



Сигнал

Издается с 02.08.1994

№ 18 (1178)

23–29 мая 2024 года



youtube.com/@user-rr3cf6gl2q



vk.com/rosprofzhel_main



rosprofzhel.ru



Планы на лето

Фото Дениса Тихонова



Впервые тематические профсоюзные дни прошли летом 2023 года в санаторно-оздоровительном комплексе «Жемчужина России» в Анапе

Сезон

В начале июня дети членов профсоюза разъедутся на каникулы, в том числе в детские оздоровительные лагеря. «Сигнал» узнал, что их ждет в этом году.

Куда поедут дети

Например, на Октябрьской дороге всеми видами организованного отдыха планируется оздоровить более 6 тыс. детей работников предприятий полигона магистрали. А на Дальневосточной дороге — 3864 ребенка.

«Детская летняя кампания пройдет в четырех оздоровительных лагерях, расположенных на станциях Вяземская, Ружино, Партизанск и Комсо-

мольск-на-Амуре, санатории-профилактории «Надежда» города Тынды и в лагере с дневным пребыванием на базе Дома культуры Южно-Сахалинска», — говорит заведующая отделом социальной сферы Дорпрофжел ДВЖД Татьяна Ляпина.

Дети работников Тындинского, Комсомольского и Сахалинского территориальных управлений отдохнут в лагере на Черном море. Перелет к месту отдыха финансирует компания. В черноморский пансионат «Шахтинский текстильщик» и в ДОЛ «Экспресс» в Сочи отправятся на три недели и 450 детей работников Куйбышевской магистрали. Кстати, льготный отдых детей на море организуют не толь-

ко структуры ОАО «РЖД». Например, Куйбышевский филиал АО «ФПК» тоже приобрел 33 путевки в «Экспресс», а Куйбышевский центр «Желдоручет» отправит 20 детей в «Шахтинский текстильщик».

Профсоюзные организации берут также на себя расходы на сопровождение детских групп, страхование детей на время пребывания в ДОЛ, а также в пути следования к местам отдыха и обратно, приобретение расходных материалов для работы кружков и спортивного инвентаря.

На Куйбышевской дороге откроются четыре дорожных лагеря, которые примут детей по 2532 путевкам. Три лагеря будут работать в три смены, а детский оздоровительный ком-

плекс «Услада» в Самарской области — в четыре. ДОЛ «Чайка» в Пензенской области по-прежнему находится на глубокой реконструкции. И чтобы сегодня удовлетворить потребности в льготном отдыхе ребят из Пензенского и Волго-Камского регионов дороги, дирекция социальной сферы забронировала 111 путевок в ДОЛ «Костер» Юго-Восточной магистрали, а также увеличила для них квоты «черноморского» направления.

Родители-железнодорожники оплатят только 15% от этой цены или 10% для смен, которые оканчиваются после 20 августа. Многодетные и некоторые другие категории родителей — 5%.

Окончание на стр. 03

Закон

Статус без оговорок

Сергей Черешнев,
корр. «Сигнала»

Вступили в силу поправки к федеральному закону «О молодежной политике». Они лишают работодателей хитрых уловок в определении статуса молодого специалиста и снижения расходов на связанные с ним льготы. Кроме того, на них сможет претендовать более широкий круг работников до 35 лет. Закон для этого вводит в юридическую практику новый термин.

Поправки вступили в силу 22 апреля. До этого статус молодого специалиста получали работники, которые впервые устраивались на работу по полученной квалификации. У каждого работодателя, в разных регионах льготы для молодых специалистов различались. Но все же этот статус являлся неотъемлемой частью социального пакета начинающего работника.

Поправок к федеральному закону вовсе не потребовалось бы, если бы работодатели не искали свой способ сократить число работников, претендующих на этот статус. И они юридическую лазейку нашли.

Многие студенты совмещают учебу с работой. И когда устраивались на предприятие по специальности в статусе молодого специалиста, им отказывали. Так как они уже имели записи в трудовых книжках. Это давало работодателям право считать их подработку в студенческих отрядах, проводниками или вожатыми в детских оздоровительных лагерях поводом к лишению льгот по статусу.

Окончание на стр. 02

6800

железнодорожников
решили принять участие
в Байкало-Амурском
онлайн-марафоне.



Мотивация

Сумма зависит от значка

Ольга Прямицына,
корр. «Сигнала»

В ООО «РЖД-Транспортная безопасность» («РЖД-ТБ») работники получили первые выплаты за знаки отличия Всероссийского физкультурно-спортивного комплекса «Готов к труду и обороне». Такая норма прописана в коллективном договоре.

Пункт о выплатах внесли в колдоговор дополнительным соглашением в июле прошлого года.

«Позиция нашей организации, и профсоюза, и хозяйственника заключается в том, что сотрудники должны заниматься спортом, — говорит председатель первичной профсоюзной организации ООО «РЖД-ТБ» Александр Лункин. — На одном из совещаний мы обсудили, как еще можно поощрить работников, и нашли общую концепцию развития спорта через систему ГТО».

Сумма выплат разнится в зависимости от того, какой значок у его обладателя — бронзовый, серебряный или золотой. Но ее размер, как ранее рассказывал Александр Лункин, значительная.



Выплата предоставляется сотрудникам, проработавшим в компании не менее 11 месяцев. Подтверждением наличия знака отличия Всероссийского физкультурно-спортивного комплекса «Готов к труду и обороне» является удостоверение и выписка из приказа о награждении.

Сотрудники «РЖД-ТБ» охотно сдают нормативы ГТО. По итогам прошлого года выплаты за значки получили 42 человека. И это только те, кто подал заявление.

Но это не единственная мера поддержки любителей спорта.

Так, профсоюзная организация компенсирует часть стоимости абонемента в фитнес-центр или спортзал. Также по ее инициативе на Казанском вокзале в Москве уже открыт для работников фитнес-зал, недавно тренажеры установили и в спортзале на Павелецком вокзале, в перспективе создание зала в Ярославле.

Безопасность

Ценность объективного контроля

Сергей Черешнев,
корр. «Сигнала»

Центральный совет общественных инспекторов по безопасности движения актуализировал задачи по профилактическим мерам предупреждения происшествий. Акцентировал внимание на злободневности разъяснительной работы в трудовых коллективах, повышении эффективности деятельности инспекторов.

Как рассказал заместитель председателя профсоюза Алексей Налетов, этот год объявлен Роспрофжел Годом общественного контроля и культуры безопасности на производстве. Стартовал социальный онлайн-проект «Аксиома ответственности», направленный на совершенствование общественного контроля и продвижение культуры безопасности трудовой деятельности. А на состоявшемся 2 апреля пленуме ЦК Роспрофжел утверждены итоги деятель-

научно подойти к изучению влияния личностных особенностей и психофизиологического состояния работников, связанных с безопасностью движения поездов, на риск нарушений трудовой дисциплины.

Также было отмечено, что важным фактором обеспечения гарантированного уровня безопасности движения является техническое и технологическое обеспечение рабочих мест. «В этих важных вопросах нас активно поддерживает Роспрофжел», — сказал Евгений Челюк.

