бы приятно».

> «Это может показаться ненаучной фантастикой, но если об этом не говорить — ничего и не будет. А если сказать «А», забросить идею, то, вполне возможно, кто-нибудь скажет и Б»

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Любовь Алексеева: «Решаем всё!»

8 МАРТА!

ДИРЕКЦИЯ СВЯЗИ

Труд в мелочах

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

На конференции по подведению итогов выполнения коллективного договора за 2017 год в Ярославской дирекции связи отмечалось, что заболеваемость работников за год уменьшилась на 21%. Сократилось количество выданных больничных листов, а также их средняя продолжительность.

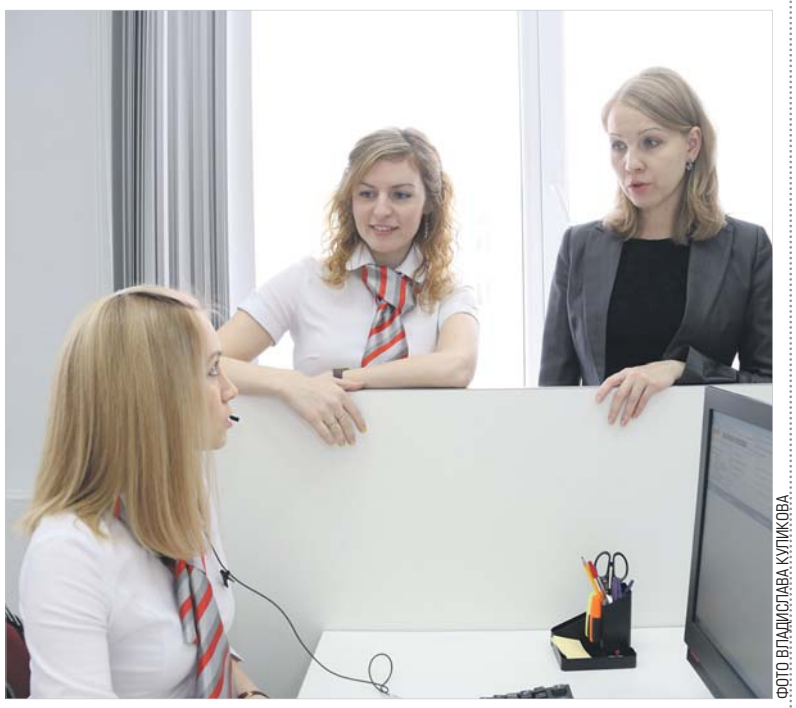


ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Молодёжь всегда поддерживает начинания председателя ППО и внедряет свои интересные идеи

До избрания председателем первичной профсоюзной организации Юлия Кочурина 15 лет работала в отделе кадров, поэтому знает хорошо коллектив. Все сотрудники дирекции — а это 1437 человек при 96-процентном профсоюзном членстве — трудятся в управлении дирекции и в её региональных центрах связи: Ярославском, Вологодском, Архангельском, Сольвычегодском и Сосногорском. Сотрудники управления без причины не выезжают из областного центра, а рабочие места электромехаников, электромонтёров по ремонту и обслуживанию аппаратуры и устройств связи и телеграфистов разбросаны по всему полигону Северной дороги. Иные — очень далеко от Ярославля. Но Юлия Кочурина всегда в курсе событий, происходящих в организации, благодаря своим помощникам — неосвобождённым председателям в региональных центрах связи. Они уделяют большое внимание вопросам охраны и условий труда, правозащитной работе. Например, ведётся контроль за своевременной вакцинацией монтёров и электриков, работающих на лесных участках, за оплатой труда работников в период сложных метеорологических условий, за соблюдением режима труда и отдыха.

«В целом по результатам проведённой в 2017 году СОУТ рабочих мест, не соответствующих требованиям норм охраны труда с неустранимыми вредными факторами, в дирекции нет, — говорит председатель ППО Юлия Кочурина. — Люди обеспечены спецодеждой, инструментом, питьевой водой, а те, которые заняты на путевых работах в «окна» продолжительностью более четырёх часов, — бесплатным горячим питанием. Строгое соблюдение требований охраны труда — залог того, что у работников не развиваются профессиональные заболевания, да и случаев производственного травматизма за последние годы у нас нет».

И всё же уполномоченным по охране труда дело находится. «В прошлом году, — рассказывает Юлия Кочурина, — профгрупорг Сосногорского регионального центра связи, электромеханик Сергей Кравченко обратился с просьбой благоустроить комнаты отдыха и приёма пищи на станциях Елецкая, Лабытнанги, Сивая Маска. Учитывая их отдалённость и суровые условия Крайнего Севера, работникам этого региона уделяется особое внимание». Дорпрофжел на Северной железной дороге обращение поддержал и в начале этого года началось благоустройство комнат приёма пищи связистов.

