



# Сигнал

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

Издается с 02.08.1994

№ 10 (1168)  
21-27 марта  
2024 года



## Многодетная компания

Фото Владислава Куликова



Семья Светланы Горбуновой потратила деньги корпоративной поддержки на ремонт квартиры

### Семья

Сергей Черешнев,  
корр. «Сигнала»

**Компания «ТрансКонтейнер» сделала бессрочной корпоративную программу по повышению рождаемости, поддержки материнства и детства.**

Сотруднику при рождении третьего и последующих детей — при условии, что второй ребенок рожден или усыновлен в период его работы в «ТрансКонтейнере» — выплачивается 1 млн руб.

Корпоративная программа стартовала в 2022 году. «Благодаря ей работники, имеющие детей, получают значительную поддержку», — говорит председатель ППО РОСПРОФЖЕЛ ПАО «ТрансКонтейнер» Кристина Павленко.

Это беспрецедентный пример объединения усилий работодателя и профсоюза по социальной поддержке персонала.

В прошлом году на свет родились 99 малышей, 18 из них в многодетных семьях. Всего в «ТрансКонтейнере» 111 многодетных семей.

«По распоряжению президента ПАО «ТрансКонтейнер» Михаила Концерева с 1 января этого года программа по повышению рождаемости, поддержке материнства и детства стала бессрочной. Сегодня 26 семей получили выплату в размере 1 миллиона за рождение третьего и последующих детей», — рассказывает Кристина Павленко.

Филиалы компании расположены по всей России. Выплаты получали семьи на Дальнем Востоке и в Москве, в Забайкалье и на Урале, Саратове и Новороссийске.

Однако программа денежной помощью не ограничивается. Так, в прошлом году каждой семье, в которой родился малыш, подарили корпоративный набор для новорожденного. Кроме того, предусмотрены дополнительные выплаты по больничному в период бе-

ременности, при досрочном выходе из декретного отпуска, расширена программа дополнительного медицинского страхования.

До 50 тыс. руб. увеличен размер компенсации стоимости путевок в детские оздоровительные лагеря. Родители покупают путевки сами, а потом получают частичную компенсацию. Некоторые филиалы при активной поддержке профсоюза централизованно заключают договоры с детскими оздоровительными учреждениями.

Сотрудники и его ребенку компенсируют стоимость проезда в купейном вагоне скорого поезда на отдых и обратно. А если расстояние превышает 3 тыс. км, возвращается стоимость авиаперелета.

Ведущий инженер ПАО «ТрансКонтейнер» Светлана Горбунова работает в компании 12 лет. Три месяца назад у нее родилась дочка — пятый ребенок.

«Корпоративная программа — весьма значительное под-

спорье, — рассказала Светлана «Сигналу». — И мы очень благодарны президенту компании. В отличие от материнского капитала помощь от «ТрансКонтейнера» каждая семья может сразу потратить на первоочередные нужды. А их хватает. Мы, например, хотели закончить ремонт к рождению дочери. Не успели немного, теперь исправим».

От профсоюзной организации также выплачена материальная помощь в связи с рождением ребенка.

«У нас в компании внимание к работникам, помощь родителям проявляется не только в деньгах. Наша семья получила большой подарок с набором важных в хозяйстве предметов: рюкзак на коляску, плед, большое банное полотенце, набор развивающих книг, большую мягкую игрушку», — уточнила Светлана.

Есть все основания надеяться, что в «ТрансКонтейнере» появится еще не одно многодетное семейство.

### Новости

#### Аксиома требует регистрации

До конца марта на портале [aksioma.szd.online](http://aksioma.szd.online) идет регистрация для участия в четвертом онлайн-проекте «Аксиома ответственности».

Проект направлен на совершенствование общественного контроля по охране труда и обеспечение безопасности движения поездов.

Участниками проекта могут стать сотрудники РЖД, дочерних и зависимых обществ, транспортных строителей, метрополитенов, компаний транспортного комплекса, где действует первичка профсоюза. Важно — при регистрации те участники, которые не относятся к компании «РЖД», должны будут выбрать, к какой дороге они относятся (в зависимости от своего местонахождения).

#### Ставка на диагностику

На Камышловском электро-техническом заводе — филиале ОАО «ЭЛТЕЗА» началась реализация проекта по раннему выявлению колоректального рака. Проект — часть программы «Борьба с онкологическими заболеваниями». С 2020 года профсоюзный комитет предприятия организует приезд медиков с диагностическим оборудованием на завод. И работники проходят медицинское обследование без посещения поликлиник и больниц.

В этом году запланировано провести диагностику для выявления онкопатологий на ранних стадиях у 70% персонала.

«Индивидуальный подход позволил убедить большинство заводчан пройти данное обследование, чтобы убедиться в отсутствии опасных новообразований», — уточнила председатель первички Рената Норкина.

На обеспечение льгот и гарантий, предусмотренных колдоговором, в прошлом году на КрЖД потратили **5,5 млрд** руб.



## Инициатива

Фото Владислава Куликова



Машинистам и помощникам, командированным в другие регионы, должны предоставить не только работу, но и комфортные условия проживания

## Квартирный вопрос

Ольга Прямыцина,  
корр. «Сигнала»

**Профсоюз предлагает работодателю конкретизировать условия проживания локомотивных бригад, командированных в другие регионы.**

Поводом к этому стали опасения железнодорожников о недостаточности комфорта в квартирах, предоставленных им на время командировки.

Недостаточно комфортные в данном случае означают не то, что квартиры не соответствуют личным представлениям машинистов и их помощников об уюте и удобстве. А то, что условия в них могут оказаться не подходящими для полноценного отдыха между рейсами.

Так, в техническую инспекцию труда профсоюза обратился помощник машиниста. Он рассказал, что, будучи в длительной командировке на Дальневосточной дороге, проживает в однокомнатной квартире, которую снял сам. Но в связи с заключением договора работодателем с риэлтором в дальнейшем его могут поселить в трехкомнатной квартире с еще пятью коллегами. При этом работают они

в разные смены, одна комната — проходная. То есть, учитывая, что подъем и отбой у них в разное время, как бы локомотивщики ни старались не шуметь, они все равно будут мешать друг другу отдыхать.

Между тем задача по обеспечению работников жильем на время командировки возложена, в соответствии с Порядком организации работы командированных локомотивных бригад, на принимающую сторону.

«Но в документе указано лишь то, что работодатель должен предоставить жилье, без пояснений, какое именно», — поясняет руководитель технической инспекции труда профсоюза Андрей Лазарев.

Как говорится в Порядке, депю, в которое командированы локомотивные бригады, обеспечивает «этих работников должными условиями для проживания».

Профсоюз предлагает внести в документ новый раздел, в котором конкретизировать, какие условия будут считаться «должными».

А именно указать, где полагается размещать командированных. Локомотивные бригады, работающие в хозяйственном движении при строительстве, ре-

конструкции и ремонте железнодорожных путей — в жилых и специальных вагонах. Бригады, занятые в других видах работ — в домах отдыха. Если там нет возможности размещения, то — в арендованных квартирах, гостиницах, общежитиях, которые должны соответствовать определенным условиям.