Заместитель руководителя технической инспекции труда Роспрофжел Николай Ефрекин сообщил, что в общественном контроле за обеспечением безопасности движения поездов в ОАО «РЖД» задействовано 5723 общественных инспектора. На портале «Мобильный общественный инспектор» зарегистрировано 4614 из них. Наибольший процент на Свердловской, Куйбышевской, Дальневосточной магистралях.

“

В ходе выявления причин, способствующих проявлению ошибок персонала, общественными инспекторами представлено 425 предложений, направленных на повышение безопасности движения. Из них 293 реализованы.

Закон

Статус без оговорок

Окончание. Начало на стр. 01

«Профсоюзы очень давно указывали на этот юридический аспект, — рассказал руководитель сектора молодежной политики департамента социального развития аппарата ЦК Роспрофжел Андрей Максименко. — Если молодой человек что-то делает в своей жизни во время обучения, у него начинается трудовой стаж. И это по ранее действовавшему законодательству считалось началом трудовой деятельности, которое препятствовало получению льгот молодым человеком как впервые нанятому на работу. Любопытно, что на молодежи работодатель получается «экономил дважды». Потому что студент в университете или колледже обычно подрабатывает на полставки и не получает в это время льгот по колдоговору».

Поправки к закону «О молодежной политике» вносят окончательную ясность в этот вопрос и закрывают юридические основания для сокращения соцпакета начинающих работников.

Документ вносит два существенных изменения. Теперь стаж работы во время обучения никак не влияет на получение статуса «молодой специалист». Если человек получил высшее или среднее профессиональное образование и устроился на работу по специальности — он по-



Фото Владислава Куликова

Теперь стаж работы во время обучения никак не влияет на получение статуса «молодой специалист»

лучает статус «молодой специалист».

Закон также требует привести все региональные нормативные акты в соответствие для определения точного возраста работников, претендующих на этот статус. Из 90-х годов в некоторых регионах сохранялись «юридические атавизмы», ограничивавшие возможность получить льготы по статусу — только до 30 лет. Закон четко формулирует, что «молодым специалистом» может являться любой гражданин от 14 до 35 лет».

Чтобы еще больше расширить границы социальной защиты молодежи, закон вводит новый термин — молодой работник. Его автоматически получают молодые люди, имею-

щие стаж работы не более 3 лет и возраст до 35 лет, но не относящиеся к категории молодых специалистов.

По словам Андрея Максименко, изменения коррелируются напрямую с посланием Владимира Путина федеральному собранию по национальным проектам «Семья» и «Молодежь».

«Чтобы молодые могли более спокойно входить во взрослую систему труда, — говорит глава молодежного сектора Роспрофжел, — а молодежь видела, что социальные лифты работают. И профсоюзы как инициаторы таких изменений могут с полным правом гордиться своей настойчивостью в решении давно назревшей юридической коллизии».

ности технической инспекции за прошлый год, поставлены задачи в области общественного контроля. В свете серии происшествий на железных дорогах, связанных с грубым нарушением трудовой дисциплины, принята резолюция «Профсоюз — За трудовую дисциплину и безопасность движения поездов!». Документ направлен на формирование в коллективах атмосферы нетерпимости к нарушителям трудовой и производственной дисциплины.

Начальник отдела нормативно-технического регулирования и межведомственного взаимодействия Департамента безопасности движения ОАО «РЖД» Евгений Черюк отметил, что «в первом квартале компания продолжила движение по заданному тренду снижения транспортных происшествий». И все же анализ случаев нарушения безопасности дает несколько важных сигналов всей системе общественного контроля.

Он обратил внимание на рост числа проездов на запрещающий сигнал светофора по вине локомотивных бригад. Остается существенным фактором происшествий число ошибок персонала. Их зафиксировано 227 (29% от общего процента причин происшествий).

В связи с этим компания намерена с помощью психологов

Вместе с тем остаются актуальными задачи развития этой платформы и обеспечения к ней доступа выборных и штатных работников Роспрофжел.

В ходе выявления причин, способствующих проявлению ошибок персонала, общественными инспекторами представлено 425 предложений, направленных на повышение безопасности движения. Из них 293 реализованы.

Евгений Черюк отметил, что в компании внимательно относятся к каждому выявленному общественным инспектором нарушению.

В свою очередь Алексей Налетов подчеркнул, что «основой эффективности общественного контроля является взаимодействие работника и работодателя, реализация в полном объеме возложенных на них функций».

По итогам заседания Совета в итоговый протокол внесено несколько важных предложений. Принято решение активизировать работу в трудовых коллективах, направленную на укрепление трудовой дисциплины с привлечением общественных инспекторов. При допуске в структурных подразделениях ОАО «РЖД» случаев нарушений безопасности движения анализировать качество выявляемых нарушений общественными инспекторами.



Сезон

Планы на лето

Окончание. Начало на стр. 01

Летний отдых ждет и ребят, чьи родители работают за пределами холдинга «РЖД», но также являются членами РОСПРОФЖЕЛ, и которые будут отдыхать не в железнодорожных лагерях и здравницах.

В АО «Центральная ППК» работник оплачивает 50% детской путевки. Родительский взнос можно разделить по заявлению на вычет из зарплаты на несколько месяцев. Как отмечают в ППО компании, это снизит финансовую нагрузку на семейный бюджет. Дети сотрудников ЦППК лето проведут на море в лагере Panda camp под Новороссийском.

В АО «Гранд Сервис Экспресс» также готовятся отправлять детей работников на отдых. Однако механизм несколько иной: родители сами выбирают лагерь по своим критериям и интересам ребенка и уже после отдыха могут подать заявление на компенсацию части стоимости путевки.

«У нашей компании несколько подразделений, в разных регионах, поэтому такая организация для нас предпочтительнее, — говорит председатель первичной профсоюзной организации АО «Гранд Сервис Экспресс» Елена Корышева. — Мы провели опрос среди персонала, и, судя по нему, многие работники заинтересовались такой возможностью».

Причем в Управлении по работе с персоналом и профкоме компании можно и посоветоваться, куда именно отправить чадо — специалисты подскажут, к какому туроператору обратиться, о каком лагере хорошие отзывы. Сейчас, по словам Елены Корышевой, среди родителей мальчиков популярностью пользуются «лагеря мужества», где ребята получают навыки жизни в походных условиях.

Интересно и познавательно

В здравницах школьников ждут уникальные образовательные и развивающие программы. В ДОЛх компании «РЖД» дети будут погружены в «Железнодорожную игротеку» — специализированную программу развития для ребят по четырем направлениям: сфера здоровья, личная безопасность, цифровая грамотность и профессиональная ориентация.

Это лето будет особо значимо для оздоровительных лагерей Московской железной дороги: в июне исполняется 70 лет ДОЛ «Синезерки», в июле — 75 лет ДОЛ «Старая Руза».

Дирекция социальной сферы и Дорпрофжел на МЖД организуют праздничные мероприятия, посвященные этим юбилейным датам.