«Хочется отметить работу председателя ППО Архангельского регионального центра связи Елены Мурашкиной, — говорит Кочурина. — Молодая, перспективная, смелая и очень компетентная в вопросах охраны труда, она всегда добивается хорошего результата. Немаловажным фактором её работы стал призыв уполномоченных по охране труда работать открыто, указывать на все выявленные нарушения, писать представления. Нарушения в Архангельском РЦС сошли на «нет» — с 2015 года, когда были проблемы со спецодеждой, сейчас их вовсе не стало. Если и случается что, очень быстро устраняется». Силами профкома на малочисленных станциях региона оборудованы две спортивные комнаты с тренажёрами, чтобы молодёжь могла заниматься спортом.

Связисты любят спорт: бассейн, тренажёры, волейбол. Кстати, на волейбольную площадку ходят вместе и работники, и руководители дирекции. Но больше всего в северных региональных центрах увлекаются лыжами, и профсоюзная организация по несколько раз за сезон организовывает лыжные соревнования, гонки, спартакиады во всех регионах дороги.

Помимо спортивных, в списке приоритетов профсоюзного лидера — культурно-массовые мероприятия, которые сплачивают коллектив. Это тоже положительно влияет на здоровье работников, пусть и косвенно: известно ведь, что «все болезни от нервов».

«У нас очень любят ходить в театр, — говорит Юлия Кочурина. — Особенно на гастрольные спектакли московских и питерских театров. К сожалению, наши северяне не имеют таких возможностей, как мы в Ярославле. И там эту нехватку «духовной пищи» старается компенсировать профсоюзная организация, организовывая КВНы, игры «Что, где, когда?», в которых наши ребята с удовольствием участвуют. Северянам мы уделяем особое внимание и при распределении путёвок на санаторно-курортное лечение. К сожалению, путёвок в санатории и пансионаты было в прошлом году не так уж много: всего 141 от работодателя и 23 — от профсоюзной организации. Каждый год ездить не получается. А следить за здоровьем надо. Особенно теперь, когда по результатам специальной оценки условий труда с работников сняли вредность и отменили профилактические осмотры».

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Кто из женщин сыграл важную роль в вашей жизни?

Татьяна ГЕРАСЮТИНА,
заведующий отделом организационной и кадровой работы Дорпрофжел на ЮУЖД:

— Когда меня избрали профгрупоргом поездной бригады, судьба свела меня с замечательным человеком — Натальей Ильиной, председателем цеховой профсоюзной организации Челябинского резерва проводников. Когда я только начала заниматься общественной работой, представление о роли и задачах профсоюза имела очень отдалённое. Думала, что профгрупорг — это правая рука начальника. Наталья Васильевна взяла меня под опеку. Частенько привлекала к подготовке собраний, конференций, приглашала на заседания цехкома. Никогда не забуду, с каким трепетом она собирала и хранила исторические факты, фотографии, связанные с работой фирменного поезда «Южный Урал» и легендарных поездных бригад. Эту любовь к людям она привила и мне. Её жизненное кредо «Дорогу осилит идущий» и для меня стало основным принципом в жизни.

Максим МАЛИКОВ,
осмотрщик-ремонтник вагонов эксплуатационного вагонного депо Красноярск – Восточный:

— Это мама. Она всегда поддерживала и поддерживает меня, верит, что я справлюсь со всеми задачами и достигну целей. Да и ты сам стараешься сделать всё на «отлично». Хотя мама в любом случае всегда мною гордится, и это придает сил и заставляет двигаться вперед, даже когда очень тяжело.

Иван ФОКИН,
машинист локомотивного эксплуатационного депо Лянгасово:

— Жена Марина. Мы дружили ещё в школе. После училища ушёл в армию, а она ждала меня, училась в институте. После армии пошёл работать в депо электрогазосварщиком, а затем слесарем. Марина меня убедила, что профессия машиниста намного интереснее и престижнее. Без отрыва от производства я выучился на помощника. Потом поступил в техникум на факультет «локомотивное хозяйство». Контрольные работы мне помогала делать жена. Выучился на машиниста, за два года повысил квалификацию — с 4 класса до 2-го. И всё — при поддержке жены. Теперь мы планируем моё обучение в институте.

Павел ЧЕРНОВ,
председатель ППО сервисного локомотивного депо Тында-Северная:

— Всё, чего я достиг в жизни, — благодаря маме. Она у меня человек старой советской закалки, всю жизнь проработала педагогом в школе. В детстве я удивлялся её терпению и умению увлечь даже самых нерадивых учеников. Она говорила: «Учитель — как строитель — закладывает фундамент будущего своих учеников». Так вот, в меня она заложила хороший крепкий фундамент.