Так, комнаты должны быть непроходными, запираются на замок и комплектоваться мебелью и другими необходимыми для проживания предметами, при необходимости кондиционером. Размещать в них командированных можно только по одному. В крайнем случае, по двое, но при условии, что их рабочие графики совпадают.

Должна быть кухня и санитарно-гигиенические помещения. Обязанность следить за чистотой в квартирах или общежитиях предлагается возложить на принимающую сторону. А располагаться съемный жилой фонд должен на расстоянии не более одного часа езды на общественном транспорте до основного места работы прикомандированных.

«Предложения направлены в Дирекцию тяги», — отметил Андрей Лазарев.

## Зарплата

## Требуется пересмотр

Ольга Прямыцина,  
корр. «Сигнала»

**Председатели ППО, действующих в дирекциях управления движением, предлагают пересмотреть подход к формированию заработной платы. По их мнению, следует увеличить ее гарантированную часть вместо добавления к ней всевозможных надбавок и выплат.**

«Как представители работников мы видим, что с помощью установленных многочисленных доплат железнодорожники имеют возможность получить к окладу дополнительные деньги. Но зональные надбавки, увеличение процентов премирования на самом деле уже не помогают удержать персонал», — говорит председатель ППО Санкт-Петербургского центра организации работы железнодорожных станций Октябрьской дирекции управления движением, председатель совета председателей профсоюзных организаций, действующих в Центральной дирекции управления движением, Стелла Рытова.

Текущая кадровая проблема региональных дирекций управления движением. Например, как рассказала председатель ППО Саратовского центра организации работы железнодорожных станций Приволжской дирекции управления движением Тамара Александрова, в их дирекции в прошлом году она составила почти 13%.

Чтобы удержать работников на местах, в качестве одного из инструментов руководство Центральной дирекции по управлению движением использует зональные надбавки. С 1 марта и 1 ноября прошлого года, а также с 1 января этого года дополнительные зональные надбавки были установлены более чем 14,5 тыс. работников. Такие цифры были озвучены заместителем начальника Дирекции по кадрам и социальным вопросам Алексеем Гродом на подведении итогов колдоговора в Центральной дирекции управления движением за 2023 год.

Но попытка точно решить проблему привела к «вопросам на местах».

«В Октябрьской дирекции управления движением дополнительные надбавки были введены ряду работников в конце прошлого года и только на два месяца, — комментирует Стелла Рытова. — У других зарплата выросла, у других — нет». В итоге по предложению профсоюзной организации с января зональные надбавки были пересмотрены с учетом мнения ППО.

Похожая ситуация сложилась и в Приволжской дирекции управления движением.

«В связи с адресным выделением средств, направленных на регулирование зарплаты у профессионалов и должностей, испытывающих сложности укомплектования, сложилась внутренняя конкуренция среди работников. И возникла неудовлетворенность начислением зарплаты между профессиями и должностями с одинаковыми условиями труда», — говорит Тамара Александрова.

Дополнительные зональные надбавки были назначены, в частности, работникам станции Саратов-1 в размере 70% от окладов и тарифных ставок. А персоналу расположенных рядом станций Саратов-2 и Нефтяная такой же классности — нет. Как говорит Тамара Александрова, это связано с тем, что на этих станциях коллектив постоянный и сотрудники меняются не так часто, а Саратов-1 страдает от текучки — молодежь приходит, поработает немного и увольняется. В коллективах поднялось недовольство сложившейся ситуацией.

Тамара Александрова полагает, что следует пересмотреть критерии начисления зональных надбавок. По мнению участников заседания Совета председателей ППО, действующих в Центральной дирекции управления движением, более эффективным способом удержать кадры от увольнения может стать пересмотр гарантированной части зарплаты, то есть окладов и тарифных ставок.

Фото Владислава Куликова



По мнению председателей первичек, действующих в дирекциях управления движением, зачастую зональные надбавки уже не помогают удержать персонал

## Вопрос-ответ

## Правовая консультация

На вопросы члена профсоюза отвечает главный правовой инспектор труда Дорпрофжел на ЗСЖД Елена Бучельникова.



**Можно ли получить компенсацию за неиспользованный отпуск прошлого года?**

Дополнительные дни к отпуску за ненормированный рабочий день необходимо использовать год в год или можно их копить несколько лет и потом

**попросить работодателя их оплатить?**

— В соответствии со ст. 126 ТК РФ часть ежегодного оплачиваемого отпуска, превышающая 28 календарных дней, по письменному заявлению работника может быть заменена денежной компенсацией, если иное не предусмотрено Трудовым кодексом.

При суммировании отпусков за несколько лет компенсацию взамен отпуска можно выплатить не за общее количество дней

всех неиспользованных отпусков, превысившее 28 календарных дней, а только за те дни отпуска за каждый год в отдельности, которые полагаются работнику сверх отпуска продолжительностью 28 календарных дней (ч. 2 ст. 126 ТК РФ), например отпуск за ненормированный рабочий день.

Копить дополнительные дни к отпуску нельзя, это будет квалифицироваться как нарушение: непредоставление ежегодного дополнительного отпуска — нарушение ст. 122 ТК РФ.



Точка зрения

# Сезон ремонта



Сеть готовится к ремонтно-путевой кампании. Какие вопросы возникают уже сегодня?

**Ирина Шилкова,**  
технический инспектор  
труда Курганского филиала  
Дорпрофжел на ЮУЖД:

— Для создания нормальных санитарно-бытовых условий работников ПМС-172 приобретены модули технического сопровождения. И условия проживания значительно улучшились. Но вместе с тем появилась проблема — отсутствие сервисного обслуживания модулей. По возможности своими силами ПМС обеспечивает их техобслуживание и ремонт, но не все получается, ведь нет персонала с необходимой квалификацией. Этот вопрос обсуждали на региональном социально-экономическом форуме. Рассчитываем, что он будет решен.

**Максим Никитин,**  
технический инспектор  
труда Дорпрофжел на  
МЖД:

— В преддверии начала ремонтно-путевой кампании в колллективах поднят ряд проблемных вопросов, которые требуют оперативного решения. В первую очередь необходимо рассмотреть возможность организации питания локомотивных бригад в вагоне-столовой ПМС, также нужно обратиться в дирекцию инфраструктуры и к балансо-держателю подвижного состава с целью приведения его в надлежащее состояние: установить душевую кабину, кондиционеры, оборудовать места приготовления и приема пищи. Также в местах дислокации вагонов сопровождения необходимо обеспечить установку в достаточном количестве мобильных санузлов.

**Ольга Тимофеева,**  
председатель ППО Свердловской дирекции по ремонту пути:

— В Уральском регионе накануне летних путевых работ идет подготовка техники и служебно-технических вагонов. В первую очередь как председателя ППО меня интересуют условия проживания и комфорт работников. Поэтому на особом контроле приемка служебно-технических вагонов. Большинство из них изношены, требуют вложения сил и средств в ремонт и поддержания достойных условий. Но обновление парка все же идет. Так, в дирекцию поступили три новых модуля сопровождения (МТ-СО-2). Их будут эксплуатировать ПМС Косулино и ПМС Смычка.