«Каждый лагерь на полигоне МЖД будет работать по своему



Фото Дорпрофжел на ЮВЖД

66 300 детей членов РОСПРОФЖЕЛ этим летом планируется оздоровить всеми видами детского отдыха.

6500 школьников отдохнут за счет средств организаций РОСПРОФЖЕЛ всех уровней.

2148 детских путевок приобретено ЦК профсоюзом для малообеспеченных, многодетных семей.

тематическому направлению, что позволит детям развиваться в соответствии с модулем лагеря. Так, ДОЛ «Старая Руза» — это корпоративная профориентация, ДОЛ «Факел» — софт скиллс и лидерство, ДОЛ «Магистраль» — творчество и искусство, ДОЛ «Синезерка» — спорт и туризм, — рассказывает заведующий отделом социальной сферы Дорпрофжел на МЖД Алексей Спассикин.

Развивая спортивный дух ребят, все лагеря МЖД станут участниками летнего фестиваля детского спорта «Быстрее. Выше. Сильнее!», организуемого РФСО «Локомотив». А ДОЛ «Старая Руза» — в спартакиаде детей работников ОАО «РЖД».

Увлекательная программа ждет и ребят с Западно-Сибирской дороги. Так как 2024 год объявлен Годом семьи, в каждом лагере ЗСЖД пройдут тематические увлекательные конкурсы для разных возрастов. Младшие отряды создадут уникальный талисман семьи, Музей семьи в миниатюре представят дети из отрядов средних возрастов, а старшие отряды станут участниками конкурса «Знатоки России» — изготовят пазл, который

станет частью огромной карты России, иллюстрирующей разнообразие природы и культуры страны. Результаты этих работ будут представлены на итоговой конференции детских лагерей в октябре 2024 года.

В Крыму к приему детей готов детский оздоровительный лагерь «Айвазовский» Крымской железной дороги в Феодосии. Он традиционно предлагает разнообразные программы для яркого, активного, творческого отдыха детей. Программа ориентирована на школьников от 7 до 16 лет и основывается на формировании ключевых компетенций у ребенка через использование различных форм досуговой деятельности, а также на формировании умения использовать свободное время с целью саморазвития.

Летом 2024 года детский лагерь «Айвазовский» проводит два формата отдыха — традиционные смены с проживанием длиной в 21 день и дополнительный отряд дневного пребывания для детей из Феодосии. Уже 2 июня лагерь откроет свои двери детям. Дорпрофжел на Крымской железной дороге оплачивает 40% от стоимости путевки.

На ВСЖД, где в этом году запланировано оздоровление почти 5000 детей, смены пройдут под эгидой Года семьи, железнодорожных традиций и 50-летия БАМа.

Профсоюзное лето

В рамках программы «Время молодых» в детских оздоровительных лагерях РЖД в этом году будет реализован модуль «Детство». Напомним, что пилотный проект прошел в прошлом году в санаторно-оздоровительном комплексе «Жемчужина России» в Анапе. В этом году — сразу в нескольких железных дорогах.

«Впервые попробуем провести в детском оздоровительном лагере «Огоньки» в Иркутской области тематический профсоюзный проект «Время молодых. Детство». Помогут в этом студенты во главе с председателем первички студентов Иркутского государственного университета путей сообщения Ольгой Лабыкиной», — рассказал заведующий отделом социальной сферы Дорпрофжел на ВСЖД Павел Греков.

Профсоюзные смены запланированы и в детских оздоровительных лагерях на станциях Вяземская и Пивань Дальневосточной дороги. Студенты Дальневосточного государственного университета путей сообщения проведут комплекс тематических мероприятий, посвященных РОСПРОФЖЕЛ. В игровой форме, предполагающей конкурсы рисунков, интеллектуальные и спортивные игры, квесты, ребята узнают, что такое профсоюз и чем он занимается.

На ВСЖД, кстати, параллельно с этим в санатории-профилактории «Иркутский» будет реализован пилотный проект Натальи Горнаковой. Она инженер дирекции управления движением, неоднократный участник профсоюзных молодежных программ, психолог, сказкотерапевт, победитель грантовых конкурсов и профсоюзный активист. Суть проекта будет заключаться в том, чтобы через сказку и использование техник эмоционального интеллекта рассказать детям о том, что такое профсоюз.

Дорпрофжел на Московской дороге уже запустил конкурс среди ДОЛ, посвященный 65-летию Московской железной дороги. В рамках конкурса во всех лагерях пройдут Дни РОСПРОФЖЕЛ.

Ольга Прямыцина,
корр. «Сигнала»,

Олег Гельвиг,

Анастасия Громова,

Наталья Соловьева,

Мария Бокова,

Павел Мирошников,

Вадим Кожуховский,

Анна Кондрашкина,

Дорпрофжел на ОЖД, ВСЖД,

ДВЖД, ЗСЖД, КбшЖД,

Крымская дорога

Точка зрения



А ваш ребенок отдыхает летом в лагере?

Яна Бруер,
инструктор ППО
эксплуатационного
локомотивного депо
Красноярск-Главный:

— Мои дети были во всех лагерях на полигоне КрЖД. Кормят очень хорошо и сбалансированно. Программа времяпровождения насыщенная и интересная. Единственное пожелание — добавить купаний, ведь жара, а почему-то водных процедур очень мало. А дети обычно летом этого очень ждут.

Галина Шелковникова,
инженер по подготовке
кадров Северобайкальско-
го центра организации
работы железнодорожных
станций:

— Дочери Анастасии понравились в лагере «Зеленый огонек» на черноморском побережье. Все на высшем уровне. А встреча детей с шарами в Северобайкальском филиале Дорпрофжел на ВСЖД и экскурсии в Иркутске добавили ярких впечатлений отдыху.

Евгения Лебедева,
главный редактор
газеты «Звезда»:

— Дочке 10 лет, в этом году она впервые едет в лагерь от профсоюза, ждет поездку с нетерпением. Уже собирает чемодан. Рада, что дочь получила путевку именно в «Жемчужину России». О лагере самые положительные отзывы.

Анастасия Емельянова,
ведущий технолог отдела
работы станций кол-
мерческих операций
Рязанского ДЦС:

— Сыну Владиславу скоро исполнится 14 лет. И с 9 лет мы приобретаем путевки в ДОЛ «Сатурн» и «Старая Руза». Здесь дети пробуют себя в разных направлениях. Каждый день наполнен кружками, спортом, мастер-классами.

Вожатые помогают ребятам научиться общению, учат преодолевать трудности во взаимоотношениях, принимать особенности других, слушать и слышать.

Мария Бокова,
пресс-секретарь
Дорпрофжел на ЗСЖД:

— Свою Варвару впервые я отправляла в детский лагерь в 6 лет. Сегодня дочери 15, и это будет последняя поездка. Отмечу достойный уровень подготовки и развивающих программ в железнодорожных лагерях. У нас был опыт недельного пребывания с одноклассниками в муниципальном лагере, где условия намного отличались от наших ДОЛов в худшую сторону. Хочется сказать родителям, чтобы они не боялись отправлять детей в лагерь. Яркие воспоминания останутся им на всю жизнь.