Елена САРЫЧЕВА,
заместитель заведующего организационным отделом Дорпрофжел на МЖД по Брянскому региону:

— С начальником станции Фокино Анной Вострухиной я познакомилась на производственной практике. У неё я училась не только профессии, но и житейской мудрости, умению работать с людьми. Коллектив, который объединял и движенцев, и представителей смежных служб, был всегда сплочённым. Такие качества, как коммуникабельность, умение слышать людей, дали мне возможность реализоваться как движенцу. Работа начальником станции и в ревизорском аппарате, заимствованный у Анны Петровны опыт стали своеобразным мостиком для моей настоящей работы в профсоюзе.

Анастасия ОВСЯННИКОВА,
специалист ППО управления ЗСЖД:

— Самый важный человек для меня — мама, Людмила Овсянникова, которая сегодня работает заместителем начальника Западно-Сибирской дирекции по ремонту тягового подвижного состава. Я выросла в семье железнодорожников и с детства наблюдала преданность профессии, искренность, ответственность и внимание к должностным обязанностям и жизни трудового коллектива. Поэтому сомнений при выборе профессии у меня не было. Решила пойти по маминым стопам и продолжить династию. До сих пор мнение мамы для меня — самое авторитетное.

СУДЬБА

Женщина, на паровоз!

ВАЛЕРИЙ БРОК,
корр. «Сигнала»

Увы, но фотографий Зинаиды Троицкой — стахановки, первой женщины–машиниста паровоза, первой и единственной женщины–начальника железной дороги, «женщины, спасшей Москву» в 1941–м, сохранилось крайне мало. Ну не любила она сниматься — это факт.

Детство. Юность

Согласно канонической биографии, родилась Зинаида Петровна Троицкая в 1913 году прямо в локомотивном депо Москва–Сортировочная–Казанская, где её отец работал слесарем–ремонтником, а мать — табельщицей. Как утверждают, переписывая друг у друга, интернет–авторы, рожала мама Зинаиду прямо на рабочем месте, поскольку отпусков беременным при царизме не давали.

По годам революции и гражданской войны единственные сведения о семействе Троицких удалось найти только в очерке Владимира Шмерлинга о Зинаиде Петровне, опубликованном в сборнике «Великий резерв» в 1939 году. «Вместе с матерью она переезжала из города в город, сопровождая отца, командира Красной Армии… Мать — преподавательница начальной школы — учила неграмотных в красноармейских частях. Зина всегда присутствовала на уроках. Она усаживалась рядом с ней и внимательно запоминала всё то, что и красноармейцы, учившие азбуку между боями. Так девочка незаметно «ликвидировала» и свою неграмотность… Такой же смышлёной Зина была и в школе».

Окончив девятилетку со статистическим уклоном, Троицкая поступила в школу фабрично–заводского ученичества при локомотивном депо Москва–Пассажирская–Казанская, обучаться слесарному делу. Зинину группу в ФЗУ называли «чёртова дюжина»: верховодила она 13 парнями, слушавшимися её беспрекословно, решений она не меняла. На выпускной экзамен надо было представить инструмент, сделанный своими руками. Троицкая решила: французский ключ! Сказать, что её не поняли — это не сказать ничего. Французский разводной гаечный ключ отличается тем, что имеет Т–образную форму и две пары плоскостей по обе стороны от оси ключа — в отличие от всем привычного шведского, который имеет Г–образную форму и одну пару плоскостей. Инструмент сложный. Пытались отговорить — не «отговорилась» и сдала экзамен на «отлично». Зину приняли в штат депо слесарем, однако она мечтала работать на паровозе…

Мечты сбываются

В 1930 году Троицкая поступила на курсы помощников машинистов. Экзамен сдала на пять баллов, но к работе не допускали: сказывались и инертность мышления, и инструкции Наркомтруда, считавшие работу на паровозе для женщин «особо вредной». Долго она обивала пороги кабинетов высоких руководителей пока ей не повезло: взяли помощником к машинисту Андрею Ермолаеву. Через четыре года в надежде, что у девчонки руки опустятся, Зинаиде дали маневровый «дергун» Ч^{н}–394 1898 года постройки, от которого отказывались все другие машинисты. Зина с помощником Василием Морозовым перебрали «старичка» буквально по винтику, и он поехал! Они сделали паровоз настолько неузнаваемым и работали так, что на Москве–Казанской вместо четырёх маневровых оставили два — Ч^{н} в том числе. Однако хотелось простора «настоящей» дороги, и Троицкая добилась перевода на пассажирский З.104.

И вновь слово Владимиру Шмерлингу: «Её «Зойка» не знала аварий и опозданий. Во время ремонта, когда паровоз стоял в деповском стойле, Троицкая была особенно требовательной. На своём паровозе она сделала больше 22 тысяч километров без промывки при норме в пять тысяч…

…Как–то утром Троицкую, вернувшуюся поздно ночью домой после поездки, разбудил сильный стук в дверь. Зинаида вскочила с постели. За дверью были слышны голоса. Она приоткрыла дверь и увидела деповских комсомольцев: ей протягивали газету, пожимали руку, поздравляли»… Оказалось, её наградили орденом Ленина!

Летом 1937 года Троицкую назначили заместителем начальника депо Москва–Сортировочная, а затем — начальником первого паровозного отделения Ленинской железной дороги, образовавшейся при разделении Московско–Казанской дороги в 1936-ом («Ленинским» стал ход на Куровскую). Знаменитый призыв женщин на паровоз относится к 1938 году. Предыстория же этого по Шмерлингу такова.

«Не все ещё сделано», — думала Троицкая, а сама присматривалась к девушкам, работавшим в депо слесарями, нормировщицами, уборщицами. В автоматном цехе она приметила ловко работавших комсомолок Федосову и Кошкину…

Необычный рейс

…30 июля 1938 года, в День железнодорожника, во время торжественного собрания в Центральном парке культуры и отдыха Зинаида Троицкая подошла к Лазарю Кагановичу и попросила разрешения организовать рейс товарного поезда с женской бригадой на паровозе. Народный комиссар сразу же одобрил это начинание.

…Маршрут был выписан на станцию Куровская. Женщины заняли свои места в паровозной будке. Они были наготове. В последний раз Троицкая оглядела свою бригаду. Все трое без слов понимали друг друга. Раздался свисток. Главный дал отправление. Небывалый в истории железных дорог рейс начался.

А 28 октября 1938 года от перрона Казанского вокзала в Москве отошёл скорый поезд № 6 Москва — Ташкент. Радиорупоры, установленные во всех вагонах, объявили пассажирам, что поезд целиком обслуживается женской поездной бригадой. Когда бригада вернулась в Москву, на перроне Казанского вокзала состоялся митинг. Вскоре было опубликовано краткое, но знаменательное постановление советского правительства: «…Во изменение постановления Наркомтруда СССР от 10 апреля 1934 года за № 119 Совет народных комиссаров Союза ССР постановил: исключить из списка особо тяжёлых и вредных работ и профессий, к которым не допускаются женщины,

профессии паровозных машинистов, помощников паровозных машинистов, паровозных кочегаров, слесарей текущего ремонта».

Начальник дороги

В ноябре 1938–го Зинаиду Троицкую назначили начальником Московской Окружной железной дороги, одновременно присвоив звание генерал–директора тяги. Возглавила она магистраль очень непростую.

В те годы Большое Московское кольцо только ещё начинало формироваться, и Малое Московское кольцо, теперешнее МЦК, было магистралью стратегической. Гигантский грузопоток каждый день шёл через Окружную — и транзитный, и грузы для московских предприятий. А с первого дня войны МОЖД вообще сделалась дорогой первостепенной важности. Мобилизация, подвоз боеприпасов, провианта, эвакуация — всё шло через Окружную.

Во многом благодаря Зинаиде Петровне Москва пережила страшные дни 16–19 октября 1941–го, когда из–за быстрого приближения немецких войск к столице Государственным комитетом обороны было принято секретное постановление, предусматривавшее эвакуацию из Москвы руководства партии и правительства. Слухи о том, что город может быть сдан, распространились очень быстро. Как следствие начались хаос, массовая паника и бегство из Москвы сотен тысяч человек. Город на несколько дней оказался во власти анархии. Порядок начали возвращать силовыми методами, в том числе расстрелами, только с вечера 19 октября, введя в Москве осадное положение.

А вот в хозяйстве Зинаиды Петровны порядок был восстановлен быстро. Слово историку Владимиру Тихомирову: «Для Троицкой четверг 16 октября 1941 года начался как обычно — в пять утра. И хотя она, будучи на восьмом месяце беременности, имела больше других прав на эвакуацию, Зинаида Петровна не оставила рабочего поста. День предстоял тяжёлый: нужно было встречать солдатские эшелоны с Урала и отправлять на восток поезда с эвакуированными. У крыльца дома у её автомобиля ЗИС–101 на коленях стоял её шофер Чернов: он умолял отпустить его, чтобы успеть до подхода немцев забрать из дома жену с малолетним сынишкой. «Поехали вместе», — приказала Троицкая. По дороге им встречались отступавшие части и потоки беженцев, образовавшие непрерывную людскую реку. На мосту произошёл затор, но вместо того чтобы спихнуть с моста застрявшие грузовики и ликвидировать пробку, все первым делом бросались захватывать места в кузове, выбрасывая женщин и детей… Попытались захватить и её ЗИС–101, но Зинаида с пистолетом в руках отбилась. Посадив в машину женщину с ребёнком, она вернулась на работу.

В депо её встретила тишина: сбежали все. И тогда Троицкая решила сама вести эшелон с солдатами. Шофёр Чернов стал кочегаром. Вдвоём они провели эшелон от Курского вокзала до станции Серебряный Бор, выгрузили солдат, приняли раненых. Там Зинаида собрала девчонок–машинистов, ремонтников, организовала работу паровозных бригад…

Как записано в журнале боевых действий штаба группы армий «Центр», 17 октября на всём участке фронта пошли затяжные дожди. И вермахт встал на два дня, побоявшись утонуть на русских дорогах. А пока немцы отдыхали в предвкушении последнего броска на Москву, работники МОЖД, падая от усталости, водили эшелоны с солдатами и боеприпасами. И когда 19 октября 1941 года танки «Центра» вновь рванулись на Москву, их встретили армии Калининского фронта, принявшие свежее пополнение с Урала. Атаки немцев были отбиты, и 23 октября генерал–фельдмаршал фон Бок подписал директиву о приостановке наступления на Москву. Но Зинаида Петровна об этом уже не знала: в этот момент она рожала дочку Аллу»…

«Во многом благодаря Зинаиде Петровне Москва пережила страшные дни 16–19 октября 1941–го, когда из–за быстрого приближения немецких войск к столице Государственным комитетом обороны было принято секретное постановление, предусматривавшее эвакуацию из Москвы руководства партии и правительства

КОНСУЛЬТАЦИЯ

Срок имеет значение

Специалисты негосударственного пенсионного фонда «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» отвечают на вопрос читателя «Сигнала».

Как заранее узнать размер будущей пенсии? Платить взносы ещё много лет. Хотелось бы получить представление, на что я смогу рассчитывать в старости?

Инна Владыкина

Примерный размер будущей пенсии можно рассчитать самостоятельно с помощью «Пенсионного калькулятора» на сайте НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ».

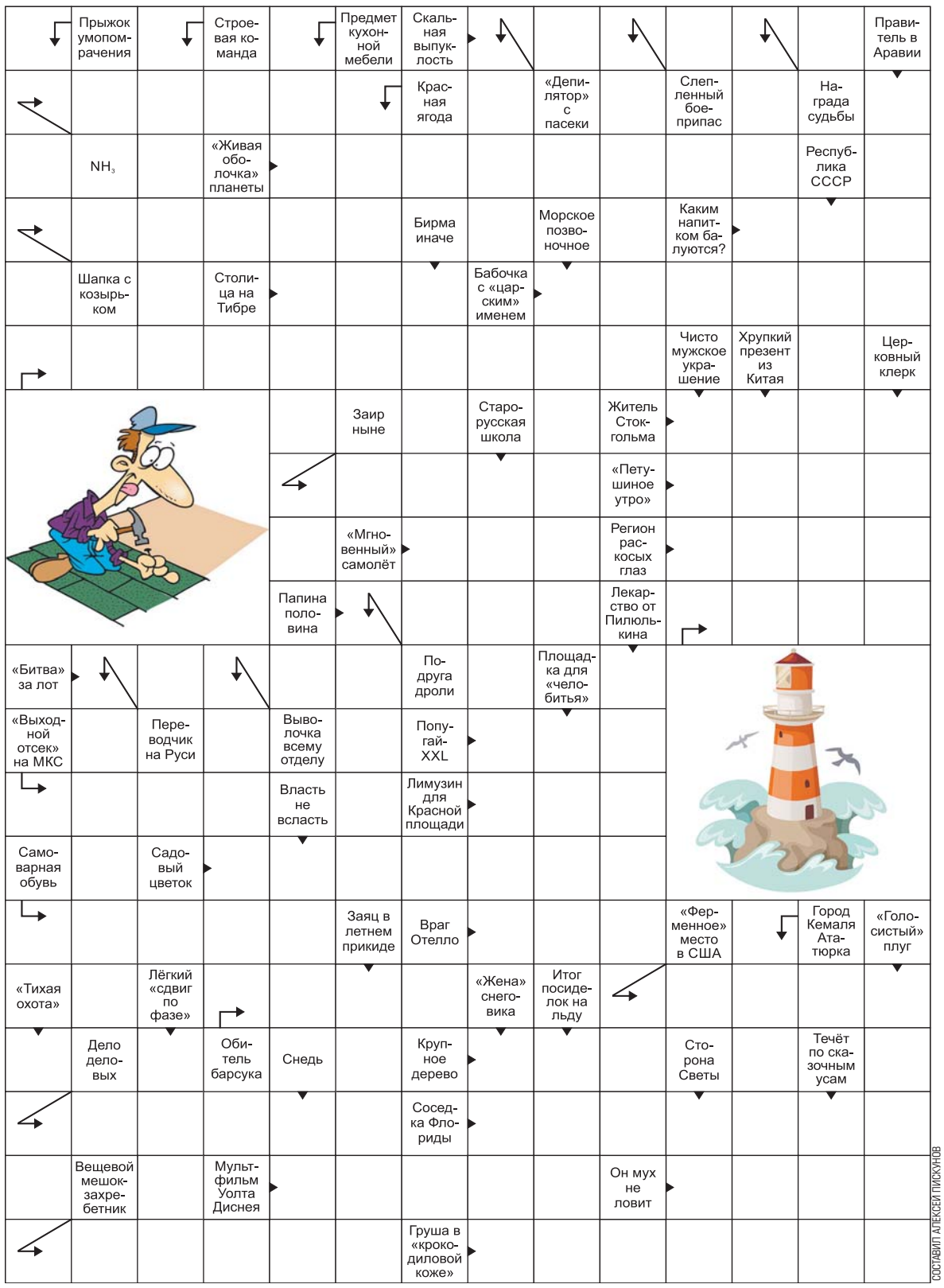
Более точный расчёт сделают для вас специалисты фонда — в филиале или непосредственно на рабочем месте при очередном посещении вашей организации выездной пенсионной службой фонда.

Как делается индивидуальный расчёт пенсии? На вашем счёте за время работы в компании железнодорожной отрасли накапливается определённая сумма (напоминаем, что она складывается из трёх источников: отчислений из вашей заработной платы, отчислений работодателя и начисленного фондом инвестиционного дохода).

Принимая во внимание уже имеющиеся сбережения, срок до начала пенсионных выплат, а также ориентировочный желаемый вами период получения пенсии, делается расчёт ежемесячных выплат.

Рекомендуем вам также предусмотреть в расчёте возможность уплаты дополнительных личных пенсионных взносов: даже небольшие отчисления могут существенно увеличить размер вашей будущей негосударственной пенсии.

Если у вас остались вопросы, звоните в справочную службу фонда по телефону 8 800 775 15 20 (звонок по России бесплатный), по короткому номеру *1520 (бесплатно для абонентов МТС, Билайн, Мегафон, Tele2, МОТИВ) или присылайте их в редакцию «Сигнала».



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД. ОПУБЛИКОВАННЫЙ В №7

По горизонтали: Сплав. Окрас. Месть. Лабаз. Дешевизна. Скраб. Каир. Иешуа. Жирок. Аванс. Мзда. Трио. Бабки. Ирбис. Евро. Кук. Мел. Рама. Одеяло. Аут. Лжец. Грек. Тур. Ракета. Вжик. Контакт. Кус. Дискавери. Мэтр. Фан. Старик. Карьерист. Тара.

По вертикали: Склад. Шабаш. Плечики. Антонио. Безумие. Зет. Сковорода. Каин. Зарубка. Арктика. Бестселлер. Азов. Жабо. Кум. Имя. Ложка. Ацтек. Тиран. Выводок. Глиссер. Утопист. Томат. Тёрка. Кафе. Увар. Сени. Эра. Тир.

ИЗОБРЕТАТЕЛЬ

С небес на рельсы

ВАЛЕРИЙ БРОК,
корр. «Сигнала»

Это может показаться странным, но создателя первого российского тепловоза Якова Гаккеля всю жизнь влекло небо.

Отец — военный инженер — рассказывал ему об испытаниях под Петербургом самолёта контр–адмирала Александра Можайского, о том, что идея подняться в воздух на создании рук человеческих вполне реальна и над этим надо работать, но… В конце позапрошлого века авиация ещё фактически не родилась, и, дабы не предаваться мечтам, на семейном совете было решено: поступаем в Петербургский электротехнический институт. В alma mater Гаккель успел поучаствовать в революционном движении, за что получил пять лет ссылки на Ленские золотые прииски, но по личному ходатайству ректора был оставлен в столице под подпиской о невыезде до окончания теоретического курса.

Из ссылки Яков Модестович вернулся сложившимся инженером, поскольку работал по специальности, и с женой Ольгой, дочерью писателя Глеба Успенского, тоже побунтовавшей в молодости. Он защитил диплом и трудился в фирме «Вестингауз» на строительстве в Питере сети электрического трамвая. Американцы оказались не жадными — за эту работу Гаккель получил солидную по тем временам премию в 6 тыс. руб. Одновременно (и весьма кстати) Ольга Глебовна получила гонорар за полное посмертное собрание сочинений отца. Супруги подумали — и вложились в постройку самолёта.

Всю зиму 1908–1909 годов Гаккель строил своё детище, по весне сам поднял его в воздух, и в первом же полёте была покорена высота в 400 метров. Самолёты Гаккеля (одним он, естественно, не ограничился) получили широкую известность. Они ставили рекорды, побеждали на различных соревнованиях. Но у славы есть стабильный спутник — зависть. Однажды на очередном смотре самолёт Гаккеля из 30 номеров объявленной программы выполнил только два. Лишь два года спустя выяснилось, что австрийский лётчик Адам Габер–Влыский с помощью сторожа подливал в моторы самолёта Гаккеля кислоту. Это был крах мечты — инженер был практически разорён. Спасло лишь приглашение на должность директора Киевского трамвая.

…В начале 1920–х годов на повестке дня стоял вопрос создания более экономичного по сравнению с паровозом локомотива — тепловоза. Уже в январе 1922–го вышло постановление Совета труда и обороны, предписывавшее немедленно приступить к его разработке. Работали над машинами две группы под руководством двух конструкторов («для конкуренции») — Юрия Ломоносова в Германии, кандидатуру которого, по слухам, лоббировал сам Дзержинский, и Якова Гаккеля в Петрограде.

Для тепловоза Гаккеля дизель сняли с подводной лодки «Язь», к работе над ним подключились «Балтийский судостроительный», «Красный путиловец», «Электрик» и «Электросила». По оценке самого новатора, «работа не прерывалась и была выполнена целиком из русских материалов, русскими рабочими, техниками и инженерами». Тепловоз получил обозначение Щэл[1] — в связи с тем, что по мощности (1000 л. с.) он соответствовал паровозу серии Щ. После первых испытаний, 16 января 1925 года, тепловоз Гаккеля прибыл в Москву, 23–го его «догнал» тепловоз Ломоносова.

Эксплуатация машины Гаккеля по разным причинам была недолгой — уже в конце 1927–го, после пробега порядка 60 тыс. километров, его списали. Долгое время он простоял в качестве памятника в локомотивном депо Ховрино в Москве, а в 1990–х переехал в северную столицу (на фото). Сегодня увидеть тепловоз и даже потрогать можно в Музее железных дорог России.

ОТДЫХ

На природу за здоровьем

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на Куйбышевской железной дороге
САМАРА

Череда зимних Дней здоровья, подготовленных профкомами предприятий, прошла на Куйбышевской магистрали. В них участвовали сотни работников и членов их семей.

ФОТО ЛАРИСЫ ФЛОРОВОЙ

Профком Самарского проектно-изыскательского института «Желдорпроект Поволжья» организовал физкультурно-массовое мероприятие на базе отдыха «Волжанка». Программа Дня здоровья включала весёлые старты, турнир по хоккею, бег на лыжах, катание на коньках и лошадиных упряжках. На старты вышли три сборных, а в чемпионы вышла команда «Шпала».

Семьи работников управления Куйбышевской дороги выехали на горнолыжную базу. Каждый мог прокатиться на лыжах, сноуборде или на ватрушке. Было много конкурсов, весёлые детские старты, призы и подарки.

Оздоровительную вылазку на лыжную базу организовал и профком Бугульминской дистанции инфраструктуры. Мероприятие включало полуторачасовую лыжную прогулку по пятикилометровой лесной трассе и спортивные конкурсы. Ещё были хороводы, чтение стихов и ароматный чай с блинами.

«В спортивном празднике участвовали около 50 человек. Приезжали семьями. Например, семья Москвичёвых — трудовая династия в пятом поколении — вышла на лыжню вместе с четырьмя детьми. Старший сын Константин недавно вернулся из армии и продолжил работу в дистанции», — рассказала председатель профсоюзной организации дистанции Минзиля Шафикова.

ЭКСКУРСИЯ

Путешествие в новый мир

ФОТО АЛЕКСЕЯ ЗАХАРОВА

РОМАН ГОЛОТВИН,
Дорпрофжел на Горьковской дороге
НИЖНИЙ НОВГОРОД

Экскурсия на предприятия Муромского узла станции Муром стала для пятиклассников интересным путешествием в мир железной дороги.

Сначала школьники побывали на посту ЭЦ, где увидели, как работает дежурный по станции и дежурный горочного парка. Им подробно рассказали о том, что делает дежурный по горке, когда распускает состав. И не только рассказали, но и продемонстрировали. А вот на стенде контрольного тупика в цехе дефектоскопии дистанции пути мальчишки и девчонки не только увидели, как работают средства дефектоскопии путевого комплекса, но и попробовали себя в роли оператора дефектоскопной тележки. «Очень понравилась тележка, — делится впечатлениями пятиклассник Алексей Катунин, — сложное оборудование, тяжёлое и столько пользы от него, ведь оно выявляет неисправности и предотвращает аварии. Наверное, целый день её возить тяжело. Но было очень интересно попробовать».

В депо ребятам показали, как ремонтируют тепловозы и электровозы, что такое веерный круг и зачем его придумали. Завершилась экскурсия в учебном центре станции интерактивной игрой «Знатоки железнодорожной безопасности».

Председатель первичной профсоюзной организации Алексей Захаров вручил ребятам памятные подарки с символикой Муромской дистанции пути.

ФОТОФАКТ

«Чем же удивить мужа на 23 февраля?», — размышляла председатель цехкома Казанского вокзала Светлана Семёнова. За сорок лет совместной жизни уже, наверное, нечем. И тут получила от профсоюзного комитета приглашение в Казань. И праздник получился что надо! Где только не побывали с профессиональным экскурсоводом члены профсоюза: и в Казанском кремле, в Крестовоздвиженской церкви, где хранится список XVIII века Казанской иконы Божией Матери, вернувшийся из Ватикана, в Старо-Татарской слободе, на озере Кабан, где ханы потопили свои драгоценности при взятии города Иваном Грозным.
Программа была организована компанией «НК Транс Тур».

КОРОТКО

ДВА КРЮЧКА ОТ ПРОФСОЮЗА

Самой представительной командой на турнире любительской рыбалки «Два крючка» был коллектив Орловско-Курского центра организации работы железнодорожных станций (ДЦС-5). Организаторами турнира были администрация города Орла и Орловско-Курское региональное обособленное подразделение Дорпрофжел на МЖД.

Как рассказал Николай Матюхин, председатель ППО хозяйства пути Орловского направления МЖД, несмотря на сильные морозы на соревнования приехали более 30 участников. Кстати, в соревнованиях участвовали семейными дуэтами отцов и сыновей. Приз «Первая рыба» достался работнику ДЦС-5 Сергею Бобовскому. Сотрудник отдела материального технического снабжения Владимир Осипов получил приз «За большую рыбу». По окончании турнира участников ожидали наваристая уха и ароматный травяной чай.

ПОЖАРНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ СО ШКОЛЬНОЙ СКАМЬИ

Активисты Совета молодёжи предприятий Ленского узла Северобайкальского филиала Дорпрофжел на ВСЖД — члены «Добровольной пожарной дружины» провели интерактивные уроки с шестиклассниками школы № 10 города Усть-Кута. Обсуждали природные пожары, их особенности и причины возникновения, а также безопасное поведение во время пожара.

В начале занятий активисты рассказали о том, кто такие волонтёры и чем они занимаются. Выяснилось, что некоторые ученики хотели сами стать волонтёрами и совершать добрые поступки. На уроке дети рисовали окружающую природу, играли в пантомиму, моделировали различные ситуации и предлагали пути выхода из них. Шумные дискуссии стали показателем хорошего уровня знаний среди школьников. В конце занятий ребята просили приходить к ним почаще.

СПОРТИВНЫЕ БАТАЛИИ

Семь команд первичных профсоюзных организаций Курганского филиала Дорпрофжел на Южно-Уральской дороге стали участниками футбольных баталий на снегу. Каждый матч состоял из двух таймов по 10 минут. Сначала сложилось впечатление, что игра совсем не отличается от обычного футбола: мяч, ворота, футболисты. Но это было вначале. Играть в валенках очень непривычно и тяжело.

В итоге сильнейшими стали ребята из вагонного ремонтного депо, второе место заняла команда Курганской дистанции электроснабжения, третье место — у футболистов эксплуатационного локомотивного депо Курган.

Сигнал
Газета «Сигнал» зарегистрирована Комитетом Российской Федерации по печати. Регистрационное свидетельство №012726. Учредитель: Общественная организация — Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ)

Главный редактор: Н. ПАШКАЛОВА
Заместитель главного редактора: М. ВОЛКОВА
Ответственный секретарь: В. БРОК
Ведущий дизайнер: С. ПЛАКСИНА
ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦК ПРОФСОЮЗА.
Наш адрес: 105066, Москва, Новорязанская ул., д. 24.

Телефон: 8(499)262-17-66.
Факс: 8(499)262-08-13.
Интернет: http://rosprofzhel.rzd.ru
E-mail: pashkalovanv@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru brokvv@rpzt.ru;
Интранет: http://10.248.11.133 volkovamn@ckrpgt.org.rzd

ВЫХОДИТ 48 НОМЕРОВ В ГОД.

ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ ССЫЛКА НА «СИГНАЛ» ОБЯЗАТЕЛЬНА.

Тираж отпечатан в АО «ПК «Экстра М», 143400, Московская область, Красногорский р-н, п/о «Красногорск-5», а/м «Балтия», 23 км.

Газета печатается в Волгограде, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Красноярске, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.
Индекс в каталоге Роспечати 29866
Общий тираж 125918 экз.
Номер подписан: 06.03.2018 г. Заказ №