Фото Владислава Куликова

Профактив обязательно будет участвовать в их приемке, необходимо проверить исправность сложных систем жизнеобеспечения, отсутствие брака изготовителя. Регион у нас холодный, хочется убедиться, что недостатки теплоизоляции модулей первых серий устранены.

**Кристина Юрденкова,**  
председатель ППО ПМС  
станции Гришево:

— Особого внимания заслуживают вопросы комплектации сухпайков и условия труда сигнальщиков. Важно обратить внимание на качество и разнообразие продуктов сухпайков. Отказ от чая в пользу воды, замена галет на другие кондитерские изделия, а также улучшение качества сардин могли бы значительно улучшить питание. Такие изменения кажутся незначительными, но могут иметь колоссальное значение для морального и физического состояния людей, регулярно питающихся сухпайками.

Также существуют проблемы с рабочими графиками и зональными надбавками сигнальщиков и монтеров-сигнальщиков. По результатам специальной оценки труда у сигнальщиков вредности нет, а у монтеров-сигнальщиков есть. Притом что люди работают в одних условиях. Мы знаем, что проблема различия в оценке условий труда между работниками, выполняющими схожие задачи, является достаточно распространенной. Однако это вызывает много вопросов справедливости и равного обращения.

**Ирина Сысоева,**  
председатель ППО  
ПМС станции Плеханово:

— Проанализировали наличие санитарно-бытовых поме-

щений в соответствии с нормами СНиП, определили расчетную потребность в санитарно-бытовом обеспечении работников. И уже сейчас видно, что необходимо заменить вышедшие из строя холодильники в вагонах проживания, не заключен договор на обеспечение питьевой бутилированной водой, большая проблема со спецодеждой больших размеров. К началу летних путевых работ этих проблем быть не должно.

**Игорь Ильченко,**  
главный технический инспектор  
труда Дорпрофжел на КрЖД:

— Одна из основных проблем — выделение необходимого количества служебно-технических вагонов для проживания, организации питания, помывки работников в пунктах временной дислокации.

В целом по дирекции инфраструктуры на период летних путевых работ выделяется 221 вагон, 175 из них предусмотрены для дирекции по ремонту пути. В их число входят 6 вагонов-кухонь, 5 вагонов-столовых, 12 помывочных комплексов. На данный момент на достаточно хорошем уровне приведено в надлежащее техническое и культурное состояние 52 служебно-технических вагона. Радует, что уже на данном этапе решен вопрос с камерной дезинфекцией постельного белья.

Проблема, про которую все знают, — большое количество служебно-технических вагонов эксплуатируются за пределами установленного срока службы. Конечно, на дорогу поступают служебно-технические модули, но их всего 76, а нужно намного больше.

Из проблем можно еще назвать и вопрос обслуживания модулей — в частности, обслуживание дизельных установок, туалетных систем замкнутого типа. Эти вопросы пока не имеют исчерпывающего решения.

В зоне повышенного внимания — еще одна задача, которая стоит непосредственно перед работодателем, это работа привлеченных работников из стран ближнего зарубежья.

В качестве монтеров пути планируется принять порядка 230 человек. Контингент достаточно сложный в плане того, что, во-первых, существует серьезный языковой барьер. Во-вторых, сложно обеспечить выполнение данными работниками требований охраны труда, поэтому они нуждаются в повышенном внимании со стороны специалистов по охране труда, непосредственных руководителей по месту работы и, безусловно, профсоюза. Задача в том, чтобы эту сложную категорию работников подготовить на самом высоком уровне.

Без положительных сдвигов остается еще один вопрос — очень большой процент средств малой механизации, который используется за пределами установленного срока эксплуатации и практически неремонтопригоден. По некоторым структурным подразделениям — до 50% от общего количества.

**Александр Шейкин,**  
технический инспектор  
труда Самарского филиала Дорпрофжел на  
КбшЖД:

— Взяли под особый контроль подготовку вагонов для проживания. Так, выборочный осмотр таких вагонов в ПМС-208 (Ки-

нель) показал, что в объектах завершается косметический ремонт, в том числе ремонт электросети и систем освещения, обустроены раздевалки, комнаты приема пищи, приведены в порядок душевые, установлены стиральные машины. Утверждены сроки поставки воды, постельных принадлежностей, электробытовых приборов и средств пожаротушения.

Работники обозначили несколько проблем из опыта прошлого года. В частности, имели место случаи несвоевременной доставки горячего питания. Люди отмечали, что не все вагоны сопровождения были оборудованы кондиционерами.

Кроме того, ряд работников критически оценили отказ от сигнальных жилетов в пользу спецодежды повышенной видимости. Если жилет в полевых условиях можно постирать и высушить достаточно быстро, то светоотражающие комплекты — хлопотно.

**Ян Батеньков,**  
главный технический инспектор  
труда Дорпрофжел на ЗСЖД:

— В целом вопросы, требующие решения, у всех ПМС Западно-Сибирской магистрали схожи. Вагоны для проживания монтеров пути, передаваемые Федеральной пассажирской компанией для ПМС, устаревшие (более 25 лет), зачастую разукomплектованы. Вопрос по поставке специальных вагонов заводского изготовления, отвечающих всем требованиям электро- и пожарной безопасности, не решается. Такая же проблема с банями, установленными на железнодорожных платформах. Изготавливаются они своими силами, а заводские банные комплексы на полигон не поставляют. Для закупки банных принадлежностей — тазы для мытья, емкости для воды — финансирование отсутствует.

**Андрей Гавриков,**  
председатель ППО  
ПМС станции Дягилево:

— Есть один проблемный вопрос. По сравнению с прошлым годом бюджет финансирования ПМС-12 на питание через Железнодорожную торговую компанию уменьшен более чем на 500 тыс. руб., а объем запланированных ремонтных работ увеличен на 30%. Для его выполнения будет привлечено больше работников. Нельзя игнорировать и повышение цен на продукты. Поэтому запланированного бюджета на питание работников ПМС-12 и привлекаемых в помощь сторонних организаций попросту может не хватить. Вопрос в настоящий момент решается руководителями ПМС.



# Добро дойдет до адресата

Волонтер

## Открытое сердце

На страничках Полетаевской дистанции пути, которые ведет в соцсетях председатель цехкома Ольга Бердюгина, каждый день — новые записи. Это объявления об акциях, конкурсах, спортивных соревнованиях, а также поздравления победителей, отчеты о сделанном и планы на будущее.

«У нас очень активная молодежь, — говорит Ольга. — К примеру, сообщаю, что Полетаевский дом культуры железнодорожников приглашает на раздельный сбор мусора, и на мой вопрос: «Молодежь, идем?» мне со всех сторон прилетает: «Идем!»

Недавно на пороге Ольгиного кабинета появился парень: «Объявление увидел «Спаси меня!». Приют бездомных животных просит помощи. Что будем делать?»

На ближайшей техучебе Бердюгина объявила: «Ребята, девочки, поможем чем можем!» И уже на следующий день принесли старые полотенца — ветошь в таких приютах очень даже нужна, миски и корм, а один

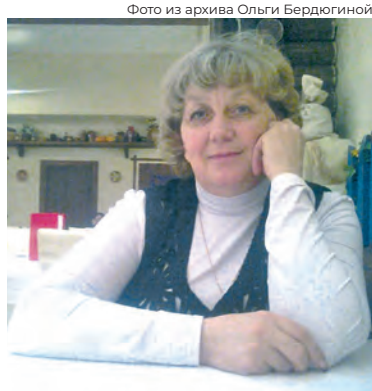


Фото из архива Ольги Бердюгиной

работник даже небольшого кабанчика не пожалел.

Откликнулись железнодорожники и на объявление с адресом, по которому собираются волонтеры, чтобы плести маскировочные сети для специальной военной операции. Работники дистанции собирают гуманитарную помощь, женщины — члены совета ветеранов — связали теплые носки, нашьлемники, одежду собрали — все упаковали и отвезли в Челябинск на вокзал, где формируются посылки «за ленточку». И потом стали следить за объявлением об очередной отправке, чтобы успеть внести свою лепту.

«Всем сейчас непросто, — продолжает Ольга, — но стараемся держаться ближе, сопереживать и помогать посильно...»

Действительно, 315 работников Полетаевской дистанции, которых объединяет цеховая профсоюзная организация, — все активные члены профсоюза. И слово «активные» в данном случае — ключевое. И роль лидера тут играет не последнюю роль.

Ольга — потомственный железнодорожник. Ее бабушка водила паровозы, бабушка работала в буфете на станции Полетаево, мама — кладовщиком, а папа — машинистом железнодорожного крана. Девочкой Ольга ходила на елки, организованные профкомом, а когда в стране был тотальный дефицит, именно профсоюзная организация организовывала для работников продуктовые заказы. Так что слово «профсоюз» и «профком» знакомы ей с детства.

Ольга после школы закончила техникум общественного питания, но судьбой ей была уготована работа на железной дороге. Получив диплом технолога, она пришла работать поваром в железнодорожную среднюю школу.

Потом началась реформа, и пришлось уйти из школы, но не с железной дороги, к которой Ольга к тому времени уже прикипела всей душой. Она поступила в Полетаевскую дистанцию пути. Поначалу — в охрану. Позже Бердюгину перевели на место кладовщика. А в 2014 году коллектив предложил ее кандидатуру на выборах председателя профсоюзной организации дистанции. (Для такой должности желательно было высшее образование, закончила вуз заочно в 2019 году.)

Сейчас Ольга сознается, что поначалу сомневалась. Но настоял коллектив: все знали ее как неравнодушного человека. В этом не раз убеждались, приходя на склад, где она спецодежду каждому подбирала и по росту, и по размеру, хотя с этим были проблемы. Но подходила к своим обязанностям неформально и, когда не было нужного размера, звонила кладовщикам в другие дистанции, искала и обязательно находила на обмен нужную спецовку, брюки или ботинки.

Бердюгину выбрали председателем единогласно, и вот уже скоро будет десять лет, как она

возглавляет профорганизацию дистанции. Правда, в 2015 году ее объединили с первичкой дистанции пути Чурилово и ППО Полетаевской вошло в объединенную профорганизацию на правах цехкома, который возглавляет Ольга.

Но это не мешает работе, наоборот, помогает коллегам разных дистанций решать общие проблемы. В конкурсе «Лучшее ППО по вопросам экологических инициатив на полигоне Южно-Уральской железной дороги», проводимом РОСПРОФЖЕЛ, участвовали обе дистанции, и Полетаевская цеховая оказалась на полшага впереди, заняв первое место.

Ольга старается проводить мероприятия, которые объединяют коллектив. И люди это ценят. На предприятии много неравнодушных работников как среди старшего поколения, так и среди молодежи. В планах молодежного совета — продолжить участие в волонтерском движении, например, в обустройстве национального парка Таганай и прибрежной зоны озера Тургояк. Приехать туда на электричке, день поработать, а вечером у костра попеть песни под гитару.

Профактивист

## Секрет Мусаевой

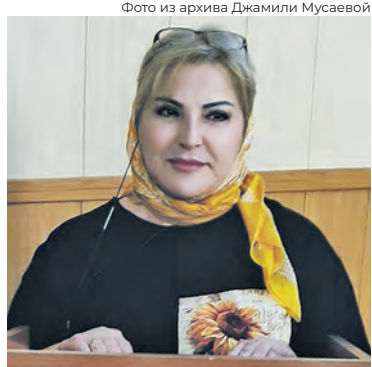


Фото из архива Джамили Мусаевой

В феврале профактив Грозненского региона приехал с гуманитарной помощью в лагерь беженцев из Палестины, расположенный в детском оздоровительном лагере «Горный ключ» в селении Сержень-Юрт. Организовала сбор помощи руководитель Грозненского регионального отделения Дорпрофжел на СКЖД Джамили Мусаева.

Чувствовать чужую боль сильнее, чем свою, — отличительная черта характера Джамили Мусаевой. Она всегда откликается, когда с кем-то случается беда, призывая за собой остальных. И когда Мусаева узнала, что недалеко от Гудермеса в лагере палестинских беженцев находятся 36 семей с

детьми, она тут же кинула клич работникам железнодорожного транспорта Грозненского региона на сбор гуманитарной помощи. Откликнулись все. Собрали деньги, на которые купили продукты и передали беженцам через Благотворительный фонд «Даймохк».

«Большая часть беженцев, — говорит Джамили, — русскоговорящие, потому что мамы их русские, вышедшие замуж за палестинских студентов. Им трудно вдали от дома. Но местная власть помогла детям определить в школу, мужчинам — найти работу. Например, находящиеся среди беженцев челюстно-лицевой хирург и доктор-уролог работают в одной из больниц Чечни. Их товарищи по несчастью тоже трудятся по специальности. Каждое утро автобус отвозит отцов на работу, детей — в школу. Будем и впредь помогать им — нельзя же оставлять без помощи людей, изгнанных из своих домов войной!»

Другой реакции Джамили никто и не ожидал. Мусаева на «железке» работает 30 лет. Она пришла в локомотивное депо Гудермес в 1994 году. Сначала — кассиром и бухгалтером, экономистом, потом перешла специалистом в отдел управления персоналом.

«Сразу повелось, — вспоминает Джамили, — что, когда у кого-то из работников депо случилось несчастье, мне хотелось помочь. А когда меня избрали заместителем председателя ППО депо, я уже не имела права разочаровать членов профсоюза. И, когда ко мне обращались с трудновыполнимой просьбой, искала все возможности, чтобы помочь человеку, стучалась во все двери и находила решение».

Во многом благодаря Мусаевой 35% машинистов и помощников предприятия застрахованы от профнепригодности. Забегая вперед скажем, что сейчас, занимая пост руководителя Грозненского регионального отделения, она всячески продвигает этот вид страхования, благодаря чему страховку от профнепригодности теперь оформляют не только в депо. Ее оформили несколько работников других железнодорожных предприятий региона.

В депо же до сих пор вспоминают, как Джамили помогала членам локомотивной бригады, получившим в тяжелой аварии серьезные травмы. Именно она добила тогда от руководства дирекции, чтобы их семьям оказали солидную материальную помощь.

Кроме того, Мусаева бросила клич на добровольные пожертвования, благодаря чему семьи пострадавших получили еще по некоторой сумме, собранной коллегами по работе.

Поднимает Мусаева тревогу и когда узнает, что у кого-то горе: «Давайте поможем!» Все удивляются: откуда знает, вроде никто ничего не говорил, помощи не просил. «У меня своя «агентура», — говорит Джамили. — Когда случается беда, мне первой звонят».

На самом деле «тайной агентуры» у Джамили нет. Просто она внимательна к людям и о том, что у кого-то случилась беда, догадывается по мелочам, на которые другой человек и внимания не обратит. А когда догадка подтверждается, начинает действовать. Ее еще и не попросили ни о чем, а она уже знает, что надо делать. При необходимости обращается к руководству Дорпрофжел на СКЖД, в Федерацию профсоюзов Чеченской Республики.

Вот уже три года, как Джамили Мусаева возглавляет Грозненское региональное отделение. Принцип, которым она руководствуется на новом месте, прежний: помогать тому, кто нуждается в помощи.

«Мы ведем большую волонтерскую деятельность, — рассказывает она. — Детских домов и домов престарелых в Чечне нет — за ненадобностью. Ребенка, оставшегося без родителей, сразу принимают в свою семью родственники. А если случается, что старик остался один, обязательно найдется семья, которая возьмет его к себе. Таков наш обычай. Но мы не оставляем без внимания жену и детей нашего работника, ушедшего добровольцем на СВО. Помогаем другому коллеге, участнику СВО, вернувшемуся недавно».

Профсоюзные организации, которые находятся «под крылом» Джамили Мусаевой, занимаются всеми видами волонтерства. Члены РОСПРОФЖЕЛ собирают вторсырье, вышедшие из строя батарейки, участвуют в субботниках — благоустраивая и озеленяя территорию, отвозят корм, ветеринарные препараты, гуляют и играют с питомцами в приютах для бездомных животных.

Так живет профсоюзная организация Грозненского региона СКЖД, объединяющая всех его работников. Ведь здесь уже много лет 100-процентное профсоюзное членство.



С каждым годом в ряды волонтеров вступают новые профактивисты. Сегодняшняя тема номера посвящена этим бескорыстным людям.

**Председатель**

## Сильное звено

**Председатель профсоюзной организации Брянской дистанции электроснабжения Трансэнерго Александр Кузин больше десяти лет состоит в «Поисковом отряде «Поколение» п. Навля», который ищет в Брянской области погибших и пропавших без вести участников Великой Отечественной войны. Он вступил в отряд до своего избрания профсоюзным лидером и работу эту продолжает, привлекая к ней коллег-железнодорожников.**

Когда Александра спрашивают, не жалко ли ему проводить выходные и отпуска на поисковых маршрутах, он вспоминает слова великого полководца Александра Суворова: «Война не закончена, пока не похоронен последний солдат».

Для Кузина это не просто красивая цитата, а руководство к действию: «Я занимаюсь важным и нужным делом — поиском и перезахоронением погибших в годы Великой Отечественной войны солдат Красной армии, которые отдали свои жизни, защищая Родину. Это бойцы, командиры, мирные люди, убитые фашистами и по разным причинам не захороненные».

Александр вспоминает, как на очередном выезде в лесном массиве Навлинского района поисковики пришли на место, где лесники видели человеческие останки, трогать не стали, а повязали на соседнем дереве ленточку. Ребята ее не нашли и двинулись цепью с металлоискателями вглубь лесного массива. Александр от них отстал из-за забарахлившей рации. А когда ее настраили, пошел было за товарищами, но «на всякий случай» решил шупом проткнуть небольшой бугор. А когда шуп вынул, на



Фото из архива Александра Кузина

конце его увидел человеческую косточку. Позвал товарищей, стали вместе копать и обнаружили останки 15 человек — сельских жителей, уничтоженных, как оказалось впоследствии, фашистами.

«Трудно представить себе эмоции людей, чей близкий родственник словно вернулся из небытия благодаря нам, поисковикам, — помолчал, продолжает Александр. — Когда они приезжают на место захоронения, лица их выражают такую гамму чувств, что даже у нас, взрослых сильных мужиков, слезы иной раз наворачиваются на глаза! Да, наша работа тяжела не только физически, но и эмоционально».

Поисковая деятельность, помимо полевых выездов и экспедиций на места сражений, подразумевает исследование архивных документов, беседы с местными жителями, создание музейных экспозиций, составление Книги Памяти, которую предстоит передать подрастающему поколению.

Поисковой работой интересуется и молодежь Брянской дистанции электроснабжения (на предприятии 90 работников моложе 35 лет), объединившаяся вокруг профлидера. Большинство ребят принимает активное участие в мероприятиях, связанных с памятью о Великой Отече-

ственной войне, например, они моют и подкрашивают памятники и памятные доски, убирают территорию вокруг них.

Летом по памятным местам Брянской области начнутся велопробеги. Прошлым летом, например, 18 железнодорожников участвовали в 40-километровом велопробеге. Маршрут пролегал по пересеченной и гористой местности. Велосипедистам пришлось преодолевать на своих «железных конях» мелкие речки, навесные мосты, крутые виражи и подъемы, пока они не добрались до конечной точки маршрута — мемориального комплекса «Партизанская поляна». Пришлось крутить педали не один час. Но ребята хорошо тренированы. Ведь практически все они — спортсмены. Играют в мини-футбол, волейбол, настольный теннис, лазертаг.

«Команда нашей первички не раз защищала спортивную честь в спортивных соревнованиях, организованных Брянским региональным обособленным подразделением (РОП) Дорпрофжел на МЖД, — гордится Александр. — Это развивает чувство товарищества, взаимопонимание, укрепляет дружбу, словом, делает коллектив сплоченней. У нас на предприятии нет понятия «мое» и «чужое». Если необходимо подменить коллегу, помочь ему, все решается быстро».

По словам заместителя заведующего отделом организационной работы Брянского РОП Дорпрофжел на МЖД Елены Сарычевой, вокруг Александра Кузина объединяется молодежь и не только потому, что он предлагает интересные мероприятия, а потому что ребята видят в нем настоящего мужчину, с которого хочется брать пример.

Фото из архива Александра Кузина



Участники «Поискового отряда «Поколение» п. Навля» выходные и отпуска проводят в поисковых выездах

**Доброволец**

## Путевки в жизнь

**В 2023 году руководитель волонтерского штаба Мичуринского региона, приемщик поездов станции Кочетовка-1 Мичуринского центра организации работы железнодорожных станций Анна Кунина награждена знаком «Лучший волонтер Центральной дирекции управления движением».**

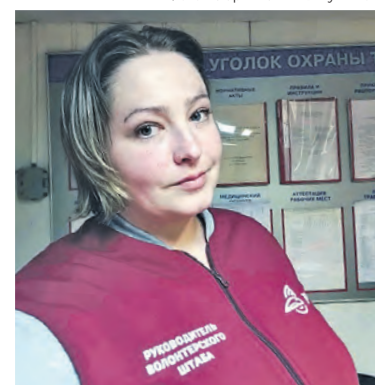


Фото из архива Анны Куниной

«Мама, я твой волонтер», — говорит семилетняя Анастасия, когда они с Анной в очередной раз собираются в социальный центр «Вера, Надежда, Любовь», где дети с ограниченными возможностями здоровья занимаются с педиатрами, психологами, педагогами-дефектологами.

Свою лепту вносят и волонтеры — учат маленьких пациентов завязывать и развязывать ленты, шнурки, узелки на веревке, сматывать пряжу в клубки, перебирать бусинки. Благодаря этим нехитрым упражнениям и играм, детские пальчики постепенно приобретают ловкость, развивается мелкая моторика, а через нее — речь, внимание, координация дви-

«Сейчас время такое, что нельзя без компьютера, — рассуждает она. — А не каждый представитель старшего поколения умеет работать на нем. В Совете ветеранов это просто необходимо: для создания презентаций, таблиц, даже для выпуска стенгазеты. Вот мы и решили им помочь, ввести их, так сказать, в виртуальную реальность».

Анна и ее помощники периодически набирают на очередной курс компьютерной грамотности группу из 10–12 пенсионеров. Занятия проводятся в помеще-



**Волонтеры учат маленьких пациентов завязывать и развязывать ленты, шнурки, узелки на веревке, сматывать пряжу в клубки, перебирать бусинки.**

жений, наблюдательность, зрительная и двигательная память.

Чтобы добиться успеха, нужны частые занятия. А ведь Анна не только работает, но и учится заочно в Ростовском государственном университете путей сообщения, да еще ведет занятия по компьютерной грамотности для неработающих пенсионеров. Наверное, сказались крепкие железнодорожные традиции. Ведь ее мама и папа — ветераны станции Кочетовка. Поддерживает ее и муж — машинист электровоза Александр Кунин, который работает в эксплуатационном локомотивном депо.

«Справляться с заботами мне нравится, — сознается Анна. — Все, за что ни возьмусь, стараюсь делать легко и непринужденно. Пятый год возглавляю Совет молодежи Мичуринского центра организации работы железнодорожных станций. Вместе с коллегами участвую в реализации социальных программ для молодежи и неработающих пенсионеров».

Особенно благодарны Анне ветераны, которым она, организовав курсы компьютерной грамотности, можно сказать, дала путевку в новую жизнь.

нии совета ветеранов, где установлены компьютеры, планшеты, приобретенные на средства, выделенные Благотворительным фондом «Почет». Уроки проходят по понедельникам, слушателям рассказывают, как пользоваться компьютером, какие существуют программы, как их устанавливать, загружать, как создавать таблицы в Excel, как работать в Word.

«А «продвинутым» слушателям, — продолжает Анна, — которые уже умеют пользоваться компьютером, помогаем скачать и установить очередное приложение, объясняем, как пользоваться».

Всего волонтеры Мичуринского ДЦС провели курсы в четырех группах. Три из них на станции Кочетовка-1 — вела сама Анна. На станции Грязи — ее заместитель Наталья Чернышева. В планах — курсы на станции Тамбов.

«Пенсионеры разных возрастов тянутся к компьютерным знаниям, — отмечает Анна. — Нас они внимательно слушают, вопросы задают. В конце каждого занятия мы устраиваем чаепития: чтобы можно было пообщаться в непринужденной обстановке, вспомнить прошлое, поговорить о будущем».

Материалы подготовила Ирина Павлова, внеш. корр. «Сигнала»



В этом году страна отмечает юбилей Байкало-Амурской магистрали. Полномасштабная прокладка путей к северу от Транссиба стартовала в 1974 году. Газета «Сигнал» открыла постоянную рубрику, посвященную бамовцам.

## Регион

## Эстафета поколений

Анастасия Громова,  
Дорпрофжел на ВСЖД  
Иркутск

**На Восточно-Сибирском полигоне готовятся к юбилею Байкало-Амурской магистрали.**

«Совместно с РЖД планируем ряд мероприятий, приуроченных к 50-летию БАМа. Это железнодорожные спортивные игры «Мы вместе», спартакиады регионов. В рамках конкурса Дорпрофжел «Слово РОСПРОФЖЕЛ 2024» предусмотрен цикл публикаций, посвященный бамовским семьям. Юбилейной тематике посвящались и конкурс командных проектов фестиваля «На опыте», — рассказал заведующий отделом социальной сферы Дорпрофжел на ВСЖД Павел Греков.

Наиболее массовые культурные, научные и спортивные мероприятия, по его словам, запланированы в северных районах Восточно-Сибирской железной дороги. Так, например, интерес-

ное событие произошло в феврале: презентация книги Татьяны Ветровой, посвященной истории БАМа. Этот труд стал не только вкладом в изучение истории магистрали, но и площадкой для встречи поколений — на презентацию пригласили ветеранов и сегодняшних работников.

Уделено внимание и социальной составляющей. Сегодня в Северобайкальском филиале возводят и ремонтируют медицинские учреждения РЖД, санитарно-бытовые помещения и другие объекты инфраструктуры. Среди уже реализованных проектов — реконструкция бассейна и санатория. Предусмотрен ремонт жилья для ветеранов.

«Ремонт и реконструкция объектов инфраструктуры позволят не только улучшить условия проживания наших сотрудников и ветеранов, но и подчеркнуть значимость магистрали», — уверена руководитель Северобайкальского филиала Дорпрофжел на ВСЖД Ирина Зорина.

А для Тайшетского региона ВСЖД запоминающимися событиями станут завершение реконструкции транзитного парка на станции Тайшет, открытие памятной таблички на площади, посвященной 50-летию БАМа. Запланирован выпуск и специального журнала, посвященного истории, настоящему и будущему магистрали. Это издание — не просто памятный атрибут юбилея, но и источник знаний об истории отечественного железнодорожного транспорта.

«Подготовка к юбилею БАМа — это не просто ремонтные работы, но и возможность по-новому взглянуть на историю и ценности, которые несет в себе Байкало-Амурская магистраль. Через выпуск журнала, установку памятной таблички и организацию культурных мероприятий мы стремимся поделиться историей БАМа не только с нашим, но и с будущим поколением», — отметил руководитель Тайшетского филиала Дорпрофжел на ВСЖД Николай Лобанов.

Фото Дорпрофжел на ВСЖД



Работники ВСЖД готовятся к юбилею БАМа

## Мнения

## БАМ в сердце

**Члены профсоюза поделились самыми яркими впечатлениями о БАМе.**

**Эльмира Сильянова, председатель ППО эксплуатационного вагонного депо Тула с 2010 по 2020 год (МИИТ, 1980–1982):**

— Строительный отряд «Пламя» — мои лучшие воспоминания студенческих лет. Каждое лето с 1979 по 1982 год я проводила в отряде вместе с ребятами и девушками механического факультета. Первый наш объект — олимпийский стадион на проспекте Мира в Москве, все остальное время мы трудились на БАМе и чувствовали себя первопроходцами. Вслушайтесь, как звучат Ларба, Чильчи, Лопча, Хорогочи — это станции, где мы работали на рихтовке железнодорожных путей.

Да, нам было трудно и ребятам-путейцам, и девочкам-поварам. Некоторые из нас тяжелее ручки и карандаша за свои 20 лет ничего в руках не держали. Но тяжесть физического труда компенсировалась яркой атмосферой молодежного коллектива — это и агитбригада, которая выступала с концертами для жителей и детей поселков, и вечерние посиделки у костра, и спортивные праздники. У нас были «СтудОлимпиада», «Летний новый год» и многое другое. И конечно, куда без

любви? Две свадьбы мы сыграли в стройотряде.

Финансовая сторона летней подработки тоже была немаловажной, особенно для семейных студентов. И распределение зарплаты через коэффициент трудового участия — с этим я тоже познакомилась в стройотряде, а потом пришлось внедрять этот метод на предприятии.

**Светлана Битлер, руководитель Департамента организационной и кадровой работы аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ (МИИТ, 1984):**

— Условия жизни и работы на БАМе были суровые. Поселок Лопча. Вся база — несколько палаток для ребят на 20 человек каждая, палатка девушек и кухня-столовая, ставшая центром жизни нашего стройотряда. С одной стороны гора, с другой — река Нюкжа, посередине железная дорога. Днем температура поднималась до 40 градусов, а ночью опускалась ниже нуля. Когда мы утром приходили на кухню, вода в баке, в котором мы готовили пищу, покрывалась тонким слоем льда. При этом в палатках никаких печей не было, на ночь просто одевались потеплее и прогревали постель бутылками с горячей водой.

Работали много и тяжело. Ребята каждый день уезжали вырав-

нивать полотно. Одна из проблем тех мест — зимнее «пучение» грунтов, из-за чего полотно где-то поднималось, а где-то опускалось. Для подъема полотна использовали, конечно, домкраты и подбойные молотки, а иногда просто дружно по команде поднимали ломами, в пустоты засыпали щебень, потом выравнивали. И все это под палящим солнцем, от которого нельзя было спрятаться.

В обязанности девушек-поваров входило приготовление завтрака, обеда и ужина. Дежурный рано утром, часов в пять, растапливал дровами печь, а мы вставали в 6 часов и начинали готовить. Питание было сытным и проблем с продуктами не было никогда. На завтрак — обязательное мясное: тушенка, гуляш, котлеты с гарниром. На обед тоже мясные блюда, а вот на ужин мы почему-то обычно готовили молочную кашу. Для мытья посуды использовали воду, которая нагревалась во время готовки, так как в печь была встроена 200-литровая металлическая бочка, в качестве моющего средства была сухая горчица.

В работе делились на пары: сегодня дежурит одна пара, а вторая тоже не сидит без дела. Сначала мы ремонтировали детский садик в поселке, ездили за голубикой и из нее готовили компот, собирали грибы. Еще мы работали сигнальщиками — вместе с ребятами ехали

на ремонтируемый участок, представляли петарды и дежурили.

После тяжелого трудового дня просто необходимо было принять душ. С этим тоже все не так просто. У нас в метрах 250 от базы стоял вагон-цистерна, куда накачивали воду. За день под солнцем вода нагревалась, и те, кто успели первыми, мылись теплой водой. Остальные довольствовались ну очень освежающим душем — под прохладным вечерним ветерком.

Как бы мы ни уставали за день, вечер традиционно проходил дружно и весело. В столовой или на улице собирались ребята, пели под гитару, писали письма домой — сотовых телефонов ведь не было. Однажды нам посчастливилось съездить на фестиваль бардовской песни в Тынду, впечатления были незабываемые.

Наконец, о зарплате. Деньги мы получили в конце смены. Я заработала тогда около 2 тыс. руб. — фантастические по тем временам для молодой девушки деньги. Обычная зарплата в то время была 120–150 руб. Ребята — чуть больше.

Помню, что купила кое-что из одежды, часть отдала родителям, но самой главной покупкой считаю швейную машину «Чайка» за 286 руб., на которой я потом шила наряды.

И напоследок. Если бы судьба дала мне возможность все отыграть назад и вернуться, я бы не задумываясь поехала снова. Такой дружеской атмосферы, взаимовыручки, поддержки не было нигде. Именно поэтому бамовцы поддерживают отношения друг

с другом и спустя десятилетия. К примеру, я до сих пор общаюсь со многими из нашего отряда. А в нашем отряде сложилась семейная пара — моя напарница и один из парней. Через полгода они поженились, и я была свидетелем на их свадьбе.

**Людмила Захожа, пенсионер Сургутской дистанции гражданских сооружений:**

— На БАМ я поехала в мае 1986-го вслед за мужем. Чудесная пора. Работали с энтузиазмом и свободное время проводили насыщено: пение под гитару у костра, прогулки по окрестностям города, участие в творческих конкурсах. Посещали концерты знаменитых артистов, которые приезжали с гастролями. Пожалуй, это был один из лучших периодов жизни. Больше всего запомнились окружающие нас люди: открытые, добрые, целеустремленные, готовые созидать и творить. Через год нас перевели на другой участок БАМа в Северобайкальск, где мы и прожили 29 лет. Этот город стал для нас второй родиной. День за днем первопроходцы-строители метр за метром дробили твердый камень, прокладывали железнодорожные пути, укрощали болота. О масштабах этой работы можно судить по величине туннелей. Так, длина Северо-Муйского — кстати, самого протяженного в России — составляет 15,3 км, а Байкальского — почти семь.

Чрезвычайно рада тому, что была свидетелем этих по-настоящему значимых свершений.

Лыжи

# Скатились с горы

Татьяна Турцакова,  
Дорпрофжел на ДВЖД  
Хабаровск

В городе Облучье, на горнолыжном комплексе Гора Змеиная прошло первенство по горным лыжам Хабаровского филиала Дорпрофжел на Дальневосточной магистрали.

Состязания проходят второй

год подряд. Этой весной мероприятие собрало более 50 членов профсоюза, которые приехали побороться за призовые места.

За место в финале боролись участники, которые соревновались в спортивной дисциплине слалом-гигант в трех подгруппах.

Все спортсмены награждены сертификатами участника.



Фото Дорпрофжел на ДВЖД

Составил Алексей Пискунов

		«Импичмент» судьи	Отмазка за деньги	Внутреннее побуждение			Стрелковый тир	... безопасности	Шумная знаменитость Америки
		«Белое вино» Востока	Класс боевых кораблей	«Нерубленный насест»			Диапазон знаний	Неизменяемая часть речи	Рубит замороженную воду
Накопитель для кровати	Бытовая управа на уксус	Сустав на ноге							
			Матч в одной второй	Створка зеркала души	«Строевая» прическа				
Меры сытости для обжоры	Бонус жидкости			Хожание армии в народ					
			Эпицентр лысины				Слабина Ахилла	Шрек как монстр	
Сэр ... Джон	Глаз-перевёртыш	Заправляется калориями		Ручной аналог пинка					
			Кукольный поэт				Гнёт завоевателей		
Хилый дождик-зануда	Американский «бобби»		Марьяна ...	Процесс наматыва боков тесту	Зимние сапоги	Жемчужина			
			Жертва кариеса						
Надкусненное яблоко Apple	Штучный пифпаф	«Заголовок» урока			Город близ Байкала				
	Взгляд			Лад в семье					
Свиной недруг	Гордость каллиграфа								
		Денежная единица Кубы	Гипнотизёр, берущий натурой	Яхта «с национальностью»					
Подводный «артиллерист»	«Выдуманная» табуретка			Комплектуемая к державе	Серый «ковёр» пожара		Предел любвиности	Четверть «Войны и мира»	
					Заговор небольшой группы				
Звание Тараса Бульбы	Высокий чин			Короткий хохоток					
					Столица Перу				

Ответы на сканворд, опубликованный в № 09

**По горизонтали:** Тягач. Алеко. Литр. Остатки. Смысл. Ацетон. Колибри. Бажов. Рябина. Портки. Дон. Спирс. Разум. Ноты. Жабо. Олово. Кидман. Пульсар. Сидр. Нина. Обкатка. Сток. Мишка. Савраска. Монтаж. Ракета. Ровня. Эдит. Гитара.  
**По вертикали:** Триумфатор. Гороскоп. Чарт. Жест. Полиция. Слово. Азиат. Карри. Таити. Нюанс. Романист. Кинопрокат. Найденыш. Столик. Пыль. Рева. Ужас. Эконом. Осот. Орда. Ага. Кук. Самара. Основа. Варяг. Ржа. Среда. Агата. Кэт. Тир.

История

# Уставные отношения

Сергей Черешнев,  
корр. «Сигнала»

История создания первого Устава железных дорог в России затянулась на 9 лет. Специальная комиссия начала работать при одном императоре, а закончила при другом. Одним из главных предметов споров частных «железнодорожных королей», министра путей сообщения и авторов Устава был вопрос об особом совете при правительстве для контроля за всей отраслью. Ему предполагалось отдать часть значимых функций. И некоторые из них сейчас выполняет профсоюз.

Император Александр II в 1876 году распорядился создать специальную Комиссию по исследованию железнодорожного дела в России. Возглавить ее он предложил графу Эдуарду Баранову. Министр путей сообщения того времени Константин Посьет, словно предчувствуя для себя неладное, возражал: бывший командир лейб-гвардии Преображенского полка – не инженер транспорта. Наводить порядок в отрасли, где доминируют частные владельцы дорог, должен человек, с ней знакомый.

Но царь выбор свой сделал сознательно. Он знал Баранова выдающимся офицером Крымской войны, генерал-губернатором крайне неудобных в управлении Лифляндии, Эстляндии и Курляндии и Минской губернии – фактически целого края. Граф к тому же три года управлял министерством двора и уделов. Александр II ценил в графе умение сохранить нейтральность при любом споре, при обсуждении любого дела.

О работе комиссии, результатом которой стал первый Устав железных дорог, написаны тома. В большинстве случаев истории излагают споры вокруг Устава как борьбу консерваторов против попыток навести порядок на российских железных дорогах. Но и Посьет, и Баранов, оба были «при дворе» и точно являлись консерваторами. Но спорили в

комиссии и на императорских приемах «до хрипоты». На стороне Посьета были все частные магнаты, владевшие путями сообщений в стране. Почти все строили магистрали со ссудами из госказны. И почти никогда их не возвращали. На стороне Баранова только желание царя навести порядок в малоизвестном тогда деле и члены его комиссии – инженеры, юристы и финансисты. Среди них тогда еще малоизвестные будущий премьер Сергей Витте и адвокат Анатолий Кони.

Сергей Витте и написал проект Устава, который вызвал раздражение владельцев дорог и министра Посьета. Первым больше всего в документе не нравилось государственное регулирование тарифов, что лишало их возможности махинаций с бюджетом. Константин Посьет – знаменитый к тому времени адмирал и путешественник, опытный чиновник – должен был бы по идее поддержать графа Баранова. Но он выбрал иной лагерь. Потому что Баранов и Витте предложили создать при МПС особый совет – совещательный орган. А чтобы глава министерства не мог вмешиваться в его работу, не давать ему председательства. Другие министры советовали Баранову: оставь совет в Уставе, но пусть его возглавляет Посьет. Но граф не видел смысла в еще одном совете при министре. А адмирал стал главным противником комиссии вообще и идеи любого совета при министерстве в частности.

Первого в истории независимого коллегиального органа при МПС так и не получилось. В проекте Устава этот пункт вычеркнули. Но Сергей Витте сохранил в мемуарах напоминание о функциях, которые должен был регулировать независимый орган. Среди них – защита железнодорожников и обсуждение государственных гарантий их семьям при банкротстве частных компаний, исключение нечестной конкуренции между дорогами за профессиональные кадры.





Более 30 железнодорожников боролись за титул лучших пловцов в первенстве Башкирского региона Куйбышевской магистрали



19 семей работников Московского метрополитена стали участниками спортивного праздника «Всей семьей за здоровьем!»



Аппарат Дорпрофжел на ВСЖД совместно с профактивом Иркутского узла приняли участие в митинге, посвященном воссоединению Крыма с Россией



В Масленичную неделю профактивисты вагонного участка Волгоград При-волжской магистрали организовали для работников угощение блинами



Профактив железнодорожного узла Бологое организовал для работников соревнования по подледному лову рыбы



В Доме физкультуры «Локомотив» в Москве прошел отборочный турнир по мини-футболу среди работников Московско-Курского региона МЖД

**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: О. Прямыцина  
Ведущий дизайнер: С. Протасова

ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ  
В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦК ПРОФСОЮЗА.

Адрес: 105066, г. Москва, ул. Новорязанская, д. 24  
Телефон: (499) 262-17-66

Интернет: <http://rosprofzhel.ru>  
E-mail: [pashkalovanv@rpzt.ru](mailto:pashkalovanv@rpzt.ru); [volkovamn@rpzt.ru](mailto:volkovamn@rpzt.ru)  
[PryamitsynaOV@rpzt.ru](mailto:PryamitsynaOV@rpzt.ru)  
E-mail: [volkovamn@ckrpgt.org.rzd](mailto:volkovamn@ckrpgt.org.rzd)

Газета печатается в Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Красноярске, Симферополе, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске, Ярославле.

Тираж отпечатан в АО «Красная Звезда» 125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, д. 38  
Тел: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62  
<http://www.redstarph.ru>; E-mail: [kr\\_zvezda@mail.ru](mailto:kr_zvezda@mail.ru)  
При перепечатке ссылка на «СИГНАЛ» обязательна.  
Выходит 48 номеров в год. Общия тираж: 65 309 экз.  
Номер подписан: 19.03.2024. Номер заказа: