Сигнал

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 9 (993)
19–25 МАРТА
2020 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

СЛЕСАРЕЙ ЖДЕТ ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ СТР. 2

ЕДИНОМЫШЛЕННИКОВ СОБРАЛИ НА СЛЕТ СТР. 4–5

КРУГЛЫЕ ДАТЫ БРЫЗГАЛОВЫХ СТР. 6

ПРОГУЛКА ПО БАЙКАЛУ СТР. 8

СИТУАЦИЯ

Инструмент под запретом

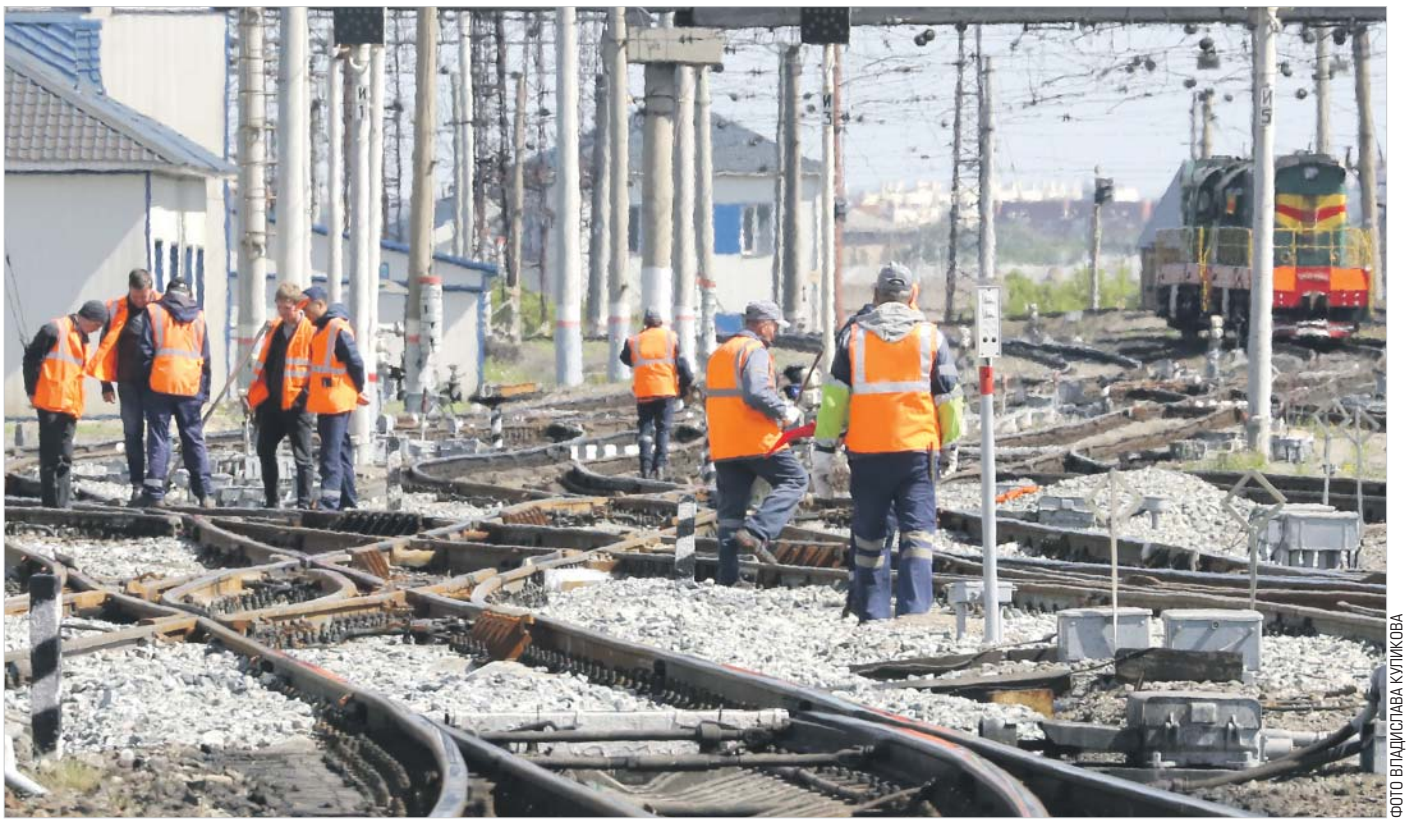


ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Новый инструмент только осложняет работу монтеров пути

НАТАЛЬЯ СОЛОВЬЕВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ХАБАРОВСК

Дистанции пути Дальневосточной дирекции инфраструктуры оказались не готовы к работе с новым винтовым инструментом. Техническая инспекция труда Дорпрофжел на ДВЖД потребовала приостановить его использование.

Инструмент производства ОАО «Калугатрансмаш» — винтовой разгонщик РСВ8, домкрат ДВМ1, рихтовщик РВ8 и гайковерт РГ1 — начал поступать в дистанции пути Дальневосточной дирекции инфраструктуры в прошлом году. Однако выяснилось, что эта техника проигрывает в простоте и эффективности своему гидравлическому предшественнику и малопригодна для работ на пути.

Одна из проблем — большой вес. Так, разгонщик РСВ8, используемый при продольной передвижке рельсов или плетей для восстановления нормальных стыковых зазоров, весит 68 кг. Это на 21 кг больше его предшественника — гидравлического разгонщика РГ-25-2. И если раньше для погрузки-выгрузки инструмента было достаточно двух человек, то теперь требуется четверо. Кроме того, и работать с ним сложнее, для РСВ8 характерны медленный зацеп рельса и отсутствие аварийного сброса.

Усугубляет ситуацию и оптимизация штата. Прежде путейские бригады состояли из 14 человек, а сейчас — максимум из шести, двое из которых сигналисты. Получается, что бригада даже не может унести весь инструмент. Для работы ей необходимы как минимум один разгонщик, два винтовых домкрата и четыре рихтовщика. Но иногда требуется больше, например, для рихтовки пути. Согласно технологической карте данный вид работ с использованием гидравлического инструмента должны выполнять не менее пяти человек. Это при том, что раньше один работник мог переносить одновременно два гидравлических рихтовщика. Теперь же для одного винтового рихтовщика требуются два человека.

Есть проблемы и с доставкой механизации к месту работ. Ее перевозят рабочим поездом или на автотранспорте. Но не везде есть подъездные пути. Поэтому путейцы несут ее на себе по тайге. И расстояния не маленькие — от полутора до десяти км. При таком марш-броске с утяжелением люди не только тратят рабочее время и устают, но и рискуют не заметить дикого зверя, например, медведя.

Требует винтовой инструмент и более длительного времени работы: на его установку и снятие уходит минимум на 20 минут больше, чем раньше. Если гидравлическим домкратом для подъема рельсошпальной решетки можно было управлять, применяя незначительное усилие, то «механику» необходимо закручивать и раскручивать вручную. Как рассказали в ППО Комсомольской дистанции пути, винтовой домкрат ДВМ1 малоэффективен. «Скорость подъема требует использования редукторных ключей, передаточная скорость которых низкая. Это увеличивает время подъема рельсошпальной решетки, поэтому этим инструментом можно работать только в «окно», — отметили там. — Домкрат оборудован устройством экстренного автосброса, при использовании которого возникает вероятность травмирования ног работников».

Новый инструмент раскритиковали уполномоченные по охране труда на семинарах, что прошли во всех территориальных управлениях ДВЖД.

По словам главного технического инспектора труда Дорпрофжел на ДВЖД Владимира Кулькова, их обеспокоенность объяснима. «Проверки техинспекции показали, что дистанции не готовы к использованию винтовой механизации. Ни в одном нормативном документе путевого хозяйства нет ни слова о новом инструменте. Отсутствует разработанная технология его применения, нет технологических карт на работы по текущему содержанию пути с его применением. А нормы оснащения для текущего содержания пути предусматривают наличие только гидравлических домкратов, рихтовщиков и разгонщиков. Неизвестно, как будет обеспечиваться безопасность труда работников при использовании винтовой механизации», — уточнил Владимир Кульков.

Техническая инспекция труда Дорпрофжел на ДВЖД потребовала от начальника Дальневосточной дирекции инфраструктуры приостановить работы по текущему содержанию пути с применением винтового инструмента до разработки технологических карт и выдала представление о необходимости проведения внеплановой специальной оценки условий труда из-за нового оборудования.

НОВОСТИ

МИЛЛИОНЫ ГОДА

Работникам предприятий на Куйбышевской магистрали в течение прошлого года по представлениям профсоюзных правовых инспекторов вернули 9,8 млн руб. Это на 36,7% больше, чем годом ранее.

«Нарушения оплаты труда в основном допускались во время задействования работников в выходные и нерабочие дни, привлечения их к сверхурочным без надлежащего оформления документов. Где-то попросту отсутствовал должный учет рабочего времени», — рассказала главный правовой инспектор Дорпрофжел на Куйбышевской железной дороге Ирина Илюхина.

В первом полугодии 2019 года только по предприятиям Нижнекамского центра организации работы железнодорожных станций работникам не выплатили более 3,3 млн руб. После представлений правовых инспекторов деньги людям вернули.

«Кроме того, по нашим представлениям производились выплаты неправомерно удержанных премий, оплачивались ночные часы при работах в «окна» и время, затраченное на дополнительные обследования при прохождении медицинской комиссии», — поделилась Ирина Илюхина.

БОЛЬНИЧНЫЙ ОПЛАТИТ ФОНД

В Правительстве России предложили кардинально реформировать систему больничных, декретных и отпусков с тем, чтобы люди все выплаты получали вовремя. С 2021 года такие выплаты полностью может взять на себя Фонд социального страхования. Соответствующий законопроект разрабатывается Минтрудом и должен быть внесен в Госдуму в декабре текущего года.

Главная цель инициативы — стопроцентные гарантии на получение денег. За работодателем останется обязанность перечислять взносы за каждого сотрудника в Фонд социального страхования. При этом важная деталь — положенные выплаты получат все претендующие на них работники. С одним лишь условием — трудоустройство должно быть официальным.

Сейчас выплаты через фонд проходят в пробном режиме. С момента перехода на новую систему в первую очередь удобство оценят работники малых предприятий, бюджеты которых не предусматривают всех рисков.

МОТИВАЦИЯ

Слесарей ждет вознаграждение

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Несмотря на прошлогоднюю индексацию заработной платы на 2,5%, фактический заработок работников за февраль 2020 года в сервисном локомотивном депо Карасук не увеличился, а, напротив, сократился на 6,2%.

Зарплата на предприятии невелика. Поэтому для его работников очень важна ежемесячная премия, составляющая изрядную часть заработка. В среднем за февраль прошлого года слесарю по ремонту подвижного состава было начислено 25 842 руб. В этом году в связи с индексацией работники ожидали, что получат больше. Но надежды не оправдались, поскольку им не заплатили премию. В результате за февраль этого года слесари получили в среднем по 24 251 руб.

Причина снижения заработков сводится к увеличению простоев локомотивов в ремонте, что влечет за собой невыполнение коэффициента готовности их к эксплуатации и, согласно положению о премировании, действующему на предприятии, — невыплату премии.

По мнению председателя профсоюзной организации сервисного локомотивного депо Карасук Александра Моора, это несправедливо. «Ведь локомотив задерживается в ремонте не по вине работников, а из-за недопоставки запасных частей, без которых ремонт невозможен», — поясняет он ситуацию.

Действительно, по плану в первом квартале 2020 года в сервисное локомотивное депо Карасук должны были поставить запчастей и материалов по 1188 позициям, но поставки оказались неритмичными. К 10 марта поставили лишь по 291 позиции (то есть 24,5% от запланированного). Естественно, что слесарь по ремонту подвижного состава не может на ситуацию повлиять. Поставки — не его дело, его дело — ремонт при наличии необходимых запчастей и материалов, которыми должен обеспечить работодатель. Но премии лишают слесаря.

«Положение о премировании материальную ответственность за окончательный результат возлагает на работника, от которого зависит далеко не все, — говорит председатель первичной профсоюзной организации АО «Желдорреммаш» и ООО «ЛокоТех-Сервис» (входят в группу компаний «ЛокоТех») Николай Данковцев. — Ведь производство — целая цепочка, все звенья которой должны работать. И если одно из них не выполняет свою функцию, надо именно к нему принимать меры. А согласно вышеупомянутому положению крайними оказываются слесари, необеспеченные запчастями. Они не могут повлиять на ситуацию, но именно им приходится расплачиваться за длительные простои локомотивов».

Сегодня в ГК «ЛокоТех» разрабатывают новое положение о премировании. Когда оно будет принято, пока неизвестно. А тем временем с начала этого года 34 работника, в том числе 25 слесарей по ремонту подвижного состава, не пожелавшие мириться со сложившимся положением вещей, уволились. Прийти им на замену желающих нет.

«Две недели назад я встречался с генеральным директором ГК «ЛокоТех» Александром Мавриным, — продолжает Николай Данковцев. — Он сказал, что в компании во изменение ситуации собираются повысить заработную плату, и просил представителей профсоюза подсказать, на что надо обратить внимание в первую очередь — по той же поставке запчастей — чтобы не было простоев. Также мы договорились, что сформируем свои предложения по выходу из создавшейся ситуации, чтобы помочь сохранить коллектив».

Председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров обратился к руководителям ГК «ЛокоТех» и холдинга «РЖД». Была достигнута договоренность, что вопрос будет решен в пользу работников. В итоге был подписан приказ о выплате единовременного вознаграждения работникам депо Карасук за февраль 2020 года, чтобы компенсировать недостающую премию. Документ распространяется еще на два предприятия — сервисные депо Барнаул и Инская, где сложилась аналогичная ситуация.

РЕШЕНИЕ

Моральный вред сельской местности

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Компенсация морального вреда по судебному иску работницы Нижнетагильского центра организации работы железнодорожных станций к администрации предприятия составила сумму, практически равную объему основных выплат.

В правовую инспекцию труда Дорпрофжел на СвЖД обратилась одна из дежурных по станции с просьбой составить исковое заявление. Работница решила взыскать с администрации зарплату за сверхурочные 2018 года.

Станция, на которой расположено рабочее место дежурной, находится в сельской местности. Документами советского периода для таких работниц была установлена льгота — 36-часовая рабочая неделя.

«Но дирекция управления движением, сославшись на расплывчатое понятие «сельская местность», в 2018 году не исполнила представление нашей инспекции об установлении женщинам, чьи рабочие места расположены в сельской местности, сокращенной рабочей недели, — пояснила правовой инспектор Нижнетагильского филиала Дорпрофжел на СвЖД Татьяна Сухарева. — А установила эту льготу только с ноября 2019 года, когда ее внесли в Трудовой кодекс».

Правовая инспекция профсоюза предложила работницам обратиться в суд, пообещав содействие в оформлении документов.

«Дежурная по станции Нижнетагильского центра организации работы железнодорожных станций сама сделала расчеты, и получилось так, что четыре часа за каждую рабочую неделю вылились в 23 тыс. руб.», — рассказала Татьяна Сухарева.

> **Но дирекция управления движением в 2018 году не исполнила представление правовой инспекции.**

Суд удовлетворил ее исковое заявление, обязав работодателя выплатить ей не только зарплату за 2018 год, но и компенсацию за задержку выплат — почти 4,5 тыс. руб., а также компенсировать моральный вред — 20 тыс. руб. Это, по словам, Татьяны Сухаревой, прецедент.

Кстати, и сегодня женщины, трудящие в сельской местности, могут потребовать с работодателей оплату сверхурочных часов за прошлый год. «Для этого им надо обратиться за помощью в составлении исковых заявлений к правовым инспекторам отраслевого профсоюза», — отметила правовой инспектор.

ОФИЦИАЛЬНО

Партнер РОСПРОФЖЕЛ — компания «Интернет Медиа», занимающаяся технической стороной программы лояльности, поощрила активных работников профсоюза, участвующих в развитии программы.

— Павла Грекова, заведующего отделом социальной сферы Дорпрофжел на Восточно-Сибирской железной дороге, **за отличные результаты по привлечению партнеров в программу лояльности**;

— Олега Савицкого, заместителя заведующего отделом организационной и кадровой работы Новосибирского подразделения Дорпрофжел на Западно-Сибирской железной дороге, **за лучшую организацию взаимодействия с ООО «Интернет Медиа» при привлечении партнеров в программу лояльности**;

— Елену Пахомову, председателя ППО электродепо «Северное» Дорпрофжел Московского метрополитена, **за отличную организацию работы по информированию членов профсоюза в рамках программы лояльности**.

За хорошую работу по привлечению партнеров в программу лояльности РОСПРОФЖЕЛ «Интернет Медиа» поощрила:

— Елизавету Михину, председателя ППО Эксплуатационного локомотивного депо Кочетовка Дорпрофжел на Юго-Восточной железной дороге;

— Светлану Сидорину, председателя ППО ЮВДИ Ртищевского железнодорожного узла Дорпрофжел на Юго-Восточной железной дороге;

— Владимира Контарева, председателя ППО ЮВДИ Балашовского железнодорожного узла Дорпрофжел на Юго-Восточной железной дороге;

— Ирину Шеянкину, правового инспектора труда профсоюза Мичуринского филиала Дорпрофжел на Юго-Восточной железной дороге;

— Владимира Транина, заместителя председателя Дорпрофжел на Юго-Восточной железной дороге по Мичуринскому региону;

— Евгения Плитоса, председателя ППО Сервисного локомотивного депо Лиски Дорпрофжел на Юго-Восточной железной дороге;

— Татьяну Боковец, председателя ППО Юго-Восточной дирекции инфраструктуры Лискинского железнодорожного узла Дорпрофжел на Юго-Восточной железной дороге;

— Валентину Еременко, председателя ППО, Белгородского центра организации работы железнодорожных станций Дорпрофжел на Юго-Восточной железной дороге;

— Владимира Бузюка, председателя ППО эксплуатационного локомотивного депо Елец-Северный Дорпрофжел на Юго-Восточной железной дороге;

— Галину Бурлакову, председателя ППО ЮВДИ Елецкого узла Дорпрофжел на Юго-Восточной железной дороге;

— Оксану Буркину, председателя ППО дистанции инженерных сооружений Дорпрофжел на Западно-Сибирской железной дороге;

— Владимира Иванова, члена профсоюза, электромеханика связи Самарского регионального центра связи, Дорпрофжел на Куйбышевской железной дороге;

— Маргариту Суворову, председателя ППО вагонного участка Ульяновск Дорпрофжел на Куйбышевской железной дороге;

— Татьяну Цыганову, специалиста социальной сферы Владивостокского филиала Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге;

— Ольгу Бродягину, председателя ППО станции Находка-Восточная на Дальневосточной железной дороге;

— Бориса Костенко, председателя ППО дистанций пути Ургальского узла на Дальневосточной железной дороге;

— Татьяну Бобровникову, специалиста организационной и кадровой работы Тындинского филиала Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге;

— Владимира Комарова, специалиста организационной и кадровой работы Комсомольского филиала Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге.

За хорошую организацию работы по реализации программы лояльности «Интернет Медиа» поощрило:

— Людмилу Прохорову, заведующую отделом социальной сферы Дорпрофжел на Юго-Восточной железной дороге;

— Татьяну Ляпину, заведующую отделом социальной сферы ППО аппарата ДПРОФ города Хабаровска.

За хорошую организацию работы по информированию членов профсоюза в рамках программы лояльности «Интернет Медиа» поощрила:

— Артура Семенова, машиниста тепловоза эксплуатационного локомотивного депо Новосибирск Дорпрофжел на Западно-Сибирской железной дороге;

— Олега Гельвига, ведущего специалиста по информационной работе Дорпрофжел на Октябрьской железной дороге.

ВЕЛОПРОБЕГ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ, ПОСВЯЩЕННЫЙ 75-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

12 июня – 2 августа!

В память о советских солдатах, тружениках тыла, с благодарностью к ветеранам-железнодорожникам за их вклад в победу над фашизмом 14 команд велосипедистов проедут через города-герои и города воинской славы.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК? ЧЛЕН РОСПРОФЖЕЛ? ПРИСОЕДИНЯЙСЯ!

Пройди отбор и стань участником команды

ТЕБЯ ЖДУТ:

- сотни километров дорог
- дружная команда единомышленников
- знакомство с родной страной и ее историей
- незабываемые впечатления

ОТ РОСПРОФЖЕЛ:

- памятная велоформа
- питание и проживание
- интересная программа

ОТ ВАС:

- членство в РОСПРОФЖЕЛ
- желание испытать себя
- своим примером пропагандировать здоровый образ жизни

Впереди 14 этапов разной сложности

Северная ветка: 6 этапов
Мурманск – Москва

Южная ветка: 7 этапов
Севастополь – Москва

Памятная ветка
Прохоровка (Курск) – Москва

Заявки: Veloprobeg2020.ru

Больше информации по ссылке: https://vk.com/veloprobegrosprofzel

ПРИЕМ ЗАЯВОК ДО 1 АПРЕЛЯ

СИГНАЛ
№ 9 (993) 19–25 марта 2020 года

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Единомышленников

Второй слет уполномоченных по охране труда планируется провести 26 марта. В нем примут участие представители всех дирекций и дорог ОАО «РЖД». «Сигнал» уточнил, чего они жду от мероприятия, какие, по их мнению, вопросы и проблемы требуют скорейшего решения, что они готовы предложить коллегам и как улучшить эффективность общественного контроля за обеспечением охраны труда.

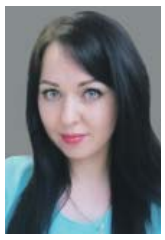
Светлана ШИЛКИНА,
ведущий технолог Сахалинского центра организации работы железнодорожных станций:

— Более 15 лет назад стала уполномоченным по охране труда. С 2016 года параллельно являюсь общественным инспектором по безопасности движения. Начинала общественную деятельность в то время, когда не было единого порядка оформления результатов проверки.

Сегодня многое сделано для развития института уполномоченных, проводится обучение с последующей проверкой знаний. Не хватает только единого четкого алгоритма применения этих знаний на практике. Вот этот вопрос и хотелось бы обсудить. Все мы относимся к разным профессиональным категориям — от слесарей до ИТР. Узкопрофильность, заточенность на обнаружение проблем в каких-то конкретных областях не лучшим образом отражается на проверках. Поэтому общая схема их проведения просто необходима, чтобы обращать внимание не только, к примеру, на разбросанные шпалы в междупутье, но и вникать в вопросы соблюдения сроков использования средств индивидуальной защиты, оценки их качества, состояния рабочих мест, суметь дать предложения по улучшению условий труда.

Проверка должна охватывать максимальное количество аспектов охраны труда. Задача-максимум для уполномоченного — помочь руководителю добиться максимальной безопасности производственного процесса.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА



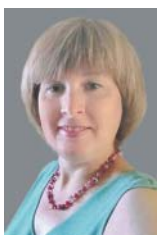
Светлана ТИМИРЮКОВА,
приемосдатчик груза и багажа Ульяновской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ:

— Было бы справедливым пересмотреть показатели премирования. В настоящее время, в частности, решение о премировании утверждается, если количество устраненных нарушений, выявленных уполномоченным, и внедренных его предложений в области охраны труда превышает 70%. Между тем выполнение этого условия никак не зависит от нас, так как оно вне рамок наших полномочий. Это прерогатива руководства, работодателя. Также целесообразно рекомендовать работодателю изготовить централизованно и по единому образцу удостоверения и нагрудные знаки для уполномоченных.

Дмитрий ОБУХОВИЧ,
оператор дефектоскопной тележки Боготольской дистанции пути:

— На слет подготовил с коллегами предложения. Например, предусмотреть выдачу единого электронного чипа с фотографией, где будет храниться информация обо всех документах, которые работнику необходимо иметь при исполнении должностных обязанностей. Это удостоверение, удостоверение о проверке знаний требований охраны труда, предупредительные талоны по охране труда, безопасности движения. Предлагаю рассмотреть вопрос утверждения целевой программы по приведению санитарно-бытовых вагонов, вагонов сопровождения к нормам противопожарной безопасности и санитарно-бытового обеспечения. А новые и выпускаемые из капремонта локомотивы оборудовать видеорегистраторами, как в автомобиле.

Много предложений связано с усовершенствованием спецодежды и «подгоном» ее под сибирские условия. Так, мы предлагаем внести некоторые изменения в конструкцию теплозащитного комплекта «Железнодорожник», предусмотреть в третьем и четвертом климатических поясах выдачу зимней специальной обуви только со встроенными накладками против скольжения, а также разработать линейку новой зимней спецобуви.



Валентина КУДРЯВЦЕВА,
дежурный по станции Екатеринбург-Сортировочный:

— Рассчитываю узнать, какие инструменты коллеги задействуют для решения «долгоиграющих» вопросов. С введением Положения о работе уполномоченных наш труд стал более результативным, нас стали чаще собирать для разъяснительной работы. Но хотелось бы внести предложение. Знаю, что для общественных инспекторов по безопасности движения поездов есть такая форма поощрения, как дополнительные три дня к отпуску. Было бы приятно, если это его стали применять и к нам.

Дмитрий АБРАМОВ,
помощник машиниста эксплуатационного локомотивного депо Батайск:

— Основную задачу слета вижу в том, чтобы взять на вооружение опыт работы коллег. Считаю, что усилить институт уполномоченных можно за счет семинаров и форумов с привлечением специалистов по охране труда и руководителей предприятий.

Для повышения уровня обучения работников хочу предложить на слете обучение локомотивщиков с использованием виртуальной реальности. В чем плюс данной методики: она позволит создать ощущение личного присутствия в объемном пространстве.

Роман ЕФРЕМЕНКОВ,
старший осмотрщик — ремонтник вагонов эксплуатационного вагонного депо Брянск:

— Ожидаю, что участие в мероприятии такого уровня даст возможность пообщаться с представителями всех служб, получить много полезной информации. Чем больше дискуссий — тем лучше.

От своего имени хочу сказать, что разработано и действует хорошее положение о дополнительном премировании уполномоченных по охране труда. Общаясь в процессе работы с общественными инспекторами по безопасности движения поездов, понял, что уполномоченные находятся в более выгодном положении в смысле мотивации. У нас все предельно ясно. Выполнил свою работу качественно — получи поощрение.

А чтобы институт общественного контроля сделать более эффективным, надо желающим дать возможность совмещать две общественные работы — уполномоченного и общественного инспектора. Ведь их цели и задачи направлены на обеспечение безопасности движения поездов и безопасных методов работы.

Алексей МАРШЕВ,
монтер пути Шимановской дистанции пути:

— Считаю, что нужно разработать локально-нормативный акт или добавить в Положение об уполномоченном (доверенном) лице по охране труда пункты, в которых будут конкретно прописаны сроки рассмотрения и устранения руководителями выявленных уполномоченными нарушений, а также обязанность руководителей подразделений ежемесячно контролировать их устранение.

собрали на слет

В стране и компании ежегодно меняется большое количество нормативных правовых актов по охране труда, переиздаются действующие положения и правила. Уполномоченный обучается один раз в три года. Поэтому требуется увеличить количество семинаров, круглых столов, связанных с нашей работой.

Светлана ЕЛГИНА,
дежурный по парку станции Карымская:

— Скорейшего решения требуют вопросы состояния охраны труда на современном производстве, а также возможные пути их решения, а именно: установление Альф-приборов для приемщиков поездов, введение автоматизированной уборки служебных проходов к рабочим местам. Для поддержания рабочих мест в эстетическом состоянии необходимо ежегодно проводить косметический ремонт.

Хотелось бы обратить внимание коллег на необходимость разработки методов оценки уровня состояния условий и охраны труда с учетом отраслевых особенностей и масштаба предприятий. И внедрение на этой основе практики ежегодного проведения конкурсов по охране труда. Составление национальных, региональных, отраслевых и тематических рейтингов в сфере охраны труда с обязательным участием в рейтингах муниципальных образований и субъектов России.

Олег ВАГИН,
машинист эксплуатационного локомотивного депо Курган:

— В слете я принимаю участие впервые, уполномоченным являюсь с 2006 года. Работа интересная и ответственная, добиваемся, чтобы наши локомотивные бригады трудились и отдыхали в условиях, отвечающих требованиям охраны труда. С ранней весны до поздней осени бригады депо задействованы в «окнах» по ремонту пути. Вагоны, предоставляемые для проживания работников вне постоянного места жительства, не всегда соответствуют санитарным нормам.

На слете хотел бы обратиться к руководству компании с просьбой о рассмотрении возможности предоставления бригадам современных вагонов-модулей для комфортного проживания.

Ольга ГУРКОВА,
дежурный по переезду Чуриловской дистанции пути:

— Хотелось бы узнать, какие сейчас применяются новые технологии для реального повышения производительности труда и сокращения производственного травматизма. Актуальными были и остаются вопросы организации санитарно-бытовых условий на рабочих местах, в том числе в зданиях переездных постов. Все эти помещения, как правило, находятся на балансе НГЧ, требуют ремонта: замены окон, стационарных обогревателей, электропроводки, кровли. От слета ожидаю решения вопроса поставки модульных зданий для дежурных по переезду для улучшения условий труда, отдыха и социальной поддержки женщин.

Алексей СМИРНОВ,
слесарь по ремонту подвижного состава моторвагонного депо Санкт-Петербург-Балтийский:

— Первый слет показал, что высказанные его участниками идеи и предложения были услышаны и реализованы в том или ином виде.

Сегодня в ОАО «РЖД» проводится политика цифровизации. Надеюсь, что на слете узнаем о таких нововведениях применительно к охране труда. А еще — коллегиально нужно обсудить вопрос дополнительной мотивации. Например, предоставление уполномоченным дополнительных оплачиваемых дней к отпуску. Актуальна и тема наставничества, считаю, что наиболее опытных коллег следует активно вовлекать в процесс наставничества молодых работников.

Евгений ЛЮБЛИНСКИЙ,
монтер Калининградской дистанции пути:

— К сожалению, в прошлом году в нашей дистанции пути не удалось отработать без случаев травмирования. Был смертельно травмирован, сбит поездом, помощник машиниста мотовоза. Как показало расследование, есть определенные недоработки во взаимодействии как со смежными службами, так и внутри предприятия.

На слете хотел поднять вопрос о предупреждении травматизма от наезда подвижного состава. В конце 90-х годов прошлого века на станции была установлена система оповещения работников на пути. Она, хоть и не была идеальной, поскольку работала от переносных кнопок-ревунов, но все же являлась дополнительным средством охраны жизни и здоровья бригад при работе на станции. Прошли годы, и система морально устарела. Одной из причин отказа от ее использования были жалобы населения, проживающего рядом со станцией, на шум и его негативное воздействие. Поэтому постепенно от «ревунков» отказались.

Насколько я знаю, такие системы уже и не выпускаются. Может, стоит рассмотреть на уровне компании вопрос о разработке и внедрении новых индивидуальных систем оповещения работников на базе цифровых технологий? Ведь они оградят работников от наезда подвижного состава, спасут жизни и здоровье. Наверное, это будет затратно для компании, но человеческая жизнь бесценна.

Евгений ПОПОВ,
старший осмотрщик-ремонтник вагонов эксплуатационного вагонного депо Кочетовка:

— Жду открытого обсуждения вопросов. Каждый озвучит проблемы, с которыми сталкивается, я уже думал над решением своих и готов поделиться мыслями. Уверен, что слет — площадка, где видение проблемы и способов ее решения одного человека может стать позицией для всей сети.

Считаю, что в первую очередь надо решать те проблемы, которые есть на местах. Тогда и сетевой уровень производственной безопасности будет расти. К примеру, небольшая вроде бы проблема отсыпки технологических проходов на ПТО и опробования тормозов щебнем крупной фракции — 25–60 мм. При этом технические требования, а также правила устройства и содержания технологических проходов требуют использования щебня фракции 20–40 мм. А толщина слоя должна быть 10–13 см. Но стандарт нарушается. Ведь такой щебень почему-то на железную дорогу не поставляется, хотя его используют при строительстве автодорог. Эту проблему я хочу затронуть на слете, обсудить с коллегами и попытаться добиться решения.

Алексей СЫРЦЕВ,
машинист электропоезда моторвагонного депо Киров:

— Хотел бы услышать информацию о порядке оформления некоторых документов. Из конкретных вопросов планирую обозначить тему недостаточного освещения канав в цехе ремонта. Отсутствие должного внимания и контроля приводит к тому, что люди портят свое зрение. И еще пожелание — проводить обучение уполномоченных хотя бы раз в год, и при этом с практическими занятиями, когда все можно потрогать руками. В конце прошлого года я проходил заочное обучение, но считаю, что в таком формате знания по охране труда не так хорошо усваиваются, как на практических занятиях.

Юлия ЛАВРУХИНА,
дежурная по парку железнодорожной станции Мундыбаш:

— В первую очередь жду полезного общения с коллегами, приобретения нового опыта, формирования пространства для созидания свежих идей, направленных на совершенствование общественного контроля. Считаю, что уполномоченный по охране труда — это, в первую очередь, настоящий профессионал, способный принести пользу во многих аспектах работы и жизни. Поэтому сама в свободное время провожу встречи с воспитанниками детского сада № 95 и учениками средней образовательной школы № 15 станции Мундыбаш, которые посвящены правилам поведения детей вблизи железной дороги и профилактике травматизма.

Уверена, что на слете единомышленников сумею найти поддержку своей инициативы.

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

В этом году исполняется 115 лет РОСПРОФЖЕЛ. Менялись его названия, лидеры, но неизменной оставалась цель, достижение которой и сегодня объединяет всех членов профсоюза, — право человека труда на уважение, безопасный труд и достойную зарплату.
История профсоюза — неотъемлемая часть истории страны. «Сигнал» продолжает серию публикаций, посвященную этой теме.

ДИНАСТИЯ

Круглые даты Брызгаловых

ОЛЬГА КУДРЯШОВА,
Дорпрофжел на МЖД
МОСКВА

В юбилейном для РОСПРОФЖЕЛ году круглые даты отмечает и династия брянских железнодорожников Брызгаловых, которой исполняется 350 лет. Ее основатель — Яков Брызгалов был машинистом локомотива. Его потомки расширили профессиональную «географию», некоторые из них стали профлидерами.

«Все Брызгаловы были членами профсоюза, — говорит председатель профкома вагонного депо Брянск-Льговский Людмила Брызгалова.— Общий стаж работы представителей нашей династии в профсоюзе насчитывает 45 лет».

В вагонное депо Брянск-Льговский Людмила пришла в 1981 году. Сначала была инженером группы надежности, затем – инженером по охране труда. По роду деятельности знала всех в депо. К 2000-му, когда на предприятии были назначены выборы председателя профкома, кандидатуру Людмилы Брызгаловой коллектив поддержал. Имело значение и другое.

«Мне повезло с учителями, — говорит Людмила. — Среди них Александр Фролович Азарченков. В свое время он был профсоюзным лидером в депо. Обладал энергией, знаниями, люди к нему тянулись. Настоящая глыба. Помог мне и тогдашний начальник депо Владимир Иванович Павлюкевич. Он был надежным, как сейчас сказали бы, социальным партнером».

Людмила, в этом году отмечающая 20-летие работы в профсоюзе, вспоминает и поддержку со стороны представителей клана Брызгаловых. С 1972 по 1983 год профком в локомотивном депо Брянск-2 возглавлял один из сыновей Якова Брызгалова Владимир Брызгалов, дядя мужа Людмилы.

«Он тоже стал наставником, — продолжает Людмила. — Причем, мы могли общаться не только в служебной обстановке, но и во время семейных встреч. Не раз он приводил мне примеры из своей повседневной практики, подсказывал, как действовать в той или иной ситуации».

Теперь уже сама Людмила делится опытом с молодой коллегой, своей дочерью Ксенией Брызгаловой — ведущим конструктором ПКБ по инфраструктуре ОАО «РЖД», заместителем председателя профкома аппарата управления ПКБ.

«Беру пример с мамы, — говорит Ксения. — Когда мне предложили заняться вопросами молодежной политики в профкоме, я, конечно, посоветовалась с ней. Мама поддержала».

ФОТО ВЕРЫ ЧУБАРОВОЙ

По ходу беседы с Людмилой зашла речь и о том, что профсоюзный лидер должен чувствовать время. Скажем, перед Владимиром Брызгаловым стояли одни задачи, перед Людмилой в начале ее деятельности — другие. Иных подходов требует и сегодняшний день.

«Одна из основных проблем, которую решал Владимир Яковлевич, — жилищная, — размышляет Людмила. — Профсоюзная организация Брянского отделения в те годы стала инициатором строительства жилых домов для работников Брянского узла. Этот жилой фонд и сегодня существует. В конце 80-х — начале 90-х пришлось заниматься вопросами обеспечения товарами повседневного спроса».

А в начале 2000-х перед профсоюзом стояла задача переформатирования своей структуры. На первый план вышел контроль за соблюдением социальных гарантий работников. «Это остается в поле нашего зрения и сейчас, — уточняет председатель профсоюзной организации. — Появляются и новые вызовы. Например, наше сервисное вагонное депо входит в состав АО «ВРК-1», а не ОАО «РЖД». Все чаще мы поддерживаем инициативы по внесению изменений в законодательство, предложенные РОСПРОФЖЕЛ. Ведь они направлены на улучшение жизни железнодорожников».

ИСТОРИЯ

От революционных дел до «Союзкино»

ЕЛЕНА ПОЛОВИНСКАЯ,
Дорпрофжел на КрЖД
КРАСНОЯРСК

В Красноярске есть несколько улиц, которые получили имена известных профсоюзных деятелей. Газета уже рассказывала об Алексее Рогове («Сигнал» № 6), но он не единственный лидер, который оставил память в истории. Так, бывшая 15-я Продольная в районе Старой Покровки улица сегодня носит имя Петра Красикова, а есть улица в жилом массиве «Северный» — Бориса Шумяцкого.

Петр Красиков (на фото слева) — известный революционер и политический деятель, приложивший руку к созданию красноярского профсоюза железнодорожников.

Красиков родился в Красноярске, в семье юриста. Студент юрфака столичного университета, за связь с революционной эмиграцией высланный на родину из Санкт-Петербурга под гласный надзор полиции в 1894 году. В 1896–1899 годах работал на станции Красноярск приемщиком грузов на казенные пароходы, курсировавшие по Ангаре.

Красиков стал одним из первых профессиональных революционеров, организовавших рабочий кружок на железной дороге. В марте 1897 года он знакомится с Владимиром Ульяновым, приехавшим в Красноярск по пути в Шушенскую ссылку.

Работа на Транссибе дала Красикову возможность осуществлять связь политических ссыльных со всеми крупными марксистскими кружками страны, передавать прокламации, листовки и нелегальную литературу по железной дороге. По окончании гласного надзора, в 1899 году, Красиков выехал в столицу, а в 1908-м получил диплом юриста. К тому времени он был уже профессиональным революционером, членом редакции газеты «Искра».

Гораздо позже Покровки, в начале 80-х годов прошлого века, начал застраиваться в Красноярске микрорайон «Северный». В октябре 1987 года решением исполкома Красноярского горсовета № 396 новая улица в жилом массиве названа в честь Бориса Захаровича Шумяцкого.

Борис Шумяцкий (на фото справа) — рабочий Красноярского железнодорожного депо. В Первую русскую революцию он командовал боевым отрядом Красноярской республики, забаррикадировавшимся в Главных железнодорожных мастерских.

В январе 1906 года Шумяцкий бежал от смертного приговора в Аргентину. В 1917 году, вернувшись из эмиграции, был избран председателем Центрального исполкома Советов Сибири и провозгласил власть Советов от Челябинска до Владивостока по всему Транссибу за полмесяца до Октябрьской революции.

В 1920 году он становится премьер-министром Дальневосточной Республики. В 1921–1922 годах из бойцов монгольского батальона бывший красноярский железнодорожник

создает первое правительство Монгольской Народной Республики. Помимо Монголии Шумяцкий принял участие в становлении Республики Бурятия — он вступил в конфликт со Сталиным и отстоял свою точку зрения по вопросу о будущей бурятской автономии.

С 1930 году Борис Шумяцкий отошел от революционных дел и стал председателем «Союзкино». На базе кинотехникума он организовал Всесоюзный государственный институт кинематографии. В период руководства Шумяцким советской киноотраслью были созданы такие фильмы, как «Чапаев», «Веселые ребята», «Юность Максима», «Тринадцать», «Цирк». После поездки в США Шумяцкий задумал реконструкцию советского кинематографа и создание в Крыму «советского Голливуда». Однако в 1938 году его арестовали и через полгода расстреляли как «врага народа». Лишь в 1965-м он был реабилитирован.

НАУКА

Не больше четырех

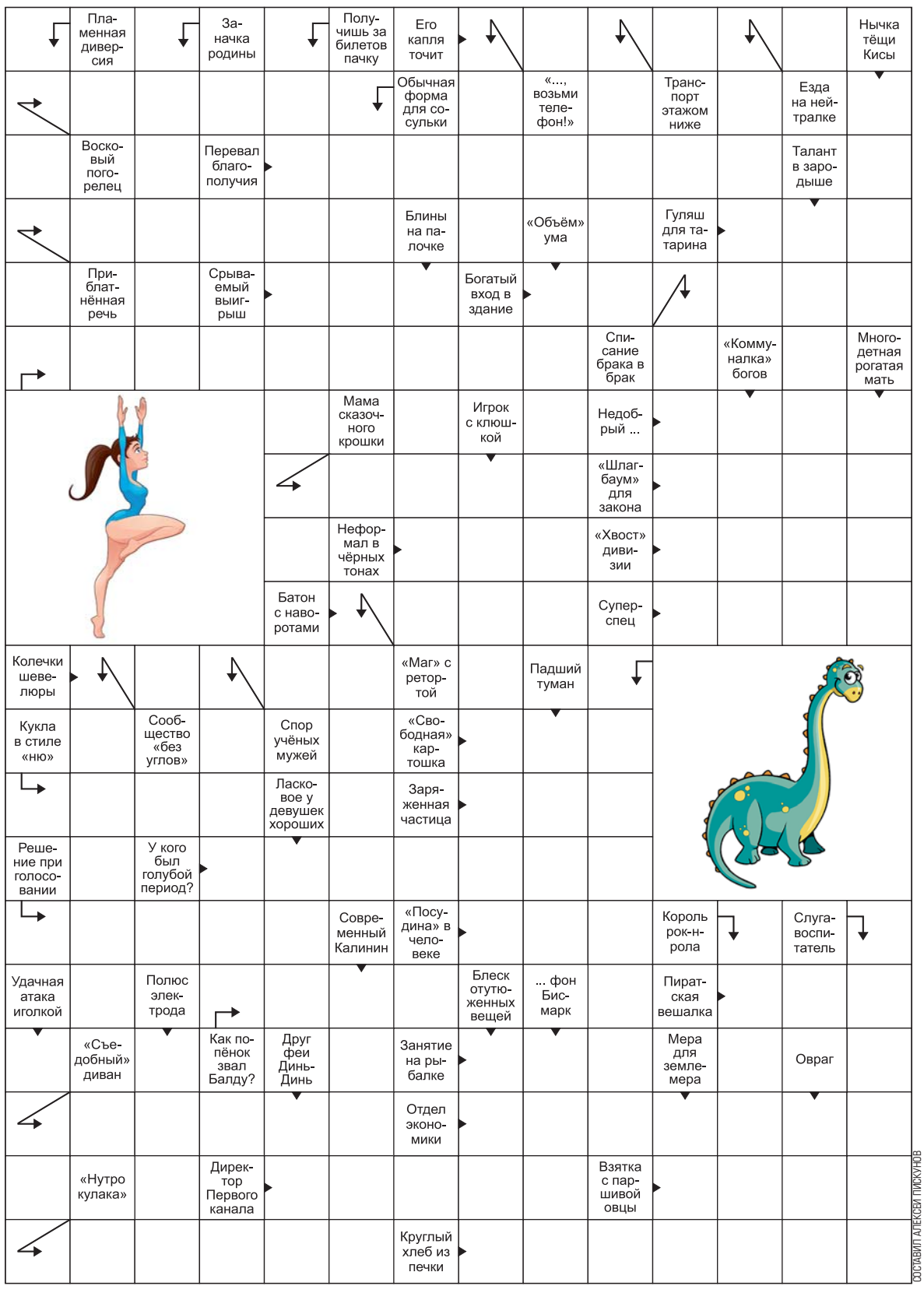
Ученые выяснили, сколько заданий человек может выполнять одновременно.

Нередко прогрессивно мыслящие руководители воображают себя сверхэнергичными людьми, которые способны, подобно Цезарю, решать одновременно целый ряд задач за единицу времени.

Однако по результатам эксперимента, проведенного в Университете штата Орегон (США), даже самым результативным людям не стоит обольщаться: на самом деле человек может одновременно концентрироваться лишь на четырех задачах и не более. Об этом сообщает www.gismeteo.ru. Такой предел как бы предустановлен самой природой, и ученые полагают, что ситуацию невозможно исправить ни волевыми усилиями, ни кропотливой тренировкой.

Также эксперты обнаружили строгую взаимозависимость между нашей краткосрочной памятью и уровнем интеллекта. К примеру, обладатели высокого коэффициента IQ могут параллельно выполнять ряд задач, но при этом провалят тест на стрессоустойчивость или окажутся в целом малоэффективны на работе.

Дело в том, что при внушительной вместительности память таких людей будет мешать сама себе сконцентрироваться и выполнить работу полноценно. Подобные люди склонны к обильным размышлениям и анализу, но на практике результат от таких раздумий редко бывает высок.



ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 8

По горизонтали: Бурелом. Мила. Никодим. Плед. Ирис. Упадок. Шорты. Аура. Иней. Айкидо. Наезд. Марат. Нюанс. Иран. Литр. Мошка. Алеша. Каин. Тапки. Клад. Кус. Озон. Зараза. Скоп. Село. Икар. Обет. Атос. Дейл. Саке. Кекс. Остров. Ржа. Итог. Рота.

По вертикали: Библиоман. Бандитизм. Рокки. Лида. Мим. Рында. Сайка. Урал. Пай. Длина. Кросс. Раиса. Тирана. Наметка. Юноша. Ник. Шапка. Алиса. Кузя. Локатор. Дописка. Осадки. Нерест. Зоолог. Реестр. Таро. Нева. Кот.

ВОЙНА

Кризисный менеджер

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

Генерал Андрей Хрулев «битв народов» не выигрывал, но будучи всю Великую Отечественную войну начальником Главного управления тыла РККА, а в 1942–1943 годах — еще и наркомом путей сообщения, в роли, как бы сейчас сказали, кризисного менеджера сделал немало для победы.

Однажды в марте 1942 года Сталин вызвал Хрулева с фронта. Андрей Васильевич вспоминал: «Он был достаточно осведомлен о положении, когда говорил о Ярославской, Северной, Казанской дорогах, забитых составами поездов. Движение по ним уже почти прекратилось. Что касается таких дорог, как Сталинградская, Пензенская, Куйбышевская, Рязано-Уральская, то они были на грани паралича, не пускали поездов и не принимали их… Работа железнодорожного транспорта ухудшилась главным образом потому, что нарком путей сообщения не признавал вообще никаких советов со стороны сотрудников НКПС. Между тем, они вносили немало ценных предложений, чтобы выйти из создавшегося положения. Каганович же кроме истерики ничем не отвечал…»

Хрулеву была обещана любая помощь от ЦК, и в полночь 25 марта 1942-го он получил решение о назначении его наркомом и — карт-бланш в решении вопросов.

«Надо было расчистить железные дороги от громадного количества груженых вагонов, — писал он позднее в мемуарах, — поднять более трех тысяч брошенных поездов, принять меры по сохранению бездействовавших пассажирских вагонов и, главным образом, паровозов, повысить производительность труда работников железнодорожного транспорта и, наконец, обеспечить работу прифронтовых железнодорожных участков. А ведь был еще блокадный Ленинград!»

В конце апреля 1942 года прекратилось движение по ледовой Дороге жизни, но перевозки по воде из-за сложной обстановки начались лишь месяц спустя.

Для эвакуации в тыл не используемого в Ленинграде подвижного состава и доставки грузов в город прямо в вагонах без перегрузки была устроена паромная переправа, начавшая работать 31 июля 1942 года. Были построены пирсы со стандартной железнодорожной колеей и переоборудованы под железнодорожные паромы несколько барж. На каждой из них помещалось четыре паровоза с тендерами или 10 двухосных вагонов.

18 июня 1942 года начал работать другой проект Хрулева — построенный за 50 дней 27-километровый трубопровод, проложенный по дну Шлиссельбургской губы, по нему за сутки перекачивалось около 300 тонн топлива. Немцы тщетно «утюжили» озеро бомбами, но повредить трубопровод не смогли. Также в сентябре — декабре 1942 года по дну озера проложили «кабель жизни» — пять силовых электрических кабелей по 20 км каждый, по которым в Ленинград пошла электроэнергия с частично восстановленной Волховской ГЭС.

За время навигации 1942 года работники тыла и снабжения перевезли с восточного берега Ладоги на западный 780 тыс. тонн грузов и 310 тыс. военнослужащих, в обратном направлении — 293 тыс. тонн грузов и почти 540 тыс. населения.

> **Сталин предложит тост за Хрулева — «подлинного полководца и великого труженика войны, без которого и не было бы Великой Победы».**

На 1 ноября 1942-го город располагал запасами муки в 49 тыс. тонн, зерна более 17 тыс. тонн, 14 тыс. тонн круп и макарон, более 5 тыс. тонн мяса и рыбы, более 4 тыс. тонн сахара, шоколада и кондитерских изделий. Можно было встречать зиму. Снабжение стало регулярным, продукты по карточкам стали выдавать своевременно и в полном объеме.

Во всем упомянутом велика заслуга «кризисного менеджера» Андрея Васильевича Хрулева. Недаром позже на торжественном приеме в Кремле Сталин предложит тост за Хрулева — «подлинного полководца и великого труженика войны, без которого и не было бы Великой Победы».

АКЦИЯ

Прогулка по Байкалу

АНАСТАСИЯ ДЬЯЧЕНКО,
внеш. корр. «Сигнала»

Более 500 железнодорожников Восточно-Сибирской магистрали и студентов ИрГУПСа стали участниками ледового перехода.

ФОТО АВТОРА

Они прошли по льду озера Байкал от поселка Старая Ангасолка до Слюдянки.

Организаторов мероприятия — членов совета молодежи ВСЖД, молодежного совета Дорпрофжел на ВСЖД, студенческой первички ИрГУПСа — можно было узнать по ярким шапкам-ушанкам с нашивками «Ледовый переход».

Чтобы участники перехода с комфортом добрались из Иркутска до озера Байкал, к утренней электричке до станции Темная падь добавили четыре вагона. Разместившись, работники и студенты прослушали информацию о переходе и о правилах безопасности. А представители Прибайкальского национального парка рассказали о правилах пожарной безопасности на природе и провели викторину.

Еще в поезде участники узнали о том, что организаторы решили приурочить ледовый переход к 75-летию Великой Победы. И, как только железнодорожники и студенты ступили на лед, они выстроились в надпись «75 лет Победе!», памятную фотографию сделали при помощи дрона.

Съемка не отняла много времени, но, по словам участников, каждый почувствовал причастность к значимой дате.

В этом году лед на Байкале вставал неравномерно, и переход усложняли торосы — нагромождения обломков льда, которые растянулись на десятки метров. Впрочем, это не испугало молодежь, и они отвергли предложение сократить маршрут.

А тому, кто быстрее всех преодолеет расстояние по льду и придет на вокзал Слюдянки первым, молодежный совет регионального отдела Дорпрофжел на ВСЖД приготовил приз — фитнес-браслет.

Этот день Байкал подарил железнодорожникам и студентам яркое солнце и безветренную погоду. Каждый шел в своем темпе, и большая компания растянулась по ледяному пути в длинную вереницу.

ХОККЕЙ

Игра настоящих мужчин

ИРИНА КЕЛЛЕРМАН,
Дорпрофжел на ЮУЖД
ЧЕЛЯБИНСК

Завершился XI чемпионат Южно-Уральской железной дороги по хоккею с шайбой.

На протяжении двух игровых дней за звание чемпиона боролись 10 команд из разных регионов и железнодорожных узлов полигона дороги, а также единственного отделения ЮУЖД — Петропавловского.

Участников распределили по трем подгруппам. Каждой команде предстояло сыграть серию матчей, состоящих из трех периодов по 15 минут каждый.

Лидеры по итогам первого игрового дня сошлись в схватке на ледовом поле за первое место на пьедестале.

На протяжении всего турнира явным фаворитом была команда Челябинского электровозоремонтного завода, которая в результате и получила титул чемпиона. К удивлению многих болельщиков, в призовую тройку не попали традиционные лидеры прошлых турниров. Они уступили место командам «Локомотив» Магнитогорск и «Локомотив» Карталы, которые заняли второе и третье место соответственно.

«Хоккей — традиционный вид спорта для нашей магистрали и очень любим коллегами, — говорит председатель Дорпрофжел на ЮУЖД Андрей Бабинцев. — Мы популяризируем спорт, хотим добиться, чтобы как можно больше людей вели здоровый и активный образ жизни. Да, быть может, хоккей не для всех, но на льду можно получить ту энергию, которая поможет сделать первый шаг к занятиям спортом».

ВОЛЕЙБОЛ

Турнир в Ершове

ОЛЕГ ЧЕПУРНОВ,
Дорпрофжел на ПривЖД
САРАТОВ

Волейбольные команды Саратовского региона Приволжской железной дороги встретились на спортивной площадке станции Ершов.

Они разыграли переходящий кубок имени Николая Сурина, почетного работника транспорта РСФСР, почетного железнодорожника МПС, спортсмена. Турнир прошел на площадке нового физкультурно-спортивного клуба.

По словам руководителя Саратовского отделения Дорпрофжел на ПривЖД Олега Пилюгина, этот турнир — дань уважения старшему поколению.

Со всех уголков области свои команды приехали поддержать председатели первичек с профсоюзным активом.

В ходе напряженной борьбы определились победители: первое место завоевала сборная команда по волейболу Саратовского железнодорожного узла, второе — вырвала волейбольная дружина из Ершова, награды за третье место увезли сенновцы.

«Но проигравших не было. Лучших игроков всех команд наградили вымпелами, почетными грамотами и сувенирами, а команды — кубками, медалями и дипломами», — рассказал специалист Саратовского отделения Дорпрофжел на ПривЖД Игорь Чернозубкин.

ФОТОФАКТ

Среди предприятий Златоустовского региона Южно-Уральской дороги прошел турнир «Хоккей на валенках с мячом». Для участия в нем заявились одиннадцать команд. Игры проходили по олимпийской системе «на вылет».

Как рассказал председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Златоуст Александр Егоров, турнир был интересен не только работникам, но и руководителям предприятий, которые с азартом защищали ворота и играли в поле. В перерывах между играми болельщики и участники пили горячий чай из самовара, кофе с булочками, беляшами и пирожками, а дети играли с клюшками и мячами.

ЧЕМПИОНАТ

Спорт объединяет

АЛЕКСАНДР АБРОЧНОВ,
Дорпрофжел на ГЖД
НИЖНИЙ НОВГОРОД

На Горьковской железной дороге возродили сдачу норм ГТО. В Нижнем Новгороде прошел финал чемпионата по зимнему многоборью всероссийского физкультурно-оздоровительного комплекса «Готов к труду и обороне».

В финале 70 железнодорожников соревновались в девяти дисциплинах, среди них были подтягивание, отжимание от скамьи, стрельба из электронного ружья, лыжный кросс. И, что самое главное. — повсюду можно было найти подтверждение того, что спорт объединяет разные поколения.

«Много раз в своей жизни я сдавал нормы ГТО и до сих пор не мыслю жизни без спорта, — после подъема гири делится один из спортсменов — бывший председатель профкома локомотивного депо Горький-Сортировочный, а сегодня — заведующий отделением Нижегородского филиала СамГУПС в Нижнем Новгороде Леонид Смирнов. Этой весной он отмечает 70-летие.

А в это время рядом с ним подтягивается на перекладине 26-летний составитель поездов станции Костариха Гульмет Уруджев. «Так здорово, что в нашей компании есть люди, которым хватает времени и на работу, и на спорт, — говорит он. — Кстати, я сам занимался вольной борьбой, частенько играю в футбол, не упускаю возможности подтянуться на турнике».

В награждении лучших спортсменов чемпионата участвовали семикратная чемпионка СССР по сдаче норм ГТО, бывшая работница вагонного депо Горький-Сортировочный Наталья Богословская, Валерий Кулемин, экс-начальник локомотивного депо Горький-Сортировочный, коллектив которого 40 лет назад стал чемпионом СССР по сдаче норм ГТО. Организаторам удалось также пригласить целую команду спортсменов-ветеранов ГЖД, которая когда-то заняла первое место на всесоюзных соревнованиях.

«В СССР нормы ГТО были действительно настоящей физкультурно-спортивной программой, которая обеспечивала связь поколений и укрепляла здоровье работников, — говорит председатель Дорпрофжел на ГЖД Дмитрий Мололкин. — Поэтому сегодняшний чемпионат — важное событие, отвечающее задачам дорожного профсоюза».

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

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

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

ВЫХОДИТ 48 НОМЕРОВ В ГОД.
ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ ССЫЛКА НА «СИГНАЛ» ОБЯЗАТЕЛЬНА.
Тираж отпечатан в АО «Красная Звезда» 125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38
Тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62
http://www.redstarph.ru
E-mail: kr_zvezda@mail.ru

Газета печатается в Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Красноярске, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске.
Индекс в каталоге Роспечати: 29866
Общий тираж: 108579 экз.
Номер подписан: 17.03.2020 г. №