

РЕШЕНИЕ

Из рук в руки



Обеспечение инструментом — необходимое условие высокого качества работы и безопасности труда

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

ОАО «РЖД» меняет подход к учёту, приобретению, эксплуатации и списанию средств малой механизации путевого комплекса компании.

Их передадут из дистанций пути в дирекцию по эксплуатации путевых машин Центральной дирекции инфраструктуры (ЦДИ). Об этом «Сигналу» рассказал заместитель начальника ЦДИ по вагонному хозяйству и механизации ОАО «РЖД» Сергей Конышев.

Напомним, задача по обеспечению работников инструментом по всей его номенклатуре в соответствии с технологией, а также организация входного контроля его качества много лет не снималась с повестки дня профсоюза. И её в компании постепенно решили. Однако возникла другая проблема, которую за последний год не раз поднимала техническая инспекция труда профсоюза.

Осенью прошлого года на IV пленуме РОСПРОФЖЕЛ главный инженер Смоленской дистанции пути Московской дирекции инфраструктуры Михаил Носолапов рассказал, что в дорожных путевых ремонтно-механических мастерских скопилось большое количество неисправного инструмента и средств малой механизации, предназначенных на списание. Но списать их не представлялось возможным, а числиться они продолжали за дистанцией пути. Вот и получалось, что на бумаге дистанция была обеспечена всем необходимым, а на деле средств малой механизации не хватало.

Обращаясь к руководству ОАО «РЖД» с данным вопросом, РОСПРОФЖЕЛ настаивал на том, что трудности по списанию не подлежащих ремонту средств малой механизации, которые продолжают числиться на балансе структурных подразделений, приводят к искажению официальной отчётности и ставят препятствия для получения инструмента в соответствии с фактической потребностью. А это ведёт к снижению уровня безопасности труда и качества выполнения работ.

Теперь ситуация должна измениться. «Весь поступающий новый инструмент, — рассказывает Сергей Конышев, — будет проходить процедуру индивидуального клеймения. Информация о каждой единице и о работнике, ответственных за эксплуатацию средств малой механизации, будет внесена в электронную базу данных. Такой персонифицированный учёт обеспечит внимательное, бережное отношение к инструменту, его сохранность, качество ремонта и своевременное обновление. На сети проведена своеобразная инвентаризация: обследовано состояние инструмента, оценена степень укомплектованности с учётом расчётного срока службы и необходимости ремонта. Часть средств малой механизации прошла техническое обслуживание, а те, что ремонту не подлежат, внесены в перечень на списание». Разработана и утверждена трёхлетняя программа по дооснащению дистанций пути средствами малой механизации.

Как рассказала «Сигналу» председатель ППО Слюдянской дистанции пути Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры Елена Золоторёва,

инвентаризация инструмента уже прошла, завершается передача средств малой механизации в подразделения дирекции по эксплуатации путевых машин. «Правда, регламента работы ДПМ и дистанции пути по данному вопросу пока нет. Но теперь за техническое состояние средств малой механизации и путевого инструмента будут отвечать работники дистанции путевых машин, а за их хранение и эксплуатацию — мы. Раньше за состояние средств малой механизации отвечали работники дистанции, которые инструмент периодически осматривали, чистили, смазывали, при необходимости меняли детали», — рассказывает она. Кстати, сложную технику — рельсорезные, рельсосверлильные станки, комплекты для выправки пути, шпало-подбойки — тоже периодически осматривали, а на ремонт уже отправляли в дирекцию.

«Очень долго ждали технику из ремонта, — говорит Золоторёва. — Ведь чаще всего требуется замена деталей, поскольку из-за наших морозов металл становится хрупким, износоустойчивость падает, они быстро изнашиваются, ломаются, а запасных нет, потому что дорого (иное сверло стоит до семи тысяч рублей!). И возникает проблема, чем работать, потому что пока за нами числился станок, нового никто не давал. Вот, может быть, теперь дирекция по эксплуатации путевых машин, принимая на ремонт один станок, будет выдавать нам на время его ремонта другой? Это было бы неплохо. Надеюсь, что грядущие перемены решат многие наши проблемы и работать путейцам станет легче».

ГЛОБАЛЬНЫЙ
ОПРОС

СТР. 2

СУД ВЕРНУЛ БАКТЕРИИ
В БОЛЬНИЦУ

СТР. 3

ЕСТЬ ТАКАЯ
ПРОФЕССИЯ

СТР. 4—5

ДЕФИЦИТ КАЧЕСТВЕННОГО
ПРОФАКТИВА

СТР. 6

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Гласно и прозрачно

НИКОЛАЙ НИКИФОРОВ,
председатель
РОСПРОФЖЕЛ



РОСПРОФЖЕЛ
разделяет точку
зрения ОАО «РЖД»

в том, что единовременное поощрение за обеспечение роста производительности труда должно быть выплачено наиболее отличившимся работникам компании.

Генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозёров подписал распоряжение о поощрении работников компании за рост производительности труда в 2017 году и в целом за хорошие результаты работы.

Подобная выплата за время существования компании ОАО «РЖД» производится не впервые. В 2012 и 2014 годах работники уже получали единовременное поощрение. Но данная выплата отличается тем, что, во-первых, сделан акцент на том, что она выплачивается именно за рост производительности труда. Во-вторых, что очень существенно и важно, что общая сумма на это премирование по сравнению с предыдущими увеличилась почти в пять раз и составила 7,3 млрд руб.

Практически все работники, которые добросовестно работали и внесли свой вклад в общий результат работы компании, будут поощрены. Круг поощряемых и размер поощрения по каждому конкретному работнику персонально будет определять комиссия по вопросам премирования, созданная в конкретном подразделении, филиале, дирекции с обязательным участием представителя профсоюзного комитета. Как правило, в комиссию входит председатель профорганизации. Соответствующие поручения мною уже даны руководителям профсоюзных организаций. Комиссия должна внимательно рассмотреть кандидатуру каждого работника и принять решение, кому и какая сумма будет выплачиваться. Я считаю, что комиссия на местах должны организовать свою работу таким образом, чтобы всё было гласно и прозрачно и чтобы каждый член коллектива знал, за что он получил премию.

ПОМОЩЬ

ЖИТЬ ПОЛНОЦЕННОЙ ЖИЗНЬЮ



ФОТО ИЗ СЕМЕЙНОГО АРХИВА СЕМЬИ ТИЩЕНКО

Ярославу нужна помощь

ЕЛЕНА КУРБЕТ,
корр. «Сигнала»

В дом помощника машиниста эксплуатационного локомотивного депо Чита Михаила Тищенко беда пришла неожиданно — заболел сын. Жизнь разделилась на до и после.

Ярослав родился крепким малышом, все медкомиссии согласно возрасту проходили

с хорошими показателями развития до 2,6 лет. Мальчик рос и развивался, начал говорить, пошёл в детсад.

«Ярослав жизнерадостный и увлекающийся ребёнок. Ему нравится рисовать. Он интересуется всякими электрическими приборами, любимые игрушки — машинки, а ещё он очень любит животных. В прошлом году мы ходили на занятия в модельное агентство, где учились хореогра-

фии и театральному искусству. Уверена, какую бы профессию в будущем сын ни выбрал — он в ней преуспеет», — рассказывает мама мальчика Анна Тищенко.

Болезнь проявилась внезапно. В сентябре 2016 года на фоне ОРВИ и температуры у Ярослава впервые случились фебрильные судороги. Назначенные обследования на выявление очагов эпиактивности ничего не показали. Врачами были выданы заключения, что ребёнок здоров. В декабре после стандартной конъюнктивитно-столбнячной прививки у малыша случился новый приступ.

Весь 2017 год и по сей день семья всеми силами борется с болезнью. Многочисленные медицинские обследования в Чите, консультации неврологов и дорогостоящая поездка в Москву, где были сделаны анализы на генетику, которые подтвердили, что заболевание не врождённое, а приобретённое, сильно истощили бюджет семьи. Послед-

нее обследование показало, что схема лечения, которую ранее установили врачи, Ярославу не подходит — началась сильная интоксикация от препаратов.

«После всех обследований нам поставили диагноз «идиопатическая эпилепсия», а после консультации в Москве добавился ещё один — «синдром Драве». У сына случается до двух приступов эпилепсии в день, ребёнок принимает три противосудорожных препарата, получает гормональную терапию, но улучшений нет, речь не развивается, — рассказывает Анна. — Помочь может лечебный курс в клинике в Германии, где предлагают не только лечение, но и дистанционное наблюдение за Ярославом после завершения основного курса, но сумма для нас неподъёмная».

Михаил Тищенко — член профсоюза, работает помощником машиниста, Анна — в декрете, но работает на дому мастером по маникюру. Однако средства тают на глазах:

затраты на лекарства, обследования, анализы, консультации врачей, платежи по банковскому кредиту, который семья взяла для поездки на обследование в Москву. Кроме того, в семье ещё один малыш полутора лет. Накопить необходимую сумму — 38630 евро — Тищенко не в состоянии. Михаил написал заявление с просьбой о финансовой помощи в профсоюзную организацию, сейчас документ находится на рассмотрении.

Возможность помочь Ярославу есть и у каждого читателя «Сигнала».

Реквизиты для пожертвований:

Тищенко Михаил Александрович
Карта ВТБ
4272 2908 3972 5892
Тел: +7924 477 33 11 (карта привязана к телефону)

Тищенко Анна Игоревна
Карта Сбербанк
4276740013592944
Тел: +7914 455 55 95 (карта привязана к телефону)

МОНИТОРИНГ

Глобальный опрос

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Всем машинистам и помощникам в ближайшее время предстоит пройти анкетирование. Нужно будет ответить на вопросы по поводу работы физкультурно-оздоровительных центров. По результатам опроса будет принято решение об их дальнейшей судьбе.

«После опроса и мониторинга мы будем знать, где нужно возобновить деятельность закрытых физкультурно-оздоровительных центров (ФОЦ), а где расширить объём процедур. Если потребность в их работе будет высока, руководство ОАО «РЖД» рассмотрит вопрос пла-

инспектор труда профсоюза Алексей Налетов.

Вопрос работы ФОЦ поднимался на IV Слёте машинистов. Его включили в план мероприятий слёта — для решения, и сейчас началась его реализация.

Напомним, ещё несколько лет назад на сети работало более 80 центров реабилитации локомотивных бригад. В их оснащение компания вложила немало средств. В центрах работали комнаты релаксации, ароматерапии, психологической разгрузки, соляные комнаты, были установлены массажные кровати и рекреационные капсулы, а также другое современное медоборудование для реабилитации. Медработники вели строгий учёт процедур, знали, каков процент оздоровлённых и насколько меньше стало больничных листов. Кстати, услугами центров пользовались и другие железнодорожники узла. Это было удобно: перед работой зайти или после работы забрать — всё рядом.

Но изменилось законодательство, и на медицинскую деятельность и обслуживание медтехники потребовалась лицензия, а также сертификация помещений, в которых проводятся медпроцедуры. «Это очень трудоёмкий и затратный процесс, — отметил Алексей Налетов. — Этот путь был бы возможен, если бы у РЖД не было блока лицензированной медицины: НУЗов, санаториев и профилакториев АО «РЖД-Здоровье»,

где железнодорожники могут пройти реабилитацию по спецпрограммам под наблюдением специалистов».

В 2014-м большинство центров реабилитации закрыли, а оставшиеся лишились медицинской составляющей. На их базе создали ФОЦы, которые проводят только оздоровительные процедуры. И почти все они оказывают услуги только локомотивным бригадам.

Но ведь есть такие железнодорожные узлы, где кроме ФОЦ локомотивного депо для оздоровления никаких объектов больше нет на много километров вокруг. «Там ФОЦы посещают не только локомотивщики, а все железнодорожники узла, чья работа связана с вредными условиями труда, — рассказывает Алексей Налетов. — Да, там могут быть всего лишь тренажёрный зал и сауна, но и это, пусть небольшой, но вклад в оздоровление работников. Вот недавно с инициативой вышел узел Хилок — люди просят возродить ФОЦ, который раньше был центром спортивной жизни. Работодатель не против, ведь работник будет меньше болеть и эффективнее работать, и его психоэмоциональное состояние будет сбалансированным. И ещё — всё это хорошо коррелируется с рекомендациями Минздрава и Минтруда по мероприятиям по труду и охране здоровья работников».

Однако не все ФОЦ заполнены на полную мощность. Например, центр может предо-



ФОТО ВЛАДИСТАВА КУЛИКОВА

В большинстве центров работают тренажёрные залы

ставить процедуры 40 работникам, а ходят всего пять. Из 31 центра высокая посещаемость только у 11 — тех, что расположены на Западно-Сибирской дороге. Работа там поставлена эффективно, отношение всех причастных, начиная от начальника дороги, начальника дирекции тяги, руководителей депо, профсоюза и так далее, — неравнодушное. В остальных ситуация неоднозначная.

Главный вопрос анкеты, на который предстоит ответить локомотивщикам, — о желании и готовности посещать ФОЦ. Там где ФОЦа нет, работники просто высказывают мнение: востребовано ли открытие центра или нет и по какой причине. Алексей Налетов уверен, что если производственные мощности позволят, то ФОЦ на отдалённых узлах компания может построить с нуля.

Так же посредством анкетирования будет проведён мониторинг востребованности оздоровительных процедур. Сегодня центры могут проводить 22 процедуры общеоздоровительного характера. Среди них массаж, занятия на тренажёрах,

спа-капсула, солярий, бассейн, мини-сауна, видеорелаксация, фитотерапия. Но не во всех ФОЦ их проводят. И, если локомотивщики высказали желание добавить в перечень какие-либо процедуры, их добавляют.

«Напомним, что у нас ведь ещё есть комнаты функциональной разгрузки в домах отдыха локомотивных бригад, где также есть возможность проводить оздоровительные процедуры, — говорит Алексей Налетов. — Анализ мониторинга востребованности ФОЦ должен быть проведён к 20 марта. Тогда сложится понимание о ресурсе дополнительного оздоровления, профилактике профессиональных и общих заболеваний. Мы будем знать, где стоит возобновить деятельность центра, а где расширить спектр процедур. Участие РОСПРОФНЖЕЛ обязательно. Прежде всего, для того, чтобы анкетирование было объективным, чтобы никто ни за кого анкеты не заполнял, чтобы не получилось так, что работодатель напишет, что ему ФОЦы не нужны, а на самом деле работники в них нуждаются».

СПРАВКА

Сегодня на сети работает 31 физкультурно-оздоровительный центр. Два центра — на Северной дороге, по три — на Московской, Горьковской, Куйбышевской и Красноярской, шесть — на Забайкальской магистрали и 11 — на Западно-Сибирской.

нирования помещений для ФОЦ при проектировании новых корпусов депо. Ведь каждый год на сети вводятся в эксплуатацию новые административно-бытовые корпуса и дома отдыха локомотивных бригад, — говорит главный технический

КОРОТКО

СНЯЛИ С КОНТРОЛЯ

В табельные Аксановской дистанции пути на станциях Ансаково и Приютово Нуйбышевской дороги поступили шкафы для сушки одежды и обуви. Их приобрели в рамках программы по улучшению условий труда.



«Сушилники на этих объектах отсутствовали. Теперь проблема решена. Профком снял её с контроля», — отметила председатель профсоюзной организации дистанции Надежда Кондратьева.

ДОНОРУ ОПЛАТИЛИ СМЕНУ



Дежурный депо Немь Октябрьской дирекции тяги был вынужден обратиться в РОСПРОФЖЕЛ, ведь ему не оплатили в положенном объёме полную рабочую смену после сдачи крови. При том, что все документы были в полном порядке.

Как рассказала заведующая отделом Департамента социального партнёрства, труда и заработной платы аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ Надежда Федосеева, подпункт 5.23. Коллективного договора ОАО «РЖД» гласит, что донорам крови и её компонентов при сменной работе после каждого дня сдачи крови предоставляется дополнительное время отдыха в размере полной смены по их графику работы, оплачиваемое по среднему заработку.

А вопрос у дежурного возник из-за того, что ему за одну смену хотели заплатить за 8 часов по среднему вместо 12. Правовой инспектор труда РОСПРОФЖЕЛ Петрозаводского региона Вероника Синявская провела проверку соблюдения Трудового кодекса по вопросу оплаты донорских дней. В результате работнику оплачены две смены по его графику в полном объёме — по 12 часов за смену.

СРЕЗАЛИ ПРЕМИЮ БЕЗ ПРИЧИНЫ

Почти полтора миллиона рублей вернула правовая инспекция труда монтажникам и бригадирам пути Арзамасской дистанции пути Горьковской дирекции инфраструктуры. Это необоснованно сниженная премия за три месяца работы.



Премии уменьшили за неудовлетворительное содержание бытовых и производственных помещений, кладовых, инвентаря, прилегающих территорий. При этом обстоятельства и причины неудовлетворительного состояния полосы отвода не исследовали, и вину каждого из монтажников не установили. Кроме того у работников не запросили письменное объяснение. По представлению правового инспектора деньги монтажникам и бригадирам пути вернули.

РЕШЕНИЕ

Справка вне границ

ИРИНА КЕЛЛЕРМАН,

Дорпрофжел на Южно-Уральской дороге
ЧЕЛЯБИНСК

Профсоюзы железнодорожников двух государств отстаивали в суде право на досрочную пенсию члена РОСПРОФЖЕЛ.

Когда Сергею Орлову, электросварщику Челябинского электровозоремонтного завода, исполнилось 50 лет, он обратился в управление пенсионного фонда с заявлением о назначении ему досрочной трудовой пенсии. Необходимый для этого стаж Сергей Валерьевич выработал, когда трудился с 1986 по 1989 годы электрогазосварщиком на горно-химическом комбинате в Казахстане. Предприятие добывало и перерабатывало урано-фосфорные и урано-молибденовые руды. В качестве подтверждения Орлов приложил трудовую книжку, документы и справки, которые ему удалось собрать.

Но пенсионный фонд в назначении пенсии отказал, так как документы не

содержали сведений о занятости в тот период времени, когда Орлов ремонтировал оборудование на предприятии, работающем с радиоактивными веществами. А значит, и права на льготную пенсию у него не было.

За помощью Сергей Орлов обратился в профсоюз. «Работаю на электровозоремонтном заводе с 2001 года, сразу же вступил в члены РОСПРОФЖЕЛ. И за все эти годы ни разу не пожалел, — рассказывает он. — Однажды на профсоюзном стенде увидел информацию о том, как коллеге профсоюз помог с оформлением пенсии. Прочитал, порадовался за человека и забыл. И через год сам столкнулся с такой же проблемой. Решение пришло моментально: обратился к главному правовому инспектору труда профсоюза на ЮУЖД Екатерине Ушаковой». Она помогла оформить исковое заявление и представляла интересы электросварщика в суде.

В суде выяснилось, что для назначения пенсии нужно подтверждение о работе от компетентных органов

Казахстана. Но сделать это оказалось не просто.

«К сожалению, бывшие республики СНГ отвечают на такие обращения пенсионного фонда и судебных органов крайне неохотно. Вот и запрос Курчатовского районного суда города Челябинска по нашему делу где-то затерялся в коридорах казахстанской власти, — рассказывает Екатерина Ушакова. — Чтобы как-то сдвинуть дело с мёртвой точки, мы обратились за помощью к коллегам — локальному профсоюзу железнодорожников Петропавловского отделения, с которыми мы тесно взаимодействуем по всем направлениям профсоюзной работы».

Его председатель Андрей Архипов лично подключился к делу, так сказать, «приделал «ноги» к документу и добился получения от властей Казахстана официального ответа, который передал Ушаковой. «И только благодаря своевременному ответу удалось выиграть дело в суде», — подчеркнула Екатерина Ушакова.

ПРЕЦЕДЕНТ

Суд вернул бактерии в больницу

ГЕННАДИЙ АСТАХОВ,

корреспондент информационного центра
Дорпрофжел на ДВЖД,
ХАБАРОВСК

Настойчивый председатель первичной профсоюзной организации отделенческой больницы вернул коллегам компенсацию за вредные и опасные условия труда. На это потребовалось более двух лет.

В начале 2015-го главврач НУЗ «Отделенческая больница на станции Тынды» распорядился провести специальную оценку труда на 173 рабочих местах. В сентябре исследования были завершены. Отчёт о СОУТ председатель комиссии, он же главный врач больницы, утвердил без колебаний. Его не смутило то, что во время спецоценки не был идентифицирован и оценён биологический фактор, воздействующий на людей, контактирующих с патогенными микроорганизмами. В итоге врачам, медсёстрам и другим медработникам — всего 134 человека — отменили повышенную оплату труда, ежегодный дополнительный оплачиваемый отпуск и спецпитание.

«Получилась странная картина. Если исходить из абсурдной логики экспертов и тех, кто на её основании готовил приказ, то получается, что в один момент с территории больницы исчезли СПИД, гепатит, туберкулёз и другие серьёзные заболевания, — говорит член комиссии по проведению СОУТ, председатель ППО больницы Александр Ковальский. — А раз их нет, то отсутствует и риск заражения медиков, а,



соответственно, и необходимость оценивать по фактору «биологический» профессиональную деятельность дерматовенерологов, педиатров, участковых, фтизиатров, медсестёр, дезинфекторов и большого количества других работников, контактирующих с носителями опаснейших бактерий».

Александр Ковальский не согласился с результатами СОУТ и обратился в районный суд с иском о признании результатов спецоценки труда недействительными и о возвращении работникам положенных компенсаций и льгот.

«В комиссии я представлял интересы трудового коллектива, — говорит он. — И не мог смотреть на то, как нарушают закон, как волевым поряд-

ном лишают людей того, что предусмотрено законодательством».

Судебное разбирательство длилось более полутора лет, сказывалось отсутствие прецедента. Да и сам вопрос был сложным и потребовал дополнительных экспертиз, которые провело управление занятости Амурской области.

Тындинский районный суд в полном объёме удовлетворил исковые требования председателя ППО отделенческой больницы. Результаты проведения спецоценки признали незаконными. Людям возвращены льготы — повышенная оплата труда, ежегодный дополнительный оплачиваемый отпуск и спецпитание. Руководство больницы начало выплату компенсации в размере от 30 до 90 тысяч рублей 134 медработникам.



ЕСТЬ ТАКАЯ

Настоящие герои не кричат о себе на каждом углу. Они живут среди нас, работают, остаются верными себе, своим идеалам и устремлениям. И таких в РОСПРОФЖЕЛ немало. В День защитника Отечества представляем вам истории настоящих мужчин.

Рядовой

Простой советский парень

ЕЛЕНА САРЫЧЕВА,

Брянское РОП Дорпрофжел на МЖД



Заместитель начальника центра — начальник отдела управления персоналом Брянского центра организации работы железнодорожных станций Сергей Буздык уверен, что порядочность, ответственность и чувство долга должны быть свойственны любому мужчине.

После окончания железнодорожного техникума и производственной практики на станции Орджоникидзеград составителем поездов Сергея, как и большинство ребят его возраста, призвали в армию.

В составе ограниченного контингента советских войск он служил в Афганистане, в Кабуле в 28-м армейском артиллерийском полку. Эта «командировка» длилась с 1987 по 1989 годы. За это время Сергей около двух месяцев участвовал в боевых действиях. Операция «Магистраль» в окрестностях округа Хост ему особенно запомнилась. Она была проведена с целью прорыва многолетней военной и экономической блокады округа и срыва плана лидеров вооруженной оппозиции по отторжению его от Афганистана и созданию на этой территории независимого исламского государства.

За проявленное мужество рядового Сергея Буздыка наградили знаком «Воину-интернационалисту от благодарного афганского народа», почётной грамотой Президиума Верховного Совета СССР.

Сам Сергей себя героем не считает, говорит, что он простой советский парень. Но повторяет, что такие качества, как порядочность, ответственность и чувство долга, должны быть присущи каждому мужчине.

Чечня

60 дней войны подполковника Авраменко

ДЕНИС ТОЛСТОЙ,

Дорпрофжел на Западно-Сибирской дороге
НОВОСИБИРСК

В период боевых действий Первой чеченской войны подполковник Александр Авраменко два месяца оборонял от подрыва боевиками объекты железнодорожной инфраструктуры, а сегодня в должности председателя профсоюзной организации путевой машинной станции Новосибирского региона стал гарантом социальной ответственности для работников ПМС-19 Обь и ПМС-20 Крахаль.

Профессию военнослужащего Александр Авраменко перенял у своих орденосных отца и деда, сражавшихся в боях Первой мировой и Великой Отечественной войн.

Александр окончил Рижское высшее военно-политическое Краснознаменное ракетное училище имени маршала Сергея Бирюзова, был распределён в 37-ю ракетную дивизию во Львовской области. А после распада Советского Союза переехал в Новосибирск, поступил на должность специалиста по гражданской обороне и чрезвычайным ситуациям Западно-Сибирского УВД на транспорте.

В декабре 1994 года в Чеченскую республику для наведения конституционного порядка вступили правительственные войска Российской Федерации. А в феврале 1995 года в двухмесячную командировку отправился на Северный Кавказ подполковник Александр Авраменко — командиром второго сводного отряда Западно-Сибирского УВД на транспорте. Перед милиционерами была поставлена задача охранять стратегический объект — железнодорожный мост через речку Прорва на окраинах Низляра, по которому шло продовольственное снабжение российских войск. Мост был уничтожен дудаевцами в декабре 1994 года, но в сжатые сроки и под обстрелом боевиков восстановлен железнодорожниками. Ещё одной

обязанностью состоящего из 38 человек отряда подполковника Авраменко стало сопровождение эшелонов с продовольствием и техникой для армии, которые вооруженные грабители регулярно останавливали на перегонах.

Для сопровождения эшелонов перед локомотивом цепляли две платформы — по краям укладывали мешки, под завязку наполненные песком.

«Боевики взяли в привычку натягивать между столбами контактной сети тонкую металлическую проволоку, такую для «растяжек» обычно используют, которая должна была сносить головы бойцам отряда сопровождения, — вспоминает Авраменко. — Поэтому первое время приходилось возле каждого столба нагибаться. Потом с помощью железнодорожников в депо установили железные штыри впереди первой платформы — тогда, конечно, стало чуть спокойнее, но нападения на эшелоны продолжались, снайперы работали, боевики взрывали и разбирали пути. Поэтому в ходе следования в случае любой угрозы нами проводился профилактический огонь по точкам дудаевцев».

Оборонительные позиции отряда транспортной милиции возле железнодорожного моста обстреливались боеви-

ками из миномётов практически каждую ночь. При массированных обстрелах, в ходе которых пять человек, в том числе и командир отряда Авраменко, были контужены, к ним на выручку моментально выдвигалась специализированная моториса с бойцами, которые открывали подавляющий огонь по позициям противника.

«Подступы к железнодорожному мосту со стороны Чечни были заминированы, поэтому боевики, которые днём выдавали себя за мирных жителей, а ночью брались за оружие, боялись близко подходить к нашим позициям — в основном долбили из миномётов, — вспоминает он. — Но оставалась вероятность, что они смогут в темноте прокрасться по железнодорожным путям или пройти вброд по реке. Поскольку ночью поезд не ходил — мы устанавливали в местах их потенциального прохода сигнальные «растяжки».

Днём безоружные боевики в одежде мирных жителей пытались пройти через железнодорожный мост — старались узнать расположение боевых постов и количество милиционеров. При задержании их выдавали мозоли на указательных пальцах и синяки от приклада на плече.

«Был такой случай, когда ко мне приехал председатель колхоза со станции Бороздиновская вместе с помощником министра сельского хозяйства Чеченской Республики Ичкерия, — вспоминает Александр Авраменко. — Просили снять минные поля возле железнодорожного моста, чтобы они там могли арбузы выращивать. Вот они бы там днём арбузы выращивали, а по ночам — в атаки ходили. Мы, естественно, на это не пошли».

После двухмесячной командировки, возвратившись домой, подполковника Авраменко за выполнение особо важного задания наградили государственной наградой «За отличие в охране общественного порядка».

Сегодня председатель совета председателей Западно-Сибирской дирекции по ремонту пути, председатель ППО путевой машинной станции Новосибирского региона Александр Авраменко пользуется заслуженным авторитетом в трудовых коллективах ПМС. Сохраняя в своей организации почти 100-процентное профсоюзное членство, максимально ответственно и внимательно подходит к выполнению своих должностных обязанностей и социальных обязательств перед работниками.



ПРОФЕССИЯ

СЕРЖАНТ

Где служить — прикажет Родина

ПАВЕЛ ГРЕКОВ,
Дорпрофжел на ВСЖД
Иркутск

«Советский Союз всё делал правильно! Главной задачей советских войск было недопущение в будущем размещения американских ракет средней дальности на территории Афганистана», — считает технический инспектор труда Северобайкальского филиала Дорпрофжел на Восточно-Сибирской дороге Рафаил Габитов.

Будущий профсоюзный технический инспектор попал из Казахстана в Афганистан сразу после окончания сельскохозяйственного техникума в 1982 году. «В областном сборочном пункте мы с ребятами узнали, что нас направляют на армейскую службу в Афганистан, — вспоминает он. — Возможности отказаться не было. Впрочем, мы даже и мысли не допускали, что можно как-то «откосить». Тогда стыдно было не служить. А уж где служить — прикажет Родина».

Три месяца учебки Габитов провёл в Самарканде. После был направлен в автомобильную роту в город Баграм. «В Афганистане совершенно другой климат. Ещё во время обучения мы почувствовали прелести акклиматизации. Летом жара 50–60 градусов, а зимой лучше наши тридцать градусов мороза, чем афганские минус пять с повышенной влажностью», — уверен он.

Служба в автороте не предполагала участия в боях, но под обстрелами Рафаил был не раз. «Я занимал должность заместителя командира взвода.



ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА РАФАИЛА ГАБИТОВА

Основное моё занятие — водить и ремонтировать автомобили. Перевозил солдат, боеприпасы и грузы, — вспоминает он. — Не буду говорить о том, что все мы там были «крутыми» бойцами — нет. Если говорить объективно, то представьте молодого солдата восемнадцати лет, который попадает в тяжёлые климатические и бытовые условия, а кругом идут боевые действия. Тут же становилось понятно, у кого какой потенциал, что в человеке заложено и на что он способен». Конечно, основную тяжесть войны несли на себе подразделения, которые находились в непосредственном соприкосновении с противником. Это пехота, десант, спецназ. Но когда колонны попадали под обстрел, то доставалось всем, даже артиллеристам, которые могли находиться за несколько километров от места боя.

«С местным населением, — говорит Габитов, — складывались довольно двоякие отношения. Днём все друг с другом нормально общались, а с приходом темноты всё менялось. По ночам никто не ездил и не ходил в одиночку. Перемещались только колоннами». Афганцы неискренни и непредсказуемы.

«Сейчас многие спорят о том, нужна ли была эта война нашему народу? Пусть об этом судят историки. Знаю одно — солдаты выполняли приказ Родины. Они не нарушили присяги, исполнили свой долг с честью. Правда, вспоминая о выводе войск из Афганистана, становится грустно от того, что сдали рубежи. Не закончили начатое дело. Но это вопрос к политикам», — рассуждает инспектор.

По его мнению, Афганистан повлиял на мироощущение его сослуживцев: «Мы во многом переосмыслили свою жизнь,

планы на будущее. Раньше повзрослели. Армия всегда воспитывала терпение, выносливость, самостоятельность, умение постоять за себя и своих близких. Особенно сейчас, в такое нелёгкое для молодёжи время, эти качества помогают себя реализовать, заслужить уважение окружающих. Не нужно бояться трудностей, нужно учиться их побеждать».

После дембеля парню не очень хотелось идти работать на железную дорогу. Но родители были тружениками стальной магистрали. Поэтому и будущий техинспектор решил начать свой трудовой путь с помощника машиниста электровоза.

«После службы мы с армейскими друзьями, воодушевившись пропагандой «стройки века», хотели рвануть на БАМ. Но когда дело дошло до переезда, желание осталось только у меня», — говорит Габитов. С марта 1986 года Рафаил Габитов сменил почти десяток должностей: от водителя передвижной электростанции «Бамтоннель» до начальника Северобайкальского участка производства центра диагностики пути.

В 2012 году ему предложили стать техническим инспектором труда Северобайкальского филиала Дорпрофжел. «Никогда целенаправленно к профсоюзной работе не стремился, — рассказывает инспектор. — Но когда поступило предложение — согласился. А почему бы и нет? Если я могу помочь коллективу, то зачем отказываться?», — рассуждает он.

За годы работы техническому инспектору удалось добиться эффективной работы уполномоченных по охране труда, совета общественных инспекторов и значительно повлиять на улучшение условий труда работников.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

От чего и от кого нужно сегодня защищать Отечество?

Сергей АВВАКУМОВ,
председатель ППО сервисного локомотивного депо Лянгасово-Западный:

— Отечество нужно любить, гордиться им, вносить свой вклад в его сохранение и развитие. И, конечно, быть готовым к защите его суверенитета в случае нападения.

Владимир ДОЛГАНОВ,
председатель ППО Дальневосточной региональной ДВЖ:

— От тех, кто хочет сфальсифицировать историю, выдать нас за агрессора. Мир уже не такой, как прежде, и надо бороться за умы молодёжи. Ведь найдутся деятели, которые «пудрят» молодым мозги, передёргивая факты, строя на лжи и измышлениях свои политические программы. России с её природными богатствами надо всегда быть готовой к тому, чтобы отразить нападение врага. Надо всецело поддерживать армию.

Дарья МАРТЫНОВА,
специалист Нижнетагильского филиала Дорпрофжел на СВЖД:

— Основной «враг» страны сидит внутри нас. Это лень и потребительство. И пока мы не посмотрим правде в глаза,

мы так и будем жить, жалуясь на жизнь и кризис. А начинать надо с себя.

Для начала попробовать трудиться на работе на все 100%, а не с присказкой: да за такую зарплату и так пойдёт. Придя домой, не откупаться от детей планшетом и игрушками, ссылаясь на усталость. Нужно ловить удовольствие от общения в семье, уйти из виртуального общения в «живые» встречи с друзьями. Не прятаться, когда нужна твоя помощь, помогать нуждающимся, принимать участие в субботниках. Быть активным гражданином общества, участвовать в выборах. Вот когда мы задушим внутри потребителя, перестанем зудеть о безвыходности, а встанем и начнём действовать, тогда страна станет непобедимой.

Игорь САВИЧ,
мастер Керченской дистанции пути ФГУП «Крымская железная дорога»:

— Серьёзную угрозу представляет международный терроризм. Особенно ИГИЛ. Она готовит боевиков, которые отправляются в Узбекистан и Таджикистан для вербовки граждан. А они могут беспрепятственно въезжать в Россию. Ещё одна проблема — наркотики, от которых умирают больше людей по всему миру, чем в любом вооружённом конфликте. Надо защищать молодое поколение страны от наркотиков.

Екатерина СТАРЦЕВА,
ведущий инженер службы охраны труда и промышленной безопасности ВСЖД:

— В связи с развитием всемирной паутины нужно защищать право на неприкосновенность, личную и семейную тайну, на свою честь и доброе имя. На это указывает даже наша Конституция, статья №23. Детей необходимо оградить от интернет-опасностей: групп смерти, запрещённой информации, азартных игр, а также от виртуальной жизни, часто заменяющей реальную. Пенсионеров — от одиночества. Берегите своих родственников, кроме нас им некому помочь!

Взрослых — от самих себя, лени. Всегда найдётся, кого обвинить в неудачах, но часто мы сами создаём себе трудности. Общество в целом — от мошенников и непрофессионализма. Если первых ещё можно распознать, то с дилетантством мы сталкиваемся постоянно: в здравоохранении, системе образования, строительстве и других областях жизни.

Дмитрий ЕВСЕЕВ, слесарь по ремонту подвижного состава сервисного локомотивного депо Саратов:

— От внешних и внутренних врагов. В советские годы вопрос о том, от кого нужно защищать Родину, не возникал, так как был «внешний враг». Сейчас врагов, с которыми можно бороться при-

вычными способами, нет. Есть партнёры, соперники, конкуренты.

Самый страшный враг всего мира — терроризм. Поэтому от бдительности и предусмотрительности каждого зависит безопасность страны. Защита Отечества — обязанность каждого гражданина страны. Поэтому защищать Родину должны не только армия и спецслужбы, но и каждый из нас. Это уважение к своей истории, почитание старшего поколения и, конечно, наши победы: политические, дипломатические, индустриальные и, наконец, спортивные.

Максим ПЛАСТИНИН,
электромеханик Кировской дистанции СЦБ Горьковской дирекции инфраструктуры:

— Отечество нуждается в защите не только от внешних агрессоров, но и от внутренней деструкции, связанной с безнаказанностью коррупционеров и воровством бюджетных средств. Если мы решим эту проблему, защитив таким образом Отечество, мы поднимем в разы уровень жизни и чувство уверенности в завтрашнем дне.

Андрей ОГОРОДНИКОВ,
председатель ППО локомотивного эксплуатационного депо Лянгасово:

— От внешних проявлений терроризма и от агрессивного блока НАТО.

СОУТ

Вредная работа стала не вредной



Владислав ЕЛАНСКИЙ,
председатель Дорпрофжел ГУП
«Московский метрополитен»:

— В 2014 году вступил в силу Федеральный закон № 426-ФЗ «О специальной оценке условий труда». Впервые в России на правовом уровне было закреплено определение вредных условий труда. Закон не просто внёс кардинальные изменения в оценку условий труда, а повлёк ощутимые проблемы.

Например, свет. Связанные с ним факторы раньше учитывались как вредные, что давало ряду профессий компенсации за класс вредности. Сегодня один из «световых» производственных факторов — «коэффициент естественной освещённости» — при проведении СОУТ больше не подлежит измерению. То есть, согласно закону, класс «вредности» должны были потерять большинство работников метрополитена.

Выходит, что всю жизнь, допустим, путеец работал в тоннеле и получал заслуженные гарантии и компенсацию за работу во вредных условиях труда. А теперь ему её не дают, потому что ему поставили мощную лампочку и говорят: «Всё, вредности у тебя нет». А путеец думает: «Вы мне что, дырку на поверхность прорубили, и естественное освещение в тоннель пришло?»

Вот так неожиданно работа в условиях недостаточной естественной освещённости перестала приносить вред здоровью. Но мы у себя

эту проблему урегулировали через коллективный договор, и благодаря принятым мерам у наших работников заработок не уменьшился.

Коллективный договор — единственный выход из положения, но есть одна оговорка. Если у работника «коэффициент естественной освещённости» был единственным фактором вредности, то работодатель даже через колдоговор не имеет права компенсировать потерю этой доплаты. То есть если у работника был подкласс 3.1 (вредные условия труда 1 степени), а после СОУТ стал класс 2, то есть «условия труда допустимые», внести изменения в колдоговор о том, что необходимы доплаты за вредные условия труда невозможно. В массовом порядке мы с этим столкнулись с работниками «Службы сбора доходов», точнее, с билетными кассирами. Они ведь тоже под землёй работают, без естественного освещения целый день. Решением данной проблемы занимались отдельно, в результате была достигнута договорённость через условия оплаты труда отрегулировать возникший вопрос.

Знаю, что подошёл срок СОУТ у метрополитена Екатеринбурга. У остальных метрополитенов спецотценка по новой схеме ещё проведена не везде. И есть опасность, что после её проведения многие работодатели, под предлогом отсутствия средств, откажут профсоюзу в минимизации потерь класса вредности посредством колдоговора. Так что вопрос этот необходимо решать комплексно и выходить в Минтруд России с предложением доработать методику проведения СОУТ, где будут учтены специфические производственные факторы работы метрополитеновцев.

ОПТИМИЗАЦИЯ

Превращение в «универсальных солдат»



Надежда ПЕДОРИЧ,
председатель ППО Викоревско-
го центра организации работы
железнодорожных станций:

— Чтобы понять где «корни» оптимизации, нужно вспомнить о задачах, поставленных правительством РФ перед экономическим блоком страны. Одной из них стало увеличение производительности труда к 2018 году в полтора раза в сравнении с 2011 годом. Предполагалось, что при увеличении производительности на 5–6% удастся достигнуть роста эффективности экономики предприятий, создать современные рабочие места с достойной зарплатой. На деле все оказалось иначе.

Есть три пути роста производительности. Первый — не сокращая штат предприятия, увеличивать объёмы работы. Второй — выполнять существующие объёмы меньшим штатом. Эти варианты должны предполагать изменение технологии работ с грамотным технико-экономическим обоснованием. Третий путь этого не требует. Речь идет о выводе некоторых видов деятельности на аутсорсинг.

Однако часто проводимая оптимизация на ряде железнодорожных станций Северного участка Восточно-Сибирской дороги сводится к банальному сокращению работников. Проблемы, которые возникают после оптимизации, мягко говоря, приводят к ненормальным условиям труда оставшихся работников.

Например, на станции Рудногорск для обеспечения нормального режима труда и отдыха оператора станционно-технического центра установлена 36-часовая рабочая неделя. В соответствии с технологическим процессом расчётная численность должна составлять 6 единиц, но фактически на момент оптимизации согласно штатного расписания она достигала 5 единиц. А после оптимизации сократилась и вовсе до трёх. При этом режим работы оператора остался круглосуточным и непрерывным. Каким образом можно обеспечить нормальные условия режима труда и отдыха при существующем режиме? Ведь технология работы станции не изменилась.

Более того, для оператора установлен регламентированный обеденный перерыв продолжительностью два часа, как в дневную, так и в ночную смену, который в силу понятных причин не предоставляется.

Нередко встречаются случаи совмещения трёх профессий одним специалистом. Часто работники станции прев-

ращаются в «универсальных солдат», выполняя одновременно обязанности составителя, оператора и сигналиста. Если есть проблемы, то почему они не решаются? Этот вопрос традиционно задаётся начальнику станции. Но руководители линейных станций, как и вышестоящее руководство, сами являются заложниками ситуации.

Работу начальника станции хочется сравнить с пожарным, который только и занимается тем, что тушит то одно возгорание, то другое. И подобная ситуация для движенцев — уже норма, а не исключение. Например, после ряда оптимизаций под управление одного руководителя передаются по две, а при уходе в отпуск коллега со смежных узлов и по три станции. Так, в прошлом году руководство станциями Замзор, Намышет, Алзамай передавалось начальнику станции Замзор Елене Агеенковой. В свою очередь, начальник станции Алзамай Сергей Зенькович разрывался между Разгоном, Облепихой и Алзамаем.

При этом личные нормативы по охране труда, безопасности движения никто не сокращает. Такая организация работы не позволяет начальнику правильно расставить приоритеты. На мой взгляд, здесь очень уместно выражение «невозможно объять необъятное».

При всём этом на Восточно-Сибирской железной дороге не прекращается рост объёмов перевозок, реконструируется инфраструктура БАМа и Транссиба. Сейчас, как никогда,

« Работу начальника станции хочется сравнить с пожарным, который только и занимается тем, что тушит то одно возгорание, то другое

рацаются в «универсальных солдат», выполняя одновременно обязанности составителя, оператора и сигналиста.

Если есть проблемы, то почему они не решаются? Этот вопрос традиционно задаётся начальнику станции. Но руководители линейных станций, как и вышестоящее руководство, сами являются заложниками ситуации.

Работу начальника станции хочется сравнить с пожарным, который только и занимается тем, что тушит то одно возго-

необходимо выстроить слаженную систему обратной связи между структурным подразделением, региональной дирекцией и Центральной дирекцией управления движением при рассмотрении и решении указанных вопросов. Нужно в рабочем порядке, но оперативно обсуждать проблемы и принимать взвешенные технические решения, основанные на применении новых технологий. Без этого недопустимо проводить оптимизацию численности штата.

ПРОФРАБОТА

Дефицит качественного профактива



Ирина НЕКРАСОВА,
председатель ППО Зеленогор-
ской и Санкт-Петербург-Фин-
ляндской дистанций пути:

— На страницах «Сигнала» мои коллеги уже не раз отвечали на вопрос, что нужно сделать для того, чтобы

работа первички стала более ощутимой, и чего не хватает работникам профсоюза для более эффективной работы. На мой взгляд, нам не хватает качественного профсоюзного актива — члены профсоюзного комитета работают примерно на 30%, на местах профгруппорги общественной работой занимаются и того меньше, всю работу ведёт председатель.

В профсоюзный актив выбирают людей хороших, но часто они не хотят работать с бумагами, отчётами, проводить проверки — просто звонят пред-

седателю и выдают проблему: надо то или иное. Зачастую — купите, дайте.

На местах мало у кого есть компьютер, интранет, интернет. Больше стало поступать от вышестоящих руководителей телеграмм, и работа по плану ППО срывается. Не всегда хватает средств для тиражирования информационных листов, особенно в цветном варианте — расходные материалы стоят дорого.

Усложнилось финансовое делопроизводство. Например, в прошлом для оформления материальной помощи

требовалось одно заявление от члена профсоюза, выписка из протокола профсоюзного комитета и подпись в ведомости. Сейчас: заявление определённого образца, согласие на обработку персональных данных, банковские реквизиты (а для того, чтобы их узнать, надо написать запрос в ОЦО, отправить по реестру четыре копии), выписку из протокола и пакет документов, подтверждающих, радость у человека случилась или беда, — почему он просит материальную помощь. И так далее.

Если председатель ППО не справляется с делопроизводством, считается, что он не работает, ничего не делает. Мы 80% времени должны быть с людьми, значит, 20% должны оставаться на текущую и обязательную работу, но времени категорически не хватает. Как обязать профактив работать с полной отдачей, если все они работают на своих рабочих местах и времени для общественной работы нет. Мотивационная составляющая есть, но опять же наши возможности не совпадают с личными планами и желаниями людей.

ИСТОРИЯ

«Часовщик» из Рая



ВАЛЕРИЙ БРОК,
корр. «Сигнала»

Дворянское семейство Гурко (или Ромейко-Гурко, первую часть фамилии они часто опускали) дало России немало авторитетных земских деятелей, нескольких генералов (в том числе последнего генерал-фельдмаршала империи Иосифа Гурко) и как минимум одного железнодорожника — инженера Николая Ромейко-Гурко.

Николай Александрович Ромейко-Гурко появился на свет в родительском имении Рай Смоленской губернии в 1866 году. Его достаточно рано потянуло к точным наукам, но сразу пойти по этому пути парню не дали. «Сначала — надетский корпус, — сказал отец. — Дед — герой Бородина. Надо хотя бы в его память. Если по окончании не передумаешь — иди, изучай свои железки». Но Николай Александрович не передумал и после корпуса поступил в Императорское высшее техническое училище, где его наставником стал Николай Егорович Жуковский, а в 1891 году поступил в Льежский университет, стены которого покинул в 1897-м в звании инженера-электрика.

На три последних года XIX века приходится практика Николая Ромейко-Гурко в иностранных фирмах, в ходе которой он приобрёл немало интересных знакомств. Самым интересным из них стало знакомство с Гюставом Эйфелем, к тому времени уже просла-

вившимся своей парижской башней. Несмотря на разницу в 30 с лишним лет, мужчины подружились, и вскоре Эйфелева башня обзавелась электрическими светящимися часами (первыми в мире) диаметром

Франции, в 1907-м — в Германии. Его часы висели на вокзалах Москвы, Санкт-Петербурга и Смоленска, а в 1946 году было изготовлено 24 экземпляра часов Ромейко-Гурко для Московского метрополитена.

« В 1922 году Ромейко-Гурко выступил на XVIII съезде работников службы связи с докладом «Об электрическом самоходе», в котором предрёк большое будущее электрификации железных дорог

шесть метров — изобретением Ромейко-Гурко. Некоторые историки утверждают, что часы установили в 1900 году, к Всемирной выставке, некоторые — что в 1907-м. Так или иначе, но провисели они до 1930-х годов, когда была кардинально переделана система освещения башни. В 1905 году Николай Александрович оформил патент на свои электрические часы во

Франции, в 1907-м — в Германии. Его часы висели на вокзалах Москвы, Санкт-Петербурга и Смоленска, а в 1946 году было изготовлено 24 экземпляра часов Ромейко-Гурко для Московского метрополитена.

Говорят, что некоторые проработали вплоть до 1980 года... Что касается работы по специальности — в 1900 году Николай Александрович возвращается в Россию и поступает на службу в управление Николаевской железной дороги. В том же году он патентует ещё одно изобретение — «тележку Ромейко-Гурко» для определения неисправностей железно-

дорожного пути. Проще говоря — предка современной дефектоскопной тележки. Инженер является членом Санкт-Петербургского и Московского политехнических обществ, активно печатается в журнале «Железнодорожное дело», испытывает последнее на то время слово техники — дизельные генераторы. Железнодорожное руководство даже санкционировало создание в Клину для исследований Ромейко-Гурко мастерской-лаборатории, которая проработала до 1920 года, пока её не сожгли неизвестные «доброжелатели».

С 1920-го Николай Александрович работал в наркомате путей сообщения, а в 1922 году выступил на XVIII съезде работников службы связи с докладом «Об электрическом самоходе», в котором предрёк большое будущее электрификации железных дорог.

В 1923 году Николай Александрович тяжело заболел и умер, имя его на долгие годы было забыто.

«Путь» в погреб	«Панк» среди попугаев	Ходок по мукам	«Пьедестал» для рельсов					«Сквозняк» в печной трубе
			Кишка пожарного	«Газовая» рыба	Лошадина забегаловка			Сыграл опера в «Бригаде»
Монета капитана Флинта	Драка «без ног»							
			Репутация из Парижа	Почтовый номер города	Ретроглаз			Строитель рифа
Хилый парнишка	Искра божья			Образ в кармане				
«Общезитие» в лесу							Удалец, ловкач	Песенка, что спета Ленским
		Землепроходец Хабаров	Герой Акунина	Краска цвета ржавчины				
		Веснушки на бублике			Садовая замазка			
		1/12 шиллинга			Усатый сюрреалист			
					Марка машин Элвиса Пресли			
Денежный знак в казино			Повальная смерть скота	Певвица Цыганова				
Саахов нашего кинематографа	Мясо на шампурах	Чурбаны после четвертования						
		Предел влюблённости	Томас Майн...					
Раздетый морем камень	Московский стадион							
		Мелет неделю	Деньги в кассе			Самый длинный атрибут рыбак		Часть аквариума порта
«Машет крыльями» в океане	Героиня анекдотов о Чапаеве			Актёр Анофриев	Парижская река			
	Уколотый бутербродик	Столица хлопцев и дивчин	Обгоревший лес	Недалёкая родня пчелы		Подводный усач		«Эпицентр ставок»
				Состав диалекта				
Охота с криками	Режисёр по имени Вуди					Полицейские качки		
				Музыкальная черепашка				

ДОМ КУЛЬТУРЫ

Поющие души

СВЕТЛАНА САННИКОВА, специалист по организационной работе Курганского филиала Дорпрофжел на ЮУЖД

Фольклорный ансамбль «Цветень» курганского Дворца культуры железнодорожников выпустил новый альбом.

В нём — песни, собранные и записанные во время этнографических поездок по Зауралью и Тюменской области. Музыканты коллектива сами создают оригинальные аранжировки, благодаря которым народные песни звучат по-новому, сохраняя самобытность и душевность.

Ансамбль этот хорошо известен не только в Зауралье, но и по всей России. За 19 лет, что прошли со дня

его основания, его участники побывали во многих городах страны, удостоены Гран-при на фестивале «РНЖД зажигает звезды», стали победителями Всероссийского конкурса «Казачий круг». А недавно его руководитель Станислав Белинский был удостоен правительственной премии «Душа России» в номинации «Народное пение».

Планы у ансамбля «Цветень» амбициозные: поездка на телевизионный фестиваль «Фолк без границ», этнографические экспедиции по Зауралью и Оренбуржью. Запись новых песен и концерты в Доме культуры железнодорожников, на которые всё больше и больше приходит молодёжи. А это значит, что народная песня будет жить.



ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В №5

По горизонтали: Мерин. Олива. Глаз. Водонос. Зацеп. Земляк. Лежачий. Тальк. Мнение. Тарань. Тис. Иваси. Нанос. Коко. Сито. Аллюр. Кофеин. Маркиза. Паша. Руга. Росношь. Стан. Коала. Никимора. Краков. Мачете. Раиса. Урок. Роконо.

По вертикали: Молдаванин. Рузвельт. Норд. Пион. Бассейн. Опека. Обман. Озимь. Линза. Клецци. Росинант. Накмарник. Салфетка. Инарус. Волк. Союз. Осип. Окорок. Лицо. Рать. Ним. Шар. Санура. Акация. Комар. Ива. Озеро. Алеко. Чук. Ток.

СПОРТ

Цена одного балла

ПАВЕЛ ГРЕНОВ,

Дорпрофжел на Восточно-Сибирской дороге
ИРКУТСК

На профсоюзной базе отдыха «Железнодорожник» состоялся финал зимней спартакиады «Бодрость и здоровье» на кубок Иркутского филиала Дорпрофжел на ВСЖД.

Девять команд выясняли, кто самый быстрый и ловкий в пяти дисциплинах: комбинированная эстафета, настольный теннис, лыжные гонки, шорт-трек и хоккей в валенках.

Пока команды «бились» на спортивных площадках, болельщики могли принять участие в специальном конкурсе. Для этого нужно было снять и разместить в соцсети («ВКонтакте») фотографию, выражающую поддержку российским спортсменам на Олимпиаде в Пхёнчхане. Лучшие фото были отмечены призами.



В командном зачёте победили работники депо Иркутск-Сортировочный

По итогам соревнований в командном зачёте победителями стали представители эксплуатационного локомотивного депо Иркутск-Сортировочный, вырвав один «золотой» балл у локомотивщиков из Зимы. На третье место вышли энергетики Иркутской дистанции электроснабжения.

Интересным стал не только итог командного зачёта, но

и результаты в отдельных дисциплинах. Например, чемпион лыжных гонок Дмитрий Рябчевский (Иркутск-Сортировочная дистанция пути) обошёл своего ближайшего конкурента Андрея Жиндаева (Иркутская дистанция электроснабжения) всего на две секунды. В свою очередь его коллега — бронзовый призёр Артём Абносос — уступил Андрею всего одну секунду.

ИСТОРИЯ

Почести первому поезду

МАРИЯ БОНДАРЕНКО,

Дорпрофжел на Северо-Кавказской дороге
РОСТОВ-НА-ДОНУ

В столице юга России отпраздновали 150 лет со дня прибытия первого поезда.

К этому значимому событию в жизни Ростова-на-Дону Дорпрофжел на Северо-Кавказской дороге выпустил книгу под названием «К 150-летию прибытия в Ростов-на-Дону первого поезда» и юбилейный календарь с архивными фотографиями.



«Надеемся, что издания будут востребованы у людей, связавших свою судьбу с Северо-Кавказской стальной

магистралью, а также у жителей Ростова-на-Дону», — отметил председатель Дорпрофжел на СКЖД Михаил Пружина.

ФОТОФАКТ

Накануне Масленицы на Астраханском тепловозоремонтном заводе по инициативе профсоюзной организации установили фото-зону для работников. Администрация начинание поддержала. Масленичная зона пользовалась популярностью у заводчан, а на праздничных гуляньях тут ещё и блинов можно было поесть, и чаю попить.



ХОББИ



ФОТО АВТОРА

Ледовых дел мастер

ТАТЬЯНА НИКОЛАЕВА,

Дорпрофжел на Дальневосточной дороге
ХАБАРОВСК

Игорь Омеляненко работает в Уссурийской дистанции гражданских сооружений художником-оформителем. В свободное от работы время он — ледовых и снеговых дел мастер: создаёт произведения искусства, вдыхая жизнь в неоформленный лёд и снег.

Игорь — участник и победитель разных конкурсов ледовых и снежных скульптур. В его копилке наград победы в престижных международных конкурсах России, Германии, Китая.

Этой зимой на международном конкурсе «Ледовая фантазия-2018», который проходил в Хабаровске, Игорь Омеляненко занял первое место с композицией «Подводный мир в 3D». По словам председателя жюри Сергея Логинова, сложно было выбрать призёров, но лидер определился сразу.

«Работа Игоря Омеляненко — это своего рода мастер-класс. Он показал всё, что можно сделать со льдом, — вырубил барельеф с обратной стороны, сделал круглую скульптуру, сделал её объёмно-пространственной, в разных плоскостях. При этом работал он один, а не в команде, практически без перерывов», — прокомментировала победу железнодорожника председатель жюри конкурса.

Идея работы Омеляненко — жизнь подводного мира. «Экзотические животные, рыбы, их жизнь со своими законами и условиями выживания. Эту идею я уже воплощал в 2015 году в Харбине, тогда мы заняли первое место. Используется техника контррельефа — изображение формируется в толще льда, а лицевая поверхность остаётся абсолютно гладкой», — рассказывает Игорь.

Льдом художник-оформитель дистанции пути занимается с 90-х годов. По его словам, самое сложное — это придумать эскиз. «В голове возникает идея композиции. Смотрю интернет: рисунки, скульптуры. Но чётко следовать плану непросто, многое зависит от качества льда. Иногда возникает какая-то идея уже по ходу работы. А бывает и так, что какую-то новую деталь в композиции приходится вносить, чтобы замаскировать или как-то «обыграть» трещину или скол льда», — рассказал Игорь.



ФОТО АВТОРА

Игорь Омеляненко — постоянный участник престижных конкурсов ледовой и снежной скульптуры

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. ПАШЧАЛОВА
Заместитель главного редактора: М. ВОЛКОВА
Ответственный секретарь: В. БРОК
Ведущий дизайнер: С. ПЛАКСИНА
ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦН 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
Инtranet: <http://10.248.11.133>
volkovamn@clkrpzt.org.rzd

ВЫХОДИТ 48 НОМЕРОВ В ГОД.

ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ ССЫЛКА НА «СИГНАЛ» ОБЯЗАТЕЛЬНА.

Тираж отпечатан в АО «ПН «Энстра М», 143400, Московская область, Красногорский р-н, п/о «Красногорск-5», в/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 125818 экз.
Номер подписан: 20.02.2018 г. Завказ №