Стихии вопреки

Помощь

Беда объединила всех

Мирон Добрынин,
Дорпрофжел на ЮУЖД
Челябинск

Среди пострадавших из-за наводнения в Оренбургской области немало действующих работников Южно-Уральской магистрали и ветеранов. Цифры поражают. Так, в Орске затопило жилища 932 железнодорожников и 586 пенсионеров. В Оренбурге количество пострадавших чуть меньше — 366 и 117 соответственно. И это, естественно, без учета членов семей, вместе с которыми цифры доходят до нескольких тысяч человек.

Начальник дороги Игорь Рязанов и председатель Дорпрофжел на ЮУЖД Андрей Бабинцев практически сразу выехали в Оренбургскую область для встречи с пострадавшими от паводка работниками магистрали и ветеранами. Были разработаны меры их поддержки. 9 апреля доставлена собранная в кратчайшие сроки гуманитарная помощь из Челябинска.

Самый серьезный удар по Орску пришелся на 5 апреля. С первых же часов работники Южно-Уральской магистрали, железнодорожного профсою-



Фото Анатолия Шулепова

за, волонтеры помогали пострадавшим, вывозили ветеранов и коллег из затопленных районов на лодках, доставляли еду, действовали в размещении тех, кто лишился жилья, разгружали гуманитарную помощь из прибывающих поездов. Последнюю же присылали не только работники предприятий полигона ЮУЖД. Так, несколько вагонов со всем необходимым прислали из Москвы.

«В первые же часы мы совместно с коллегами из Челябинска организовали штаб, который помимо организационной

работы выдавал пострадавшим коллегам гуманитарную помощь», — рассказывает методист по работе с молодежью Дома культуры Орска — руководитель корпоративных волонтеров Анастасия Сверчкова.

А ее присылали в очень больших количествах отовсюду. В первую очередь, конечно, воду, поскольку в городе она очень быстро стала непригодной для питья. Откликнулись в том числе и сотрудники Дорпрофжел из Оренбурга, которые постоянно звонили и спрашивали, что еще необходимо помимо воды.

«После стали присылать сухпайки, спички, хлеб, консервы (тушенку и рыбные). Несмотря на то, что поезда с «гуманитаркой» приходили либо очень рано (часов в 5-6 утра), либо ночью, железнодорожники, несмотря на то, что беда пришла практически в каждую семью, активно помогали с разгрузкой. Нехватки рук мы не ощущали», — говорит Анастасия Сверчкова.

Позже стали поступать предметы первой необходимости, которые так нужны в быту, — зубная паста и щетки, одеяла, подушки, детские вещи. Уровень воды к тому времени поднялся очень сильно — были затоплены первые этажи многоэтажных зданий, а частные дома зачастую оказывались под водой по крышу.

«Также был организован еще один штаб на территории вагонного эксплуатационного депо, — продолжает Анастасия. — На средства, которые выделялись Фондом «Почет», мы закупили одеяла, подушки, постельное белье, чайники. В первую очередь распределяли это между ветеранами. Когда пришла беда, люди быстро покидали свои дома — затопило буквально за считанные часы. Многие потом размещались у родственников и знако-

мых. Но, как оказалось, зачастую нечем было даже укрыться».

Дом самой Анастасии Сверчковой не пострадал — девушка живет в одной из самых высоких точек города. Тем не менее, в своей трехкомнатной квартире она разместила 11 родственников, в том числе и родителей, чей дом также скрылся под водой.

Примечательно, что члены РОСПРОФЖЕЛ даже в самые тяжелые минуты помогали друг другу и другим жителям города. Те, у кого были лодки, направились в затопленные районы и вывозили не только родственников, друзей и знакомых, но и обычных горожан.

«У нас на предприятии пострадали 31 работник и 40 ветеранов, — рассказывает председатель первичной профсоюзной организации эксплуатационного локомотивного депо Орск Ирина Борт. — Знаете, события тех дней напоминали какой-то апокалипсис, который мы видели только в фильмах. Я отлично помню 5 апреля, когда вода начала приходить. Была уже ночь, мы ехали на машине в затопленный район, чтобы помочь чем сможем. Темно, поскольку электричества нет, идет дождь, сирены воют, а навстречу нам молча следуют толпы людей. В руках то, что смог-

Молодежь

Студенты в помощь

В начале мая студенты Самарского государственного университета путей сообщения неделю провели в Оренбурге, помогая пострадавшим во время паводка. Об этом рассказал председатель ППО студентов вуза Азат Хуснутдинов.

— Азат, какую именно работу выполняли студенты-добровольцы?

— Поступил запрос от волонтерской организации Оренбурга с просьбой о помощи. Кроме того, от паводка пострадали сотрудники и учащиеся филиала СамГУПС, Оренбургского института путей сообщения.

Наши волонтеры работали на складах, сортируя и распределяя гуманитарную помощь. А также в колл-центре, отвечая на звонки пострадавших и принимая заявки на оказание помощи.

— Сколько человек было в группе волонтеров и как ее формировали?

— В первую очередь, по желанию самих добровольцев, конечно. Но преимущественно в нее попали

мужчины, потому что для работы на складах требуется физическая сила. Всего поехали 18 человек.

— Понадобилось ли проходить какую-то спецподготовку?

— Эпидемиологическая ситуация в зоне подтопления на тот момент была не очень хорошая, поэтому все в обязательном порядке сделали прививку от гепатита А. Что касается самой работы, то перед ее началом прошли инструктаж. Например, те, кто работал на телефоне, — как общаться с людьми. При приеме звонков волонтерам иногда приходилось выступать и в качестве психологов, потому что люди, потерявшие все свое имущество, конечно, были очень подавлены.

— Оказываете ли какую-то помощь пострадавшим сейчас?

— Собираем пожертвования для студентов и сотрудников Оренбургского института путей сообщения. Кроме того, если понадобится, готовы еще раз отправиться в зону бедствия, на этот раз уже, видимо, расчищать последствия наводнения.

Беседовала
Ольга Прямичина

Лидер

Добровольные помощники

Ирина Павлова,
внеш. корр. «Сигнала»

Работники железнодорожных предприятий Орска, не считаясь со временем, помогают пострадавшим от наводнения жителям затопленных районов города. Они не называют себя волонтерами, им ближе словосочетание «добровольные помощники».

На профсоюзном учете в ППО Оренбургского центра организации работы железнодорожных станций порядка 600 человек и 41 неработающий пенсионер. Когда случилось наводнение, каждый из них нашел возможность помочь людям.

«Поначалу мы не представляли себе масштабов катастрофы. Думали: обычный паводок, — вспоминает председатель ППО предприятия Юлия Глебская. — Но, когда пострадал поселок Ора, где у многих наших работников, в том числе Татьяны и Владимира Шевченко затопило дачу, а вода все прибывала и прибывала, поняли, что легким испугом не отде-



Фото Дорпрофжел на ЮУЖД

латься».

Однако у семьи Шевченко дача — не основное жилье, хотя они там живут обычно все лето, у них есть квартира в городе, которую наводнение не затронуло, так что жильем они обеспечены. Но у 27 работников Оренбургского центра организации работы железнодорожных станций, станции Орск и восстановительного поезда, которые проживают в микрорайоне Старый город и поселке Никель, куда пришелся основной удар стихии, дома затопило. Люди спешно эвакуировались в пункты временного размещения или к родным. Многие из работников оставались жить в комнатах отды-

ха станций Орск и Никель, потому что ехать на смену и возвращаться домой было не на чем: транспорт практически не ходил.

«К счастью, — рассуждает Юлия, — железная дорога и инфраструктура не пострадали. «Железка» не перестает служить нам верой и правдой: по ней из Орска до станции Новый город пустили по расписанию рабочий поезд, на котором возили людей и гуманитарную помощь. Спасибо проектировавшим ее инженерам, которые предусмотрели возможные риски, связанные с непокорным нравом реки Урал и его притоков, пути проложили выше. А Старый город находится в низине, и когда прорвало дамбу, большинство его домов (а там в основном частный сектор) затопило — кого до половины стены, кого под крышу. Я ездила с комиссией, которая определяет, в каких домах можно сделать капитальный ремонт, а какие придется сносить. Тяжело смотреть на саманные дома, стены которых осыпались внутрь. Большое счастье, что люди не погибли».

Помощь от РОСПРОФЖЕЛ начала поступать с первых же дней



Паводок, который пришел в Оренбургскую область в начале апреля, затронул многие города. Целые районы ушли под воду. За несколько часов люди лишились не только всего имущества, но и крыши над головой. Однако в традициях железнодорожников — не бросать своих в беде. И этот раз не стал исключением.

ли наспех вынести, рядом дети. Взгляды потерянные. Не передать словами, как было страшно».

Сейчас вода постепенно отступает. В дома уже можно попасть. К сожалению, многие из них непригодны для жизни: окна разбиты, доски на полу разбухли, повсюду глина и ил, мебель фактически уничтожена. Предстоит долгий период восстановления. Государство уже обещало компенсировать жителям убытки. Но это будет позже. А в первые же дни после прихода воды финансовую помощь труженикам магистрали и ветеранам оказывали как руководство Южно-Уральской, так и Дорпрофжел на ЮУЖД.

«Нужно было очень быстро поддержать наших коллег, поэтому руководством ОАО «РЖД» оперативно было принято решение о выплатах 50 тыс. руб., — сказал председатель Дорпрофжел на ЮУЖД Андрей Бабинцев. — Профсоюзом — об оказании помощи каждому члену в размере 10 тыс. руб. На эти цели профсоюз направил 15 млн руб. Понятно, что это не такая большая сумма, тем не менее, это были, так называемые «шоковые деньги», призванные помочь людям именно в первые дни наводнения».

Значительная нагрузка в это время легла на плечи профсоюзной бухгалтерии. Так, ведущий бухгалтер Оренбургского филиала Дорпрофжел ЮУЖД Наталья Сапожникова рассказывает, что всего за несколько дней ей пришлось подготовить около

“
Андрей Бабинцев,
председатель Дорпрофжел на ЮУЖД:
— Сейчас важнейшая задача — продолжать поддерживать людей, не оставлять их один на один с бедой. В те непростые апрельские дни железнодорожники, члены профсоюза, работники Дорпрофжел ЮУЖД Оренбургского региона, волонтеры показали себя как настоящие герои — стойкие, готовые протянуть руку помощи нуждающимся. И это желание поддержать близких — отличительная черта тружеников стальных магистралей.

600 платежных поручений. Для сравнения, ранее их количество в среднем было около 30 в день.

«Трудились как роботы, — грустно улыбается Наталья. — Приходили на работу ни свет, ни заря, а уходили затемно. Старались сделать все для того, чтобы вопрос с выплатами решился как можно быстрее. А ведь люди обращались к нам с болью на сердце, потерянные. С каждым надо переговорить, успокоить. Это тоже требовало времени. И при этом мы — работники Дорпрофжел — также помогли с разгрузкой гуманитарной помощи. Но ничего, справились, пережили самые трудные времена. Беда по-настоящему всех объединила».

Сегодня работа, как признаются сами профсоюзные лидеры, в действительности только начинается. Многие участвуют в

субботниках, помогают коллегам и ветеранам разбирать завалы, вывозить мусор.

«Мы ездили по домам, узнавали кто в чем нуждается, — продолжает председатель ППО Ирина Борт. — В первую очередь, конечно, работали с ветеранами, которым позаботиться о себе очень непросто. Организовали сбор денег в своем коллективе. Их разделили между пострадавшими. Сейчас много административной работы, помогаем коллегам с оформлением документов. Также предлагаем отправить детей в оздоровительный лагерь. Летом предстоит очень много работы по восстановлению хозяйства и родителям, с моей точки зрения, будет спокойнее, если ребята отправятся отдохнуть. Да и самой молодежи это намного полезнее, чем находиться в такой обстановке».

Профгруппор

Выходных не предвидится

Ирина Павлова,
внеш. корр. «Сигнала»

В ночь с 5 на 6 апреля электромеханика Орского участка Магнитогорской дистанции СЦБ, профгруппорга Екатерину Терехину разбудил телефонный звонок брата Алексея, и.о. начальника Орской дистанции СЦБ: «Катя, дамбу прорвало, беда!»

Объяснений не потребовалось. Екатерина Терехина без лишнего слов поняла, что та энергия, которую она до недавнего времени тратила на организацию праздников, спортивных соревнований, летнего детского отдыха и оздоровления членов профсоюза, сейчас придется перенаправить на помощь пострадавшим от последствий надвигающейся катастрофы, масштабы которой на тот момент себе никто не представлял.

«Орск разделен рекой Урал на две части, — рассказывает она. — Европейская сравнительно молодая и находится на более возвышенной части города, а дома там в большинстве своем многоквартирные, высокие, построенные из современных материалов. Азиатская же часть, так называемый Старый город, с которого начинался Орск, находится в низине и застроен преимущественно частными саманными домами из глины, которая под напором воды раскисает и вымывается, оставляя дома без стен».

Уже 6 апреля стало затоплять Старый город, началась эвакуация людей. Екатерина на рабочем поезде, который пустили в связи с чрезвычайной ситуацией, приехала в азиатскую часть города, куда все прибывала и прибывала вода, чтобы помочь одиноким старикам эвакуироваться в пункты временного размещения.

Вернувшись домой глубокой ночью, она заглянула в телеграм-канал и увидела сформированную неравнодушными жителями группу «Сильный Орск». Там она и узнала, что в город придет фура с питьевой водой и нужна помощь в ее разгрузке. Не раздумывая, Екатерина отправилась помогать.

8 апреля в город прибыли первые два вагона с гуманитарной помощью из Челябинска, которую тоже надо было разгрузить, фасовать, раздавать. Чтобы было удобнее это делать, поначалу выделили комнату на железнодорожном вокзале, а на следующий день — большое помещение с полками, столами и



Фото Дорпрофжел на ЮУЖД

другой необходимой мебелью, где расположился узловой волонтерский штаб, под руководством методиста по работе с молодежью дома культуры железнодорожников Анастасии Сверчковой и Екатерины Терехиной.

«Очень большая помощь поступает из различных городов от железнодорожных предприятий, — продолжает Екатерина. — Присылают крупы, консервы, в том числе тушенку и сгущенку, туалетную бумагу, влажные салфетки, памперсы для деток, пеленки, много одежды новой с бирками, подушки, постельное белье и полотенца. Дважды помощь была из Магнитогорска с большим количеством питьевой воды, в которой нуждались очень многие. Из Москвы — постельное белье, одеяла, подушки, электрические чайники и удлинители. Все новое, все хорошее. Нам помогали города Оренбург, Златоуст, неоднократно получали помощь из Челябинска».

Сейчас вода начинает потихоньку уходить из Орска. Надо оценить масштабы бедствия и объемы помощи.

«Компания «РЖД» создала комиссию по оценке ущерба, в которую я вошла, — продолжает Екатерина. — Мы обходили затопленные дома и поражались, что городская комиссия, побывавшая там до нас, посчитала пригодными для ремонта даже строения, у которых фундамент треснул и стены отходят друг от друга. Наша комиссия сделала свои выводы и направила доклад в соответствующие службы».

Конечно, с уходом воды проблема останется. И помощь пострадавшим нужна будет еще долго.

В очередные выходные Екатерина с сыном Димой и племянником Арсением вновь пойдут к одиноким пенсионерам помогать разбирать завалы в домах после наводнения. Конечно, в свободное от работы и учебы время. Так что в ближайшее время выходных не предвидится.

Фото Анатолия Шулепова



катастрофы — как финансовая, так и вагоны с гуманитарной помощью, фуры с питьевой водой. Приходит она и сейчас. И главная задача председателя ППО — организовать работников на ее разгрузку и распределение, координировать действия, где забрать, куда отвезти.

«Можно сказать, — уточняет Юлия, — что все работники Оренбургского центра, станции Орск и восстановительного поезда, которые тоже состоят на профсоюзном учете в нашей первичке, активно участвуют во всех погрузочно-разгрузочных работах. В WhatsApp кидаешь объявление, что, когда и где нужно разгружать, приходят все, кто не на смене. Перевозочный процесс, которым нужно управлять, не прекращается. Но кто свободен в данный момент, приходит и помогает. А

мешки с гуманитарной помощью прибывают большие, тяжелые. Там и продукты питания, и одежда, и обувь, и много чего еще. Все разгружают, сортируют и выдают людям».

Тем, кто не может прийти или приехать за гуманитарной помощью, ее привозят работники, у которых есть транспорт. Юлия сама кладет гуманитарку в багажник и салон своей машины под самое «некуда» и везет по адресам, где живут пострадавшие от наводнения. Так делают и ее товарищи, у которых есть автомобили.

«Много у вас волонтеров?» — спрашиваю на прощанье Юлию.

Она улыбается: «Много. Сейчас все стали волонтерами, точнее — добровольными помощниками, которые без всяких пафосных слов идут и делают свое дело».

Поддержать своих

На сайте Благотворительного фонда «Почет» продолжается сбор пожертвований в поддержку семей железнодорожников и неработающих пенсионеров ОАО «РЖД», потерявших кров и имущество в результате стихийного бедствия в Оренбургской и прилегающих областях. Уже собрано более 2,6 млн руб. Сбор поддержали 2697 раз.

Присоединиться к сбору можно по QR-коду:





Музей

Хранитель памяти

Ирина Павлова,
внеш. корр. «Сигнала»

Историю эксплуатационного локомотивного депо Тайга, старейшего предприятия Транссибирской магистрали, хранит ветеран ЗСЖД Владимир Васильев, представитель династии, общий железнодорожный стаж которой составляет 540 лет.

Когда Владимир окончил школу, сомнений в том, что он пойдет на железную дорогу, у него не было. Ведь все Васильевы работали на «железке» — движенцы, вагонники, локомотивщики. Для Владимира главным примером был и остается отец Виктор Максимович. Он начал помощником машиниста паровоза, а затем, самостоятельно изучив теорию и практику вождения электровозов в техническом кабинете депо, сдал экзамены на помощника машиниста электровоза, а по прошествии трех лет — на право управления современными локомотивами. Выйдя на пенсию, он посвятил жизнь сохранению истории родного предприятия, став хранителем исторического наследия предприятия.

Во многом его судьбу повторил и Владимир. «После службы в армии, — вспоминает он, — я поступил водителем в гараж Тайгинского отделения Кемеровской дороги (ныне — Кемеровский регион Западно-Сибирской дороги). Но как только представилась возможность, перешел в локомотивное депо и выучился на курсах на помощника машинистов. Закончив их, год проработал и пошел курсы машинистов. 1 апреля 1987 года сел за правое крыло в кабине электровоза».

Владимиру пришлось приложить немало усилий, чтобы не отставать от сверстников, пришедших в депо раньше него. Он всерьез занялся самоподготовкой, стал принимать участие во всех конкурсах профессионального мастерства, завоевывая призовые места, повышая шаг за шагом свою классность. Машинист первого класса, он за годы, что работал в пассажирском движении, был дважды награжден знаком «500 000 км безаварийного пробега локомотива».

В 1994 году Владимиру Васильеву предложили стать машинистом-инструктором и возглавить пассажирскую колонну № 1 — 50 пассажирских бригад и 24 бригады электропоездов. Эта работа ему очень нравилась. Он находил время для каждого машиниста, каждого помощника, чтобы ответить на вопросы, дать совет, а при необходимости организовать, а то и самому провести технические занятия по нужной теме. Васильев это делал с удовольствием. Он и сам про-



Владимир Васильев с сыном Максимом

фессионально никогда не стоял на месте. Изучал специальную литературу, постоянно повышал квалификацию на курсах в дортехшколе и заочно окончил Омский государственный университет путей сообщения. Своими знаниями он делился с работниками колонны. И когда в 2003 году его назначили заместителем начальника депо, долго в этой должности он не проработал — попросился на прежнее место.

«Мое дело — машинист-инструктор, — поясняет Владимир свое решение. — Так я и сказал начальнику депо Виктору Акимовичу Коваленко. Он меня понял и поручил самую отстающую колонну — восьмую. В ней часто менялись машинисты-инструкторы, и ребятам казалось, что они никому не нужны, чувствовали себя, так сказать, «бесхозными», отчего страдала дисциплина. Надо было исправлять положение. И я вернулся к любимому делу — индивидуальной работе с людьми. Это дало свои плоды. Ребята стали работать лучше, больше не позволяли себе нарушений».

В 2006 году Владимира Васильева избрали председателем ППО локомотивного эксплуатационного депо Тайга. А в 2021 году, когда его отец Виктор Максимович отошел от дел, Владимир Викторович занял его место хранителя-смотрителя Комнаты исторического наследия предприятия, где собраны важнейшие экспонаты и исторические документы становления депо Тайга.

Здесь приходит много людей. И не только тайгинцы. Приезжают из Томской и Кемеровской областей. Частые гости здесь — дети и подростки, учащиеся Дортехшколы, отдыхающие в санатории-профилактории. Кого-то приводят учителя, кого-то — родители, которые интересуются историей страны и стараются привить этот интерес детям.

Владимир Викторович с гордостью рассказывает историю родного депо, теснейшим образом связанную с историей станции Тайга. Ведь их строительство в масштабах Великого Сибирского пути началось одновременно в 1895 году. Паровозное депо

ского наследия депо Тайга смотрят те, кто когда-то работал здесь — водил поезда, ремонтировал локомотивы.

Экспозиция музея рассказывает о комсомольце-машинисте Алексее Бычкове, прославившем депо Тайга в тридцатые годы, о машинисте Петре Катаеве, «взявшем» на паровозе серии Эу 1500 тонн (на 300 тонн больше нормы), о женской паровой бригаде Раисы Кулагиной, сформированной во время войны для замены ушедших на фронт машинистов, о машинисте Александре Порошине, который провел первый поезд с электровозом на тайгинском участке. Всех не перечислить. Но Владимир Васильев во время экскурсии находит время, чтобы сказать о каждом.

И конечно о представителях железнодорожной династии Васильевых, которая ведет свою историю с 1927 года, когда ее основатель, Анкендин Дмитриевич Васильев тачал сапоги всем железнодорожникам на станции Суджинка.

Кстати, продолжают железнодорожные традиции семьи Васильевых и сыновья Владимира Викторовича. Максим, недавно вернувшийся из зоны боевых действий, ветеран СВО, машинист первого класса моторвагонного депо Новокузнецк, водит электропоезда. Иван работает машинистом электровоза грузового и пассажирского движения в депо Новосибирск.

Во время экскурсий Владимир Васильев обязательно останавливается у стенда профсоюзной организации. Трудно переоценить ее роль в жизни предприятия: ведь она объединяет 1100 членов профсоюза, практически весь коллектив предприятия.

Сейчас Владимир занимается пополнением музейных фондов. «Жизнь не стоит на месте, — говорит он. — В 2022 году депо дважды становилось победителем отраслевого соревнования

“

Продолжают железнодорожные традиции семьи Васильевых и сыновья Владимира Викторовича. Максим, недавно вернувшийся из зоны боевых действий, ветеран СВО, машинист первого класса моторвагонного депо Новокузнецк, водит электропоезда. Иван работает машинистом электровоза грузового и пассажирского движения в депо Новосибирск.

Тайга было построено через год. В том же 1896 году со станции Тайга отправился первый состав, который тянул трехосный паровоз с ручным тормозом, получивший название «Русачок».

С тех пор прошло 128 лет. Теперь поезда тянут локомотивы «Синара», «Гранит», электровозы серии ЭП2К.

А с музейных стендов на посетителей Комнаты историче-

среди 148 локомотивных депо. И стало лучшим предприятием по итогам года. Генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров вручил нам памятный знак. Конечно, это тоже отражено в экспозиции, иначе нельзя: ведь то, что случилось сегодня, завтра станет фактом, который должен быть сохранен в истории, чтобы не прерывалась времен связующая нить».

Председатель

Лидер профкоманды

Наталья Соловьева,
Дорпрофжел на ДВЖД
Хабаровск



Уже почти три года Светлана Базанова — лидер дружной команды профсоюзного актива Тындинского центра организации работы железнодорожных станций ДВЖД.

Везде, где работала Светлана, о ней говорят как о высококвалифицированном работнике и специалисте своего дела. Она, как истинный ребенок строителей БАМа занимается любимым делом на любимой дороге. Считает счастьем, что была рождена в столице БАМа в 1976 году. В городе, где каждый мечтал совершить трудовой подвиг.

Сразу после училища она начала трудовую деятельность в должности дежурной по станции Курьян, далее — развездной дежурной на участке Штурм — Бестужево. Работая, получила диплом техникума, чуть позже — Дальневосточного государственного университета путей сообщения. Десять лет возглавляла станцию Сети.

«Внимательность, терпение, спокойствие, доброта сочетаются с твердостью, способностью быстро принимать решения и находить выход из любой, казалось бы безвыходной ситуации», — рассказывает о Светлане цехом станции Беркамит Алена Белая.

А когда ты по-настоящему предан своему делу, это привлекает окружающих. Наверное, поэтому Светлана с легкостью удалось собрать вокруг себя единомышленников, создать профсоюзную команду.

«Есть закон вовлеченности. Когда люди идут за конкретным человеком, за тем, кто излучает уверенность. Именно таким является наш профсоюзный лидер Светлана Базанова. Честно говоря, не припомню, чтобы она отвергла хоть одну мою «сумасшедшую» идею или отказала в помощи работникам. Несомненно, проблем еще очень много, но постепенно решаются и они. Пожалуй, самой главной победой Светланы я бы называла то, что люди перестали замалчивать проблемы и с легкостью обращаются в профсоюз: знают, что им обязательно помогут», — отметила Алена Белая.

Фото Дорпрофжел на ДВЖД



Акция

Экологичные бухгалтеры

Никита Ткаченко,
Дорпрофжел на ЮВЖД
Воронеж

Профсоюзные активисты Совета молодежи Юго-Восточного территориального центра фирменного транспортного обслуживания занялись сбором пластиковых крышек.

При содействии общественной организации «Общие дети» они организовали на базе пред-

приятия экопункты в рамках социально-благотворительного проекта #Крышка_малышка.

Собранные крышки от пластиковых бутылок сдают в пункты приема, когда набирается крупная партия, ее отправляют на завод по переработке пластика. За полученное сырье предприятие переводит деньги на счет общественной организации.

Ее специалисты закупают медицинские наборы для детей, переводят средства на лечение

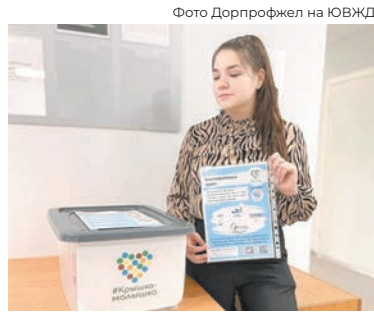


Фото Дорпрофжел на ЮВЖД

малышей, а также на оплату нянечек для отказников в рамках проекта «Выжить без мамы».

Составил Алексей Пискунов

	Закрепка для брёвен	«Наждак» у косметолога	Настоятель-католик	Южный плод на любителя	Певец из «Весёлых ребят»	Гангстер (разг.)
	«Око» системы ПВО	Шумная величина	Зубо-хранилище	Автор дурацких законов	Страна бездетных пап	Борец с дырами на штанах
	Раннезимний сорт яблок	Распутин	«Пассажиры» Ноева ковчега	Перевозчик раствора	Шахматная фигура	Хрустальный эшафот цветов
	Актриса Красько	Еврейский язык	Куплетист Касторский	Жан-Руссо	Категория в классификации	Крик швамбранов
Кинолог по царски	Мандат новосёла	Смесь мороки с суетой	Игрушка в нарядах	Сходка сливок общества		
Музейные закрома	Дама на конце провода	Рыбий «пир во время чумы»	Тоннель под забором	«Неустойчивый» галоген	Крупа ясельной каши	
	Лидер коротышек	Кто спел в палиндроме?	Попугай-аксакал	Повышается в ссоре	Лоботряс	
	«Междуножие» моста	Японский острый хрен	«Фраза» языка тела	Сарай для сушки снопов	«Толкушка» в ступе	Договор между странами
	Главный оптический объект	Знает, где его собака зарыта	Брат Кокоши	«Фирменная» часть	Образец вёртки	Индикатор запахов
	Лезет только в свои дела	Машина в честь Сталина	«Буква» в азбуке кипу	«Холм» Виктора Рыбина		
Громогласная повозка				«Рука» моржа		

Ответы на сканворд, опубликованный в № 17

По горизонтали: Допуск. Атлант. Томление. Подиум. Лед. Зад. Лекарь. Строитель. Грач. Звено. Баба. Зет. Рог. Лафа. Рыба. Шоссе. Рис. Сиам. Мук. Бравада. Иешуа. Лад. Ржев. Ока. Ухо. Галифе. Кантата. Ареал. Урюк. Рязань. Запятки.

По вертикали: Лампас. Эльдар. Энтузиазм. Доля. Пение. Стела. Томат. Медь. Ерш. Дереза. Льгота. Краб. Чары. Гага. Неформал. Боб. Левша. Шкипер. Сумбур. Эскадрон. Иуда. Раж. Моцарт. Казаки. Егерь. Угар. Блюз. Указ. Хала. Фан. Туя. Тюк.

История

Рекорд на болотах

Сергей Черешнев,
корр. «Сигнала»

Строительство железной дороги от Вологды до Архангельска в конце XIX века оказалось настоящим подвигом проектировщиков, инженеров и мастеров всех профессий. Россия первой в суровых условиях Севера, через многокилометровые болота сумела построить дорогу в 595 верст за три года.

У истории этого проекта есть все для сюжета большого романа: интригующее начало с участием сильных мира сего, приключенческий сюжет самой стройки, скандальное окончание со множеством недоговоренностей.

В 1894 году император Александр III отправил министра финансов Сергея Витте искать место для удобной гавани флота на севере в Мурмане. Позднее Витте в своих мемуарах напишет, что после возвращения он просил у царя две железные дороги — на Мурманск и на Архангельск. А получил добро только на вторую.

В такой трактовке есть доля лукавства. Сам Витте годом ранее уже добился от императора одобрения заявки от «Общества Московско-Ярославской железной дороги» на строительство однопутной дороги до Архангельска. В императорской экспедиции на Соловки и Мурман директор общества Савва Мамонтов принимал участие уже как лицо заинтересованное. Александр III строить дорогу на Архангельск разрешил, но «за свой счет, за свой риск и страх». Ссуду на строительство Мамонтову в 19 млн руб. все же дал. Разрешить успел, но увидеть результат уже не мог.

Об исключительной энергии главы общества — главного подрядчика магистрали Саввы Мамонтова несмотря на его юный для отечественного купечества возраст уже слагали легенды. Об «Обществе Московско-Ярославской железной дороги» шутили, что только они могут строить по 100 верст дорог ежегодно. И если бы ему дали волю, покрыли бы рельсами всю страну.

Савва Иванович, как сейчас бы сказали, «умел в пиар» для своего времени лучше других. Чтобы привлечь внимание к новой стройке, он пригласил

художников Константина Коровина и Валентина Серова. Их он отправил на пейзажи вместе с проектировщиками. А в 1896 году, когда магистраль уже строилась, Коровин лично оформлял павильон о Севере для главного экономического форума века — Нижегородской ярмарки. Его посетил лично новый император Николай II, который особенно восхищался живым тюленем в специальной бочке. Обещал лично приехать на открытие дороги.

Но открывали магистраль через год без него. Может, и к лучшему. После визита государственной комиссии, сразу после приемки, несколько участков совсем новой однопутки все же пришлось прокладывать заново — рельсы ушли в болото.

И таких историй у строителей за три года набралось достаточно. Эта дорога стала настоящим соревнованием упорства строителей, железнодорожников и природы. Возведение единственного тогда пути вели с двух сторон от Вологды и Архангельска. Все материалы приходилось подвозить гужевым транспортом, даже дерево. Из местных на линии была только иловая глина. В некоторых случаях дорогу приходилось прокладывать через болота более 20 км. Самый известный случай произошел у реки Исакогорка, когда за ночь в трясину ушел паровоз с экскаваторами.

В этих условиях работать, конечно, было непросто. Нередко в ледяной воде. Не удивительно, что вскоре Мамонтова обвинили в каторжных условиях труда для строителей. Жалобы подавались вологодскому губернатору. Но проверка выявила, что очередь желающих поехать на стройку в Ярославле не заканчивается. Общество хорошо платило и максимально заботилось об условиях быта рабочих. Ехали даже из Эстонии, где русским севером раньше только детей пугали. И многонациональный коллектив свой рекорд установил — 595 верст пути. На тот момент это было больше, чем вся сеть Московско-Ярославской дороги.

А самого Савву Мамонтова через год привлекли к суду. Оказалось, он занял из кассы общества дороги деньги на модернизацию Невского завода. Его оправдали. Но дорогу к окончанию суда уже отдали в казну.





Почти 30 литров донорской крови для пациентов Центрального военного-клинического госпиталя им. А.А. Вишневого сдали во время акции, которая прошла в конференц-зале аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ в Москве



Молодежный совет Дорпрофжел на СвЖД провел Ночь музеев в Музее истории, науки и техники Свердловской железной дороги



В Московской дирекции управления движением прошел городской конкурс профессионального мастерства «Московские мастера» по профессии «приемосдатчик груза и багажа». Первое место заняла Галина Фандеева (станция Рышково)



Тур в столицу Марий Эл и на полуостров Свияжск в Татарстане совершила группа членов профсоюзной организации Самарского агентства транспортного обслуживания АО «ФГК»



Конкурс фото- и видеоработ «Я — в профсоюзе» посвятили 10-летию Дорпрофжел на Крымской железной дороге. Победителям вручили памятные дипломы



На станции Конаково ГРЭС ОЖД прошла акция «Профсоюзный витамин»

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. Прямицына
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; volkovamn@rpzt.ru
PryamitsynaOV@rpzt.ru
E-mail: volkovamn@cckrpgt.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
При перепечатке ссылка на «СИГНАЛ» обязательна.
Выходит 48 номеров в год. Общий тираж: 65 309 экз.
Номер подписан: 21.05.2024. Номер заказа: