Сигнал

ИЗДАЁТСЯ С 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 21 (961)
20–26 ИЮНЯ
2019 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

ДЕТЯМ ПОСТОИЛИ ЛАГЕРЬ СТР. 2

ПОДЕЛИЛИСЬ ОПЫТОМ СТР. 3

ТЯГА К КОМФОРТУ СТР. 4–5

ПРОСТАЯ АРИФМЕТИКА СТР. 6

УСЛОВИЯ ТРУДА

Модельный ряд

ФОТО АВТОРА

Через несколько минут Сергей Сухов облачится в костюм «Слесарь–ремонтник»

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Ряд моделей спецодежды уйдет в прошлое уже в этом году, их заменят новыми. В Екатеринбургской дирекции материально–технического обеспечения прошла приемка спецодежды из новой коллекции. За процессом наблюдал корреспондент «Сигнала».

Мы подоспели в дирекцию к началу инспектирования нормативной базы, поступившей со средствами индивидуальной защиты: документы качества, сертификаты соответствия и декларация соответствия с указанными в них техническими условиями.

Затем, двигаясь по каждому пункту принятых в компании технических условий для спецодежды, инспектирующие проверили поступившие образцы: мужской и женский сигнальные плащи, женский халат, мужской теплозащитный комплект «Локомотив», мужские летние комплекты «Слесарь–ремонтник» и «Железнодорожник».

«Компания сейчас обновляет СИЗ, применяет новые решения — к этому подталкивают и развитие технологий, и запросы железнодорожников», — говорит товаровед склада № 5 Екатеринбургского ДМТО Елена Ильина.

Около трех десятков измерений по каждому наименованию спецодежды: длина шагового шва, ширина спинки, длина полочки, манжеты в сложенном виде, спинки от шва горловины до низа….

Около двух часов члены комиссии, вооружившись сантиметровой лентой, тщательно обмеряют костюмы, параллельно присматриваясь к качеству материалов и швов, функциональности одежды.

«По измерениям все совпадает, нареканий нет, — резюмирует инженер главного материального склада Екатеринбургского ДМТО Ольга Дорофеева. — Любопытно было бы посмотреть, как модели «сядут» на фигуру. Решено — будем мерить». Мгновение — и вот уже технический инспектор труда Екатеринбургского филиала Дорпрофжел на СвЖД Сергей Сухов стоит перед комиссией в костюме «Слесарь–ремонтник».

«Вытяните руки вперед, теперь обнимите себя за лопатки, движения не скованы? Присядьте, — руководят члены комиссии. — Вам комфортно?»

Технический инспектор костюм одобрил, но раскритиковал фурнитуру.

«Удобно, в целом все хорошо, но есть и замечания. Молния на гульфике хлипкая, да и фастекс мягкий, пуговицы скорее всего быстро оторвутся, так как очень тонкие», — резюмирует Сергей Сухов.

С особым пристрастием комиссия изучила фурнитуру и решила: «Фурнитура действительно слаба, обязательно отобразим это в акте».

Окончание на 2 стр.

ДЕТАЛИ

Мужские летние комплекты «Железнодорожник» и «Слесарь–ремонтник» из новой коллекции заменят такие костюмы, как «Путеец», «Электрик», «Движенец», «Дефектоскопист», «Механизатор», «Механик».

НОВОСТИ

ИНДЕКСАЦИЯ ДОСРОЧНО

С 1 июля в ОАО «РЖД» на 2% проиндексируют зарплату работников компании, а также персонала ведомственных учреждений здравоохранения и образования.

Проиндексировать зарплаты на три месяца раньше запланированного позволили успешные результаты работы компании в первом полугодии.

«Результаты работы компании положительные, поэтому совершенно справедливо, что сроки очередной индексации перенесены с 1 октября на 1 июля. В соответствии с Коллективным договором ОАО «РЖД» индексация будет проходить на уровне прогнозируемой инфляции», — отметил председатель профсоюза Николай Никифоров.

Напомним, в этом году повышение планировалось провести дважды: с 1 марта и с 1 октября.

В марте зарплаты работников выросли на 2,9%. Размер повышения тогда определялся исходя из прогнозируемого Минэкономразвития индекса потребительских цен на первый квартал 2019 года — 2,3% плюс доиндексация за прошлый год в размере 0,6%.

Размер индексации в июле также определился исходя из прогноза индекса потребительских цен, но уже на конец 2019 года (это 4,3%) и с учетом проведенной в марте индексации.

УПРАВЯТСЯ ЗА ЛЕТО

Новое отраслевое соглашение подпишут до 1 сентября. Начались коллективные переговоры по подготовке проекта и заключению нового Отраслевого соглашения по организациям железнодорожного транспорта на 2020 – 2022 годы.

Стороны социального партнерства — РОСПРОФЖЕЛ и «Желдортранс» — представили друг другу свои проекты нового Отраслевого соглашения и списки представителей сторон для включения в состав Отраслевой комиссии по регулированию социально–трудовых отношений в организациях железнодорожного транспорта.

Стороны договорились подписать документ до 1 сентября.

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

Подвел человеческий фактор

АЛЕКСАНДР АБРОЧНОВ,
Дорпрофжел на ГЖД
НИЖНИЙ НОВГОРОД

Работодатель оперативно отреагировал на представление правовой инспекции труда Дорпрофжел на ГЖД и вернул работникам эксплуатационного вагонного депо Горький–Сортировочный 156 тыс. руб.

В феврале начальник этого предприятия снизил 25 работникам размер премии за январь за основные результаты производственно–хозяйственной деятельности.

Однако правовая инспекция труда профсоюза выяснила, что в документах отсутствовало указание конкретного производственного упущения, совершенного каждым работником. А также не было указано, невыполнение каких обязанностей стало следствием «производственных упущений».

«Не были установлены обстоятельства и причастность каждого работника к выявленным нарушениям. А значит, премия была снижена или не выплачена необоснованно», — комментирует главный правовой инспектор труда Дорпрофжел на ГЖД Эльвира Фаррахова.

После представления в адрес начальника предприятия вышел новый приказ, и премию выплатили полностью.

«В этом депо мы впервые выявили такое нарушение, — говорит Эльвира Фаррахова. — Предприятие всегда отличалось высоким качеством работы. Всему виной стал так называемый человеческий фактор — кадровые перестановки».

Любая проверка правовой инспекции сопровождается консультативной помощью работодателю. «В свою очередь, он заинтересован решить вопрос по нашему представлению и делает это не на словах», — уточнила она.

ОТДЫХ

Детям построили лагерь

СВЕТЛАНА ГРИБКОВА,
внеш. корр. «Сигнала»

В Феодосии после капитального ремонта открыли детский оздоровительный лагерь «Айвазовский» Крымской железной дороги.

На его территории расположены комфортабельные спальные корпуса с новой мебелью, хозяйственный и медицинский корпуса, просторная столовая с новейшим оборудованием для приготовления пищи, волейбольная и баскетбольная площадки, футбольное поле, летний кинотеатр, благоустроенный детский пляж.

Для пребывания детей с ограниченными возможностями реализованы мероприятия по созданию доступной среды, обеспечивающие свободное передвижение в зданиях и на территории.

Программа работы лагеря направлена на организацию отдыха и оздоровления детей, занятия физкультурой и спортом, формирование навыков здорового образа жизни, соблюдения режима питания, жизнедеятельности в благоприятной окружающей среде.

«Айвазовский» способен единовременно принять 217 детей в возрасте от 7 до 14 лет.

ФОТО АВТОРА

УСЛОВИЯ ТРУДА

Модельный ряд

Окончание. Начало на 1 стр.

Особенно впечатлил комиссию мужской теплозащитный комплект «Локомотив» со съемной утепленной подкладкой в куртке и брюках.

Благодаря этой системе член бригады сможет сам регулировать уровень утепления.

Документация анонсирует применение в качестве утеплителя современного материала «тинсулейт», а значит, костюм обещает быть по–настоящему теплым.

«Многослойность немного сковывает движения, — констатирует Сергей Сухов, облачившись в костюм. — И снова есть вопросы к фурнитуре, а в остальном — нареканий нет».

Приятную глазу картину увидели члены комиссии, развернув и женский халат: с обилием карманов, поясом и даже шлицей, чтобы не стеснять шаг. Ведущий инженер службы охраны труда и промышленной безопасности Анастасия Богдан констатирует: визуально новые костюмы лучше прежних.

«Современный дизайн, использованы интересные технологические решения, предусмотрен широкий функционал. Но у меня есть замечания к качеству фурнитуры и футболкам, — говорит она. — Надеемся на содействие профсоюза в вопросах получения обратной связи по качеству спецодежды от конечных потребителей».

Первыми новую спецодежду получат бригады локомотивных депо Пермь и Екатеринбург.

Через несколько месяцев техническая инспекция труда профсоюза посетит эти предприятия, где соберет замечания и пожелания машинистов и помощников к новой одежде.

ПЕРСПЕКТИВЫ

Новый инструмент геодезиста

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

В Центральной дирекции по ремонту пути ОАО «РЖД» появятся операторы беспилотных летательных аппаратов. Группа слушателей из работников ПМС сегодня проходит обучение в Институте перспективных транспортных технологий СГУПС.

В ЦДРП квадрокоптерами оснастят все ПМС первой группы.

«В прошлом году мы уже закупили партию квадрокоптеров, — рассказывает начальник отдела разработки и внедрения новых проектов технической службы ЦДРП Александр Пикалов. — Один из них использовали во время наводнения и размыва железнодорожного полотна в Краснодарском крае прошлой осенью. Нам требовалось в короткие сроки получать информацию о том, где размывы, как идут работы, чтобы анализировать выполненный объем и понимать, сколько еще предстоит сделать».

ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Беспилотники будут использовать не только во время аварийных ситуаций, но и при плановых работах. Специалисты заснимут участок до начала ремонта, а затем в режиме реального времени зафиксируют весь процесс. Съемки будут хранить в архиве. «И можно будет сравнить картинку, что было и как стало, какой путь мы передали балансодержателю», — уточнил Александр Пикалов.

Работать с беспилотниками будут инженеры-геодезисты. Сейчас группа, в которую вошли представители всех ПМС первой группы, проходит обучение в Новосибирске, в Институте перспективных транспортных технологий СГУПС.

Инженеры ЦДРП будут обучаться по двум программам — управление БПЛА, картографирование и 3D-моделирование местности и объектов с воздуха.

«Слушатели научатся готовить квадрокоптеры к полету, «летать», фотографировать и обрабатывать полученный видеоматериал для дальнейшего использования по назначению, — рассказывает преподаватель Института перспективных транспортных технологий СГУПС Александр Тараканов. — Пилоты картографии изучат, как производить аэрофотосъемку, создавать ортофотоплан и цифровую модель местности. Также они смогут измерять объемы насыпей, запасов насыпного груза и вычислять геометрические данные объектов с точностью до пяти мм».

В перспективе это позволит создать цифровые модели баз путевых машинных станций и их путевого развития. «Квадрокоптеры станут еще одним рабочим инструментом геодезистов», — говорит Александр Пикалов.

РЕГИОН

Поделились опытом

ОЛЬГА ГРЕКОВА,
Дорпрофжел на ВСЖД
ИРКУТСК

Рабочая группа аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ, побывавшая на ВСЖД с недельным рабочим визитом для изучения и обмена опытом, оказания практической помощи, проанализировала работу профсоюзных организаций и руководителей предприятий в решении производственных и социальных вопросов. Итоги подвели на встрече с профактивом.

ФОТО АВТОРА

В эксплуатационном вагонном депо Иркутск-Сортировочный уже работает клуб физической культуры

«Мы удовлетворены выполнением коллективных договоров и отраслевых соглашений на ВСЖД и ее подразделениях, — сообщил Николай Никифоров. — У профсоюза, руководства дороги, дирекций хорошие взаимоотношения, выстроено социальное партнерство. На полигоне магистрали профсоюз реализует интересные идеи, многие из них затем транслируем на всю сеть». Тем не менее есть и проблемы, которые обсудили на встрече с профактивом.

Одна из них — работа аутсорсинговых компаний. Профсоюз продолжает настаивать на том, чтобы аутсорсеры перестали передавать обязанности субподрядчикам, некачественно выполняющим работу. Это, например, компания «Транс–Сервис», выигравшая тендер на обслуживание комнат отдыха локомотивных бригад от станции Вихоревка до Новой Чары. Ее работники в назначенный срок не приступили к своим должностным обязанностям.

Договор с «Транс–Сервис» расторгнут. Поддержанием порядка в комнатах отдыха занимаются сотрудники, которые работали здесь ранее. С ними заключили временные трудовые соглашения. «В июне будет проведен новый конкурс на обслуживание бригадных домов и комнат отдыха. Рассчитываем, что в этот раз компания, выигравшая тендер, ответственно подойдет к выполнению обязанностей. Ведь отдых машинистов и помощников напрямую связаны с обеспечением безопасного движения», — подчеркнул председатель Дорпрофжел на ВСЖД Александр Старцев.

Локомотивному блоку уделили немало внимания. В частности, обсудили вопрос сверхурочных. Как отметил заместитель руководителя технического инспектора труда РОСПРОФЖЕЛ Алексей Матафонов, за первый квартал года машинисты–инструкторы перевыполнили норму положенных часов на 42,6% по отношению к аналогичному периоду прошлого года.

Еще один вопрос, который перманентно обостряется на сети, — доставка людей к месту работы. В мае проблема возникла в Северобайкальском регионе ВСЖД — на территории БАМа. У Центральной дирекции инфраструктуры закончился договор с АО «Федеральная пассажирская компания» на аренду вагонов для перевозки работников Северобайкальского региона. Вместо поездов стали использовать автомотрисы, в которых 48 посадочных мест. А работников практически в два раза больше. Людям приходится ехать стоя по два–три часа до места работы. «Сегодня эта проблема должна рассматриваться не только в регионе, но и в Москве на уровне Центральной дирекции инфраструктуры», — уверен Николай Никифоров. Профсоюзный лидер Восточно–Сибирского центра метрологии Анатолий Просняков предложил внести в новый коллективный договор пункт, по которому оптимизацию численности сотрудников можно было провести только в случае реального изменения в техпроцессе или внедрения новых техсредств. «До 2025 года у нас на предприятии запланировано ежегодное сокращение четырех сотрудников. При этом внедрение новой техники или изменение технологического процесса, облегчающего труд, не предусмотрены», — сказал он.

Требуется помощь и работникам дочерних компаний ОАО «РЖД», например, вагонного ремонтного депо Иркутск–Сортировочный АО «Вагоноремонтная компания–2». После смены страховщика работники перестали получать гарантийные письма на дорогостоящие, высокотехнологичные операции в железнодорожных медицинских учреждениях, так как по договору такие услуги не предусмотрены. «Ситуация осложняется тем, что в Иркутске нет филиала нового страховщика — «Ресо–Гарантия». Раньше депо обслуживал «Согаз», можно было прийти в офис и решить вопрос на месте. Теперь приходится звонить в Москву и по телефону обсуждать серьезные проблемы», — отметила председатель первички депо Ольга Плиско, предложив расширить перечень услуг ДМС.

Профсоюз возьмет на контроль эти вопросы.

Обсудили на встрече и вопрос уровня членства в профсоюзных организациях. На Восточно–Сибирской магистрали он составляет 97,2%. Это высокая степень доверия к профсоюзу.

Пример для подражания — работа администрации и ППО эксплуатационного вагонного депо Иркутск–Сортировочный. Председателю первички Татьяне Степановой всегда удается найти общий язык с руководителем предприятия Ренатом Ибятовым и вместе достигать не только высоких производственных показателей, но и улучшать условия труда. В депо оборудованы техклассы, фотографии лучших работников размещаются на доске почета, несколько лет назад на предприятии создали информационную площадку, где размещены стенды, рассказывающие о работе депо и ППО, работает светодиодный экран и бегущая строка для транслирования видеороликов и объявлений. Площадка оборудована аудио–системой.

«Мы еще только планируем создавать на предприятиях клубы физической культуры, а здесь он уже работает. Причем организован своими силами. Это пример образцового сотрудничества работодателя и профсоюза»,— отметил Николай Никифоров.

На многих предприятиях условия труда становятся все комфортнее, в том числе и для женщин. Так, на станции Коршуниха–Ангарская Вихоревского центра организации работы железнодорожных станций оборудованы гардеробные для приемосдатчиков груза и багажа, операторов СТЦ. В сервисном локомотивном депо Зиминское построили новое здание служебно–бытового корпуса, где специально для прекрасного пола обустроили санитарно–бытовое помещение и душевые.

В рамках рабочего визита председатель РОСПРОФЖЕЛ провел встречу с начальником ВСЖД Василием Фроловым. Они обсудили вопросы реструктуризации в границах Восточного полигона, обусловленные образованием новых дирекций.

МОЛОДЕЖЬ

Раз березка, два березка

ОЛЬГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

Завершилась долгосрочная акция Молодежного совета (МС) РОСПРОФЖЕЛ, приуроченная к 100–летию первого субботника. Молодые профсоюзные активисты поддержали традицию по благоустройству территории — высаживали деревья. Акцию провели в форме «челленджа», получившего название «100 + 1».

«Челлендж» — это популярный сегодня жанр интернет–роликов, в которых блогеры выполняют задание на видеокамеру, затем предлагают повторить его другим интернет–пользователям.

Задание МС было простым: высадить как можно больше деревьев, записать видео и выложить его в группу в соцсети.

«Мы живем в век технологий, поэтому решили провести акцию, которая напомнила бы о природе, — рассказывает председатель Молодежного совета при Дорпрофжел на Московской дороге Елена Сорока. — Чем больше деревьев будет, тем лучше».

Всего на сети прошло около 50 мероприятий по высадке деревьев. В разных уголках страны появились новые аллеи и рощи из каштанов, сирени, рябины, туи, ивы. Крымчане посадили ясени, их коллеги с Северо–Кавказской дороги — церцисы и можжевельник, красноярцы высадили сибирские кедры.

Было высажено более 700 деревьев. Лидерами по количеству саженцев стал Молодежный совет при Дорпрофжел на Горьковской дороге — 150 деревьев, 105 высадила молодежь Московской магистрали, 110 — Западно–Сибирской. Каждое дерево снабжено особой биркой с логотипом РОСПРОФЖЕЛ и Молодежного совета. Теперь профсоюзным активистам предстоит отслеживать состояние своих «зеленых» подопечных и ухаживать за ними.

ФОТО ЕЛЕНЫ СОРОКИ

СИГНАЛ
№ 21 (961) 20–26 июня 2019 года

РЕЙД

Тяга к комфорту

Машинист включает кондиционер в кабине тепловоза серии «КМ»

Во многих регионах страны наступило лето. Техническая инспекция труда профсоюза проверила, как соблюдается режим труда и отдыха локомотивных бригад там, где +50 — вовсе не редкость. С техинспекторами в рейд отправились и корреспонденты «Сигнала».

КОГДА ПЛАВИТСЯ АСФАЛЬТ

Приволжская дорога по климатическим условиям конкурентоспособна с Северо–Кавказской. Здесь летом так же плавится асфальт, а нахождение в некондиционируемом помещении грозит чуть ли не сердечным приступом. Каково же машинистам, вынужденным по многу часов находиться в условиях консервной банки?

«На новых магистральных грузовых тепловозах 2ТЭ25КМ условия труда хорошие, — рассказывает главный технический инспектор труда профсоюза на ПривЖД Алексей Головешкин. — Они изначально оборудованы бытовым холодильником, микроволновой печью, биотуалетом закрытого типа и системой кондиционирования воздуха. Узкое место локомотивного комплекса нашей дороги — это электровозы серии ВЛ80 всех модификаций».

В то время, когда их строили, установка кондиционеров в кабины управления не предусматривалась, сегодня ее проводят частично при капитальном ремонте. «За время эксплуатации сложилась ситуация, при которой оставляет желать лучшего состояние не только кабин управления в части выполнения функций по шумоизоляции и термоизоляции, но и состояние санузлов, умывальников и кресел для машинистов и помощников. Эти проблемы актуальны и для электровозов, которые заходят к нам с Северо–Кавказской и Юго–Восточной дорог. Надеемся, что настанет момент, когда в Приволжскую дирекцию тяги начнут поступать современные электровозы, отвечающие всем требованиям охраны труда», — отметил он.

УДОБЕН, ЭКОЛОГИЧЕН, ПРОСТ

Прибывающий на пункт технического обслуживания эксплуатационного локомотивного депо Астрахань–2 локомотив движется совсем медленно и, наконец, замирает возле смотровой эстакады. Это новенький 2ТЭ25КМ, и значит, все системы жизнеобеспечения у него должны быть на высоте. Машинист по просьбе технического инспектора демонстрирует то холодильник, то включает кондиционер. Буквально через минуту температура с ощущения «жарко» опускается до «ой, все, выключайте, поняли — работает».

Иное дело — туалет. На этом локомотиве он в варианте «био» — такой, как у многих стоит на даче. Удобен, экологичен, без запаха, прост в эксплуатации. Но… установлен он в машинном отделении, а там постоянно стоит жара градусов под 90.

Обслуживаются биотуалеты на ПТО, об этом есть договор между Приволжской дирекцией тяги и сервисной компанией. «Поначалу были нарекания на их обслуживание, но сегодня ситуация изменилась в лучшую сторону. Действия профсоюза по данному вопросу дали результат, — говорит Алексей Головешкин. — Главное, что при выполнении техобслуживания, биотуалеты регламентировано включены в цикл его выполнения, на это заложены деньги».

С обслуживанием кондиционеров тоже все стало понятно — «КМками» занимается филиал «Южный» ООО ЛокоТех–Сервис, локомотивами 2Т116У — сервисный цех на станции имени Максима Горького.

«Ежегодно Дирекция тяги заключает договор на обслуживание кондиционеров в локомотивах, и ежегодно к нам в Астрахань, в Верхний Баскунчак, Аксарайскую, Артезиан приезжают специалисты, — говорит главный инженер депо Сергей Ерес. — Они снимают блоки, отвозят в Волгоград или Воронеж, ремонтируют и возвращают нам. Половину парка составляют старые локомотивы, в них установлены вентиляторы. Но в такую температуру, что у нас летом, от них толку немного, — вентилятор не охлаждает, а лишь обдувает».

«Как технический инспектор отмечу, что приемлемо налажено именно обслуживание кондиционеров, но не их ремонт на месте, — говорит технический инспектор труда Астраханского РОП Михаил Турий. — Пункт по техническому обслуживанию кондиционеров может заправить, проверить на утечку, но серьезный ремонт ему недоступен. Недавно я выдал представление — из строя вышел пульт управления, и никто его не чинит. То есть его починят когда–нибудь, но далеко не сразу. Локомотив числится как оборудованный кондиционером, а по факту системы жизнеобеспечения ушли на завод и еще не вернулись назад. А им сейчас здесь самое время».

Сегодня на ремонте находится 11 комплектов систем кондиционирования тепловозов из депо Астрахань–2. Вроде бы ничего страшного, но подменного оборудования нет, а это значит, что локомотивы уйдут на линию без кондиционеров. С одной стороны, имеется требование дирекции тяги не выпускать такие машины на линию, и профсоюз его поддерживает. Но с другой — эксплуатационная обстановка требует, чтобы определенный парк был в строю.

ИСТОРИЯ С КОНДИЦИОНЕРОМ

В эксплуатационном локомотивном депо Орск Южно–Уральской дирекции тяги маневровый тепловоз ТЭМ14 готовился к выходу на линию, когда в кабину заглянул корреспондент «Сигнала»: «Готовы к летним перевозкам?».

«Все нормально, — отвечает машинист Александр Кириченко, — только кондиционер не работает — блока преобразования напряжения нет. Он в ремонте. Мы подходили к ремонтному руководству, чтобы пока другой блок питания поставить. Но нельзя. И вентилятор нельзя установить: здесь сплит–система стоит».

Присутствующие при этом разговоре руководитель Оренбургского филиала Дорпрофжел на ЮУЖД Александр Рощупкин и технический инспектор труда Анатолий Синенко были явно обескуражены. Ведь проводятся ежемесячные проверки, в результате которых по малейшим нарушениям пишется представление на устранение недостатков. Да и здесь, в цехе, где машинисты принимают перед рейсом экипированные локомотивы, в кабинах все соответствует требованиям охраны труда. Правда, конструкция большинства из них не предусматривает в кабине машиниста кондиционера. В парке всего три машины со сплит–системой.

В кабинах остальных тепловозов установлены вентиляторы — по два в каждой. Корреспондент «Сигнала» лично убедился в том, что они работают. Вместе с председателем профсоюзной организации депо Сергеем Тищенко идем на расположенное тут же сервисное локомотивное депо Орск.

«Блок преобразования напряжения питания кондиционера находится у нас в ремонте, — говорит заместитель начальника сервисного депо Адай Улакулов. — Но и у меня вопрос к машинистам: зачем они цепляют нагрузку на этот кондиционер? От инжектора идет розетка. Но если включить в нее чайник слишком большой мощности, инжектор не выдерживает, сгорают защитные диоды. То есть нарушаются условия эксплуатации, и я заводу–производителю ничего не могу предъявить. Но сейчас все вышедшие из строя детали заказаны, кондиционер отремонтируем. Но и ребятам надо быть повнимательней».

По мнению Сергея Тищенко, случай с кондиционером — исключительный. Условия работы машинистов контролируют уполномоченные по охране труда. В депо их 12 человек. «Биотуалеты в локомотивах не предусмотрены конструкцией, но имеются санузлы, где установлены унитазы с фановыми трубами. Все, что конструкцией предусмотрено, в кабинах работает», — уточняет он.

Машину же с неисправным кондиционером профсоюз берет на контроль. Об этом рассказал Александр Рощупкин. «Локомотив, в котором не обеспечены комфортные условия для работы, выпускаться на линию не должен. Вот и все. Хотя, конечно, согласно правилам технической эксплуатации локомотива он может выходить на линию без кондиционера или без вентилятора. Но профсоюз настаивает, что такого быть не должно», — уточняет он.

Такой же подход и у председателя первички производственного участка Бузулук эксплуатационного локомотивного депо Оренбург Вениамина Нечаева: «Три года назад у нас на предприятии была настоящая война. Кондиционеры были разоборудованы, договора на обслуживание не было. Но профсоюз не отступал и ситуацию исправили, сейчас все в норме, договоры подписаны и исполняются. И биотуалеты есть там, где конструкция позволяет. Микроволновка, чайник и холодильник — опять же там, где конструкцией предусмотрено».

Решена и проблема спецодежды: бригады получают комплекты полностью, вовремя, нужных размеров, хорошего качества.

ВОДА ВАМ В ПОМОЩЬ

Плечи обслуживания у депо Астрахань–2 большие, машинисты, бывает, в поездке находятся по 12 часов. Локомотивы заходят в Дагестан, Калмыкию, Казахстан. «И вторым отдыхом ездим, — говорит председатель ППО депо Астрахань–2 Владимир Бородин. — Дополнительные участки с применением второго отдыха за поездку согласованы Советом председателей ППО эксплуатационных локомотивных депо Приволжской дирекции тяги, за исключением отдыха на станции Палласовка — там нет горячего питания. Но в этом году Дирекция тяги обещает все сделать, она взяла на свой баланс здание расформированной дистанции пути, и сейчас там идет ремонт».

«По поводу второго отдыха мы проводили совещание и собрание локомотивных бригад, — говорит начальник депо Михаил Долгов. — Бригады не против, ведь это дополнительный заработок. Говорят, что лучше так будем работать, чем по 5–6 дней дома сидеть. Деньги в семью стали приносить».

Машинисты депо Астрахань–2 работают как в грузовом, так и в пассажирском движении. В мае поездов было меньше, и, чтобы люди не сидели дома, 10 бригад тепловозников направили в командировку на Красноярскую дорогу в Ачинск.

«Смотрим по объему дорог, узнаем, где есть потребность, — говорит Михаил Долгов. — Начальник дирекции перераспределяет бригады внутри своей дороги, а бывает, и командирует на другие. За пять месяцев производительность труда выполнили

ФАКТ

В локомотивном эксплуатационном депо Астрахань–2 есть работающий круглосуточно буфет–раздача. Своей точки у АО «Железнодорожная торговая компания» в Астрахани нет, поэтому компания заключила договор со столовой, которая готовит полноценные обеды. Их привозят в депо, разогревают и подают. Выбор большой — по семь салатов, супов и вторых блюд. Цены приемлемые: салат — 20 руб., гречка — 25 руб., борщ — 45 руб., котлеты говяжьи – 55, самое дорогое блюдо — бифштекс говяжий с майонезом и свежими помидорами — 85 руб.

К дому отдыха локомотивных бригад на станции Красногвардеец–2 нареканий нет

РЕЙД

на 101%. Сверхурочные снижены в два раза, следование пассажиром — на 7%. Наше депо единственное на дороге, машинисты пассажирского движения которого ездят в «одно лицо». Обкатали еще восемь машинистов и сейчас работаем совместно с Северокавказским филиалом ФПК — наша и их дирекции тяги разработали инструкцию, чтобы водить поезда в «одно лицо» на станцию Артезиан Махачкалинского региона».

Весь маршрут астраханских локомотивщиков проходит по областям с невероятно жарким климатом. А потому значение имеют не только кондиционеры, но и соблюдение питьевого режима. Поскольку «сбегать за водичкой» на станции, оставив локомотив, невозможно, воду возят с собой. В депо заключен договор на поставку бутилированной воды. Помимо этого фильтрованную воду в собственные бутыли можно набирать на предприятии. Хранят ее в холодильнике локомотива, где он есть, конечно. Вода в нем не замерзает, так как функции заморозки нет, только охлаждение.

Сергей Тищенко лично убедился в работе вентилятора

ОТДЫХ БЕЗ СНА

До недавнего времени в Оренбургском регионе Южно–Уральской дороги проблем с отдыхом для бригад не было. Но в последние два года выросли контейнерные перевозки из Китая, увеличилась интенсивность движения, а вместе с ней — количество локомотивных бригад, нуждающихся в отдыхе между поездками. Большинство из них остается в Оренбурге, где мест в «отдыхающей» (так здесь называют дом отдыха локомотивных бригад) не хватает.

«У нас, — рассказывает председатель ППО локомотивного депо Оренбург Сергей Скоробогатых, — отдыхают ребята из Стерлитамака, Орска, Бузулука, Карталы, даже из Ершова. Но здание отдыхающей старенькое, было когда–то одноэтажным, еще один этаж надстроили, больше нельзя. На то количество бригад, которым теперь приходится отдыхать в Оренбурге, комнат, которых всего 11, не хватает. Приходится час–два–три ждать очереди. Что мы только ни делаем, чтобы выйти из положения! Номера в гостиницах снимаем, общежитие Дортехшколы в аренду берем. Но это кардинально проблему не решает».

По словам машиниста производственного участка Бузулук Сергея Волосова, здесь есть все, что нужно для полноценного отдыха. Комнаты с кондиционерами и обогревателями (зимой это очень важно), тумбочки, сушилки. В столовой — микроволновки и холодильники. «Но придешь иной раз, даже если ночная явка, а спать негде. Вот тут сидим и ждем…», — уточняет он.

Профсоюз предложил выход — переделать под дом отдыха помещение санатория–профилактория на станции Оренбург, который недавно закрыли и где имеется 18 комнат.

На президиуме Допрофжел на ЮУЖД этот вопрос поднимал председатель профсоюзной организации производственного участка Бузулук эксплуатационного локомотивного депо Оренбург Вениамин Нечаев. Начальник дороги Анатолий Храмцов отнесся к проблеме с пониманием и согласился, чтобы бывший профилакторий передали ДОЛбу.

«В этом здании, — продолжает Сергей Скоробогатых, — можно будет устроить не только комнаты для отдыха, но и обеспечить ребят горячим питанием, поскольку Оренбургский филиал ЖТК согласен его там организовать. Ведь при профилактории есть оборудованный и лицензированный корпус столовой».

Сергей Скоробогатых считает необходимым сохранить и медицинские кабинеты. «Они полностью оборудованы, — говорит он. — Целый комплекс массажеров и тренажеров, магнитный резонанс, токи высокой частоты. Для локомотивных бригад это важно: ребята выглядывают в окна, простывают, то ухо, то нос. А тут будет возможность пройти лечебную процедуру. В санатории–профилактории было семь врачей. Всех, конечно, не оставят. Но одного — пожалуй, можно. Машинисты наши возрастные — по 45–53 года, почему бы им, поспав положенные четыре часа, остальное время не посвятить профилактике? Словом, я предложил сделать образцово–показательную отдыхающую, где будет и блок питания, и медицинская база».

Такой положительный пример с организованным круглосуточным питанием, медицинским кабинетом и терминалом для отметки явки в Оренбургском регионе есть. На станции Красногвардеец–2 оборудован прекрасный дом отдыха. Он оснащен сплит–системами и спутниковыми антеннами, новые кровати, кухонное оборудование и посуда, обновленные гардеробные. В ДОЛБ работает круглосуточная столовая ЖТК, установлен терминал, где машинисты отмечают явку. Есть кабинет медосмотров.

Вопрос с домом отдыха локомотивных бригад в Оренбурге сейчас решается. Правда, хотелось бы, чтобы процесс ускорился. А пока вопрос решается, иной раз машинистам приходится отдыхать, не имея возможности выспаться.

ЛЮДИ НА ОБОЧИНЕ

Кулеры с питьевой водой и системы кондиционирования воздуха имеются и в доме отдыха астраханских локомотивных бригад. «Расчетное количество белья, одеял, подушек, матрасов в ДОЛБе обеспечивает Дирекции тяги, — рассказывает проводивший проверку заместитель руководителя технической инспекции труда РОСПРОФЖЕЛ по безопасности движения поездов Николай Ефремкин. — А обслуживанием бригадного дома — стиркой, уборкой, побудкой машинистов занимается аутсорсинговая компания. Проверили медкнижки, есть у всех. Постельные принадлежности чистые, бригадный дом содержится в порядке. Качеством работы своего ДОЛБа руководство депо довольно, но контроль не ослабляет. Все дома отдыха Приволжской дороги постоянно проверяет техническая инспекция, председатели ППО и даже отдыхающие в них общественные инспекторы».

Однако… «У них крайне маленький штат, буквально впритык, — сетует Михаил Турий. — И что делать, если работник заболел? Тогда дежурным в ДОЛБ сядет машинист–инструктор, кто–то же должен бригады поднимать? Нам они не жалуются, но разговоры я слышу разные».

В депо Астрахань–2 машинист получает маршрутный лист через электронный терминал самообслуживания

«Мне обидно, что в результате реформ наши люди попали в аутсорсинг, — прямо говорит председатель ППО депо Астрахань–2 Владимир Бородин. — Они лишились социальных гарантий, предусмотренных колдоговором, потеряли в зарплате. Ее согласно договорам выплачивают с задержкой в месяц. То есть наша Дирекция подписывает акт выполненных работ, и только через 40 дней работники бригадного дома получают зарплату. Но по факту эти 40 дней превращаются и в 45, и в 60, разрыв бывает до двух месяцев. А потому большинство из тех, кто работал в ДОЛБах еще в составе локомотивного депо, уволились».

Как и везде, в ДОЛБах происходит ротация кадров, приходят люди, которые никогда не работали на железной дороге, не знают специфики труда локомотивщиков. «Конечно, это было и раньше, но теперь в условиях аутсорсинга теряется преемственность передачи опыта по обслуживанию ДОЛБ, контролю за режимом отдыха бригад, — считает Алексей Головешкин. — Причины замены кадров разные, кто–то ушел и по причине возраста, но в целом работники, которые трудились еще в локомотивных депо, считают, что с ними поступили несправедливо, ведь они оказались не у дел и без социальной защиты».

Пока что ситуация управляемая, так как все еще держится на бывших сотрудниках локомотивных депо. Но она может измениться в худшую сторону. «Фактически все работники аутсорсинга находятся в подвешенном состоянии, — говорит Алексей Головешкин. — Выявлялись случаи, когда на рабочих местах у них не было должностных инструкций и медицинских книжек. При найме на работу, который имеет форму гражданско–правового характера, их предупреждают, что в декрет нельзя, больничный не оплачивается, отпусков нет. Как они при таких условиях обслуживают наши бригады? А ведь организация отдыха машинистов и помощников между рейсами является важным условием для обеспечения безопасности движения».

«Локомотивная бригада обязана отдыхать в бригадном доме, у нее нет выбора, — говорит Михаил Турий. — А при такой организации работы есть риск, что бригада может отправиться куда угодно, и никто не остановит, не спросит. А перед явкой вернется за 1,5 часа и поведет поезд. И чего они «нарулят», не спавши ночь? Это в теории, конечно, у нас ничего подобного не было».

Большинство причастных считают, что работников ДОЛБов ради пользы дела следует вернуть в локомотивный блок, обеспечить социальным пакетом и нормальной зарплатой. «Я пытался с ними разговаривать на тему вступления в наш профсоюз, чтобы мы могли представлять их интересы, — говорит Владимир Бородин. — Но люди боятся, что с ними просто не подпишут очередной договор. Откуда–то они узнали, что ЦК профсоюза начал будировать вопрос аутсорсинга в бригадных домах, и говорят: «Мы ждем, когда к вам вернемся». Еще были слухи, что их передадут в ЖТК, на что люди говорили: «Хоть куда, лишь бы в РЖД».

Дом отдыха локомотивных бригад в Оренбурге — не исключение, он тоже обслуживается работницами аутсорсера. Это добросовестные, работящие, но совершенно бесправные женщины: ни отдохнуть, ни поболеть, ни своевременно получить адекватную зарплату.

«Мы не числимся нигде, — говорит одна из них, Ольга Черкасова. — У нас даже должности нет. Наш начальник — Светлана Алексеевна Рыжкова, которая заведует всеми уборщицами в депо. Как называется организация, не знаю. Потому что они, эти названия, постоянно меняются. Вот и сейчас нас выставили на торги. Заработную плату получаем наличными — 45 тыс. руб. на четырех дежурных и одну уборщицу. Одна из нас за всех расписалась, деньги получила, разделила. По 9 тыс. руб. То, что это ниже прожиточного минимума, я уж не говорю. Платили бы хоть это, а то ведь уж месяц как задерживают. И жаловаться некому. Мы словно на обочине остались. Как только кто–то с инфекцией пришел, я начинаю болеть. Нам даже не предлагают сделать прививку от гриппа, как всем машинистам, например. Конечно, у нас ведь нет защитника — нет профсоюзной организации. Да нам руководство и не разрешает ее организовать».

Материалы и фотографии подготовили Ирина Павлова, Елена Павлова, корр. «Сигнала»

Локомотивы серии «КМ» оборудованы кондиционерами и биотуалетами

СПОРТ

Простая арифметика

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Заместителю председателя ППО Московско–Киевско–Калужского направления хозяйства пути Александру Мухину все чаще стали задавать вопрос о компенсации затрат на посещение тренажерных залов. До недавнего времени абонементы всем желающим оплачивались полностью, теперь — лишь частично.

В Московско–Киевской дистанции пути Московской магистрали работают атлеты, имена которых известны всему региону. Без участия Александра Шумакова, Евгения Асеева, Никиты Лобанова не обходится ни одно спортивное мероприятие: будь то спартакиада или игры «Спорт поколений». «Рекорд Александра Шумакова, который на турнике подтягивается 40 раз, никто в регионе еще не побил! Поэтому в этом виде спорта медаль всегда его», — говорит Александр Мухин.

До недавнего времени спортзал регулярно посещали всего девять человек. Оно и понятно: большинство работников дистанции — приезжие. Люди живут в Калужской, Брянской и других соседних с Московской областях, поэтому на выходные уезжают к семьям. Но поскольку сейчас спорт очень широко пропагандируется, да и профсоюз со своей стороны старается всячески поддерживать и поощрять здоровый образ жизни, люди стали находить время на занятия спортом. Желающих стало больше. А деньги, выделяемые на спорт, чтобы компенсировать затраты на посещение тренажерных залов и бассейна, остались прежние. Вот и приходится теперь путейцам больше платить самим за годовой абонемент в спортзал.

«По коллективному договору, — поясняет ситуацию Александр Мухин, — работодатель выделяет на спортивную работу средства из расчета 300 руб. на человека в год. Но не более 20 тыс. То есть на 398 работников получается 119 тыс. 400 руб. И если раньше этих денег хватало на оплату годовых абонементов всем желающим, то теперь, когда их стало больше, так не получается. И впредь чем больше работников будет заниматься спортом, тем меньше придется на каждого. Такая простая арифметика».

По словам ведущего специалиста Московско–Смоленского РОП Натальи Дубниковой, изменить ситуацию может только увеличение суммы. «Поэтому в рабочую комиссию по заключению нового коллективного договора Дорпрофжел на Московской дороге направил предложение на изменение суммы с 300 до 500 руб. Вопрос будет рассмотрен», — сказала она.

МЕХАНИЗМ

Компенсированный спорт

В соответствии с Коллективным договором ОАО «РЖД» работники компании имеют право на частичную компенсацию затрат на занятия физической культурой в платных секциях и группах. Главный специалист отдела реализации программ социальной политики Департамента социального развития ОАО «РЖД» Алексей МАКСЮТА рассказал, как получить компенсацию.

— Будет ли изменен размер компенсации на спорт?

— Размер компенсации определяется каждым филиалом в зависимости от того, какая сумма заложена в бюджет на эти расходы, и количества заявлений работников, желающих ее получать. В действующем Коллективном договоре предусмотрена сумма 300 руб. на одного работника в год, но не более 20 тыс. руб. в год на человека. В новом Коллективном договоре предполагается увеличить эту сумму. Размер компенсации на одного работника в год будет установлен по результатам переговоров. Кроме того, мы разрабатываем автоматизированную систему, которая позволит вести персонифицированный учет «спортивных» предпочтений работников компании и распределять средства в зависимости от поданных заявлений и лимита утвержденного бюджета предприятия.

— Каков сейчас порядок действий работников, желающих получить денежную компенсацию за занятия физической культурой?

— Для получения компенсации необходимо подать заявление на имя руководителя своего предприятия о компенсации стоимости абонемента в спортивную секцию или клуб. У работника есть две возможности: выбрать клуб из списка тех, с которыми у РФСО «Локомотив» заключен договор на оказание услуг, или выбрать иную организацию, оказывающую соответствующие услуги.

Мы рекомендуем, по возможности, заниматься физкультурой на спортивных объектах ОАО «РЖД» и тех, с кем заключило договор РФСО «Локомотив». Дело в том, что общество проверяет клубы на наличие лицензии, отсутствие задолженностей, соответствие требованиям безопасности и санитарии. В ином случае работник принимает все риски на себя. «Локомотив» формирует список клубов, исходя из поданных работниками заявок. Даже если всего один человек выразит желание заниматься в каком-то конкретном месте, при условии его соответствия всем требованиям с ним может быть заключен договор на приобретение услуг.

— Работники некоторых предприятий жаловались на то, что с начала этого года не могут получить компенсацию за спорт. С чем это связано?

— Сегодня нормативные документы, регламентирующие порядок реализации программы частичной компенсации затрат работников на занятия физкультурой и спортом, исполняются в полном объеме. Компенсацию никто не отменял. Однако в конце прошлого года в порядок договорной работы между Дирекциями социальной сферы на дорогах, РФСО «Локомотив» и спортивными объектами были внесены изменения. Чтобы выстроить работу в соответствии с ними, требуется время. В скором времени система будет налажена, и работники компании снова смогут получать компенсацию расходов на занятия спортом.

Беседовала
Ольга Прямицына

КОРОТКО

РЕАБИЛИТАЦИЯ ОТ ПАРТНЕРА

День здоровья организовал профком вагонного участка Ульяновск АО «ФПК» для работников цеха по ремонту подвижного состава.

Как рассказала председатель ППО участка Маргарита Суворова, его участники провели один день в местном спа–отеле «Михайловское», который является партнером программы лояльности РОСПРОФЖЕЛ, предоставляя скидки владельцам электронных профсоюзных билетов.

«Коллектив в цехе полностью мужской, суровый, спа–изысками не избалован, поэтому главным пунктом реабилитационной программы стала отменная русская баня, с жаркой парной, вениками и широким ассортиментом чая. Провели даже чайный дегустационный конкурс», — поделился профгрупорг цеха Сергей Молгачев.

СПЛАВИЛИСЬ ПО РЕКЕ

Сплав по реке Медведица организовала первичка управления Приволжской железной дороги. Многие из участников впервые управляли байдарками, и поэтому некоторым экипажам было сложно приспособиться к управлению лодкой — случались казусы в виде заезда в камыш, попадания на мель или опасного маневрирования и столкновения с другой байдаркой, тем самым вызывая всеобщий смех.

Однако ближе к финишу все гребцы слаженно вели свои лодки по фарватеру реки. По ходу движения было организовано несколько остановок для отдыха, купания и обеда.

«Я впервые сегодня испробовала себя в роли гребца на байдарке, да еще сплавляясь на такое расстояние, — поделилась впечатлениями одна из участниц Наталья Трифонова. — Это здорово!».

САМЫЙ СИЛЬНЫЙ

Спортивный зал «Локомотив» принял участников соревнований по жиму штанги лежа и гиревому спорту среди работников подразделений Комсомольского территориального управления ДВЖД. Несмотря на свою занятость, в соревнованиях приняли участие и сменные работники.

Чемпионом в жиме штанги лежа стал Александр Гурьянов из эксплуатационного локомотивного депо Комсомольск с результатом 160 кг.

В категории до 74 кг лучшим стал осмотрщик–ремонтник вагонов эксплуатационного вагонного депо Комсомольск–на–Амуре Никита Келлер, в категории до 83 кг — осмотрщик–ремонтник вагонов Дорошков Константин.

В состязаниях по гиревому спорту победу одержал представитель эксплуатационного локомотивного депо Комсомольск Александр Соколов, с результатом 100 повторений.

УВЛЕЧЕНИЕ

Оранжерея из роз

ИРИНА БЕЛЯЕВА,
председатель ППО эксплуатационного вагонного депо
БРЯНСК

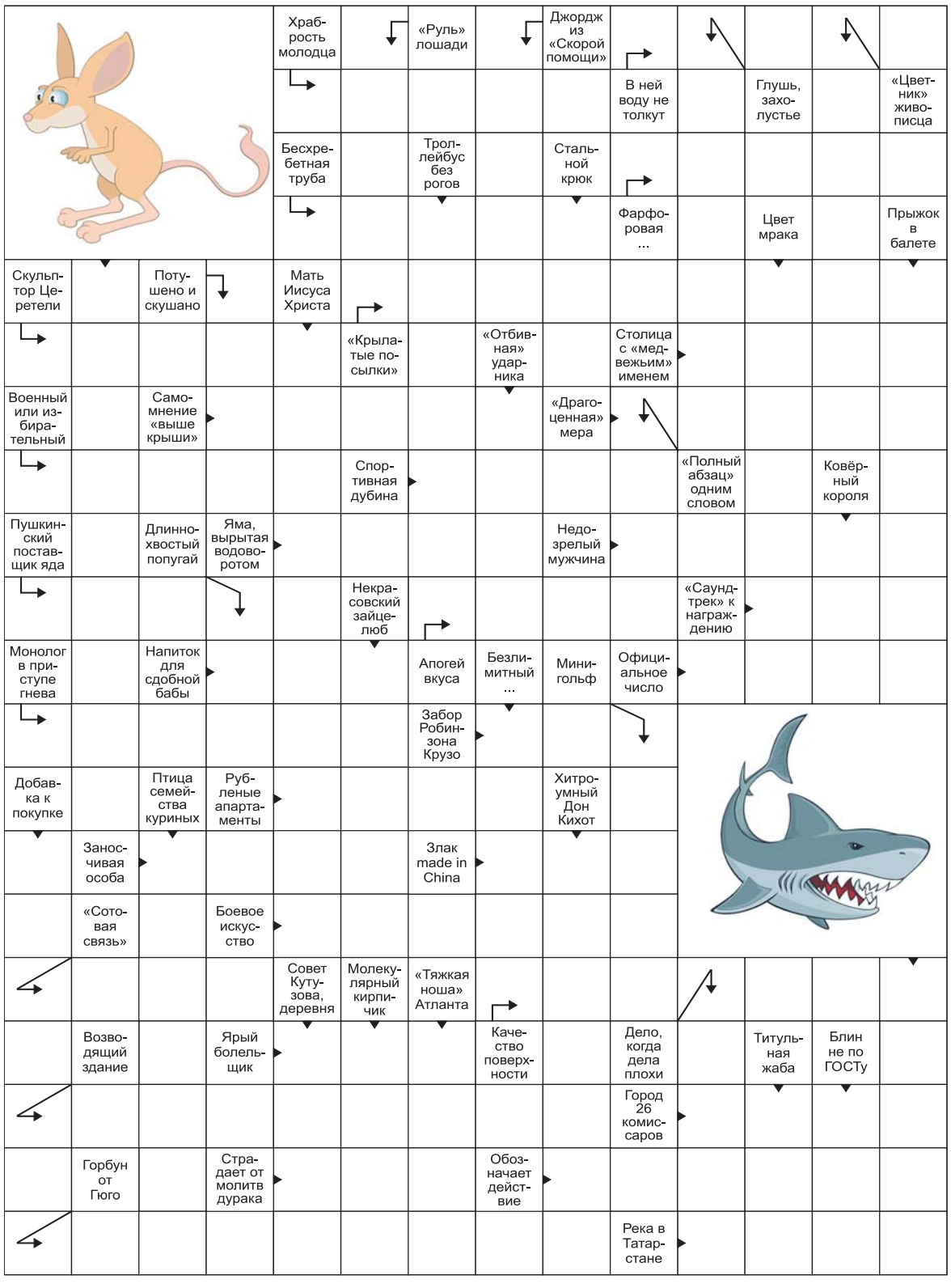
На пункте опробования тормозов станции Унеча выросла оранжерея.

А трудятся на станции одни мужчины, которым и пришла идея высадить на прилегающей территории саженцы роз.

В свободное от работы время железнодорожники ухаживают за цветами. Раньше приходят на смену, чтобы полить свой небольшой сад, обработать цветы.

Пассажиры, идущие на поезд, часто замедляют шаг, чтобы полюбоваться красотой прекрасных роз.

ФОТО АВТОРА



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИСКУНОВ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 20

По горизонтали: Льдина. Милорд. Бесчинство. Тантал. Кон. Выборы. Органайзер. Иглу. Травля. Раж. Шея. Леди. Бард. Хан. Пасха. Клише. Дыра. Сип. Бунгало. Чуваш. Жор. Килт. Труба. Уфа. Откорм. Ложкарь. Оплот. Улет. Досада. Волкова.

По вертикали: Смута. Планер. Орбакайте. Лечо. Данные. Нетто. Делон. Соты. Наташа. Взгляд. Бри. Рулада. Грех. Ужин. Вернисаж. Бакен. Прыгун. Слабак. Репортаж. Шило. Уши. Пугало. Мальта. Лампа. Фонд. Укус. Улов. Фото. Род. Кук. Рев.

КИНО

Непризнанные «Чокнутые»

МАРИЯ ИВАНОВА,
внеш. корр. «Сигнала»

Есть такая категория фильмов, которым, как говорится, не повезло. Вроде все у них предвещало успех — сюжет, постановка, замечательный актерский ансамбль. Но что–то пошло не так. К одним из таких относится кинокартина Аллы Суриковой «Чокнутые».

Эта трагикомедия, по мотивам одноименной повести Владимира Кунина, вышла на голубые экраны в 1991 году.

Фильм повествует о первой в России «чугунке» — железной дороге от Петербурга до Царского Села, построенной по инициативе австрийского инженера Герстнера.

Режиссеру Алле Суриковой удалось передать в юмористическом жанре за час с небольшим все мгновения этого большого для России события.

По сюжету австрийский инженер Отто фон Герстнер едет в Россию, чтобы реализовать проект строительства первой железной дороги, которая должна связать Петербург и Царское Село.

Прибыв в Россию, он собирает команду единомышленников и идет к цели, несмотря на проблемы, которые постоянно встают на его пути. Причиной этих проблем оказываются хозяева извозчичьих компаний, которые в борьбе с опасным, как им представляется, конкурентом не гнушаются даже того, чтобы нанять «специалиста по переворотам» с целью погубить фон Герстнера и его дело.

Когда, кажется, уже ничего не может спасти предприятие первых русских железнодорожников от провала, на помощь им приходит существо, посланное высшими силами, — ангел–хранитель Машенька…

В фильме участвовало целое созвездие лучших актеров российского кинематографа, даже в эпизодах были мастера. Николай Караченцов, Леонид Ярмольник, Сергей Степанченко, Ольга Кабо, Наталья Гундарева, Михаил Боярский, Алексей Жарков, Семен Фарада, Наталья Крачковская, Всеволод Ларионов, Виктор Проскурин, Александр Ширвиндт, Михаил Державин, Олег Табаков, Владислав Стржельчик.

Кстати, изначально в «Чокнутых» одну из главных ролей должен был исполнять Олег Меньшиков. Как вспоминала позже Алла Сурикова: «Олег пробовался в то время где–то еще, поэтому тянул с ответом. А на пробы к Ольге Кабо пришел Николай Караченцов.

В сценарии герой, на которого он претендовал, был написан корнетом, а Николай Петрович уже в корнеты не годился. Тогда, наступив на горло сценаристу, я заменила корнета на поручика. Так получился Кирюхин в исполнении Караченцова».

Картина получилась удивительно светлая, добрая. Но судьба у фильма была не такая счастливая. Мелькнув на экранах, он исчез на долгие годы и был позабыт.

Так чего же все–таки не хватило этому фильму для успеха?

Как позже отмечали кинокритики, просто картина не успела найти в России 90–х своего массового зрителя. Ибо несмотря на то, что фильм был прекрасно сделан, он все–таки идейно был направлен на злобу дня. Поэтому какими–то своими фрагментами он устарел и кажется наивным, хотя в целом должен быть понятен и интересен и нынешнему поколению. Как и любая хорошая сатира, он мог быть растаскан на цитаты, но этого, к сожалению, не случилось.

ХОББИ

Все для БАМа

ОЛЕГ ТРУНОВ,
внеш. корр. «Сигнала»

Электромеханик Тульского регионального центра связи Василий Коротков проехал на велосипеде более двухсот тысяч километров.

Василий — велосипедный лидер тульских спортсменов-железнодорожников.

Освоив двухколесную машину еще в пятнадцатилетнем возрасте, он ни разу в жизни не изменил «железному коню», практически всегда и везде перемещается только на нем.

К слову сказать, за 44 года увлечения ездой на велосипеде, Василий Коротков сменил всего пять машин, на одной из которых, советском велосипеде «Турист» еще 1989-го года выпуска, пробег составил более 118 тыс. километров! И сменить его на другой Василию пришлось только из-за того, что однажды лихой автомобилист не уступил дорогу велосипедисту. Но, к счастью, тот злополучный случай для Василия обошелся без серьезных последствий, а вот любимой машине пришлось хуже — два сварных шва на его раме еще долго напоминали о неприятном событии.

Василий Коротков трудится на железной дороге 17 лет, а до этого 20 лет проработал на заводе, который производил аппаратуру дальней связи, в том числе и для железнодорожного транспорта. И уже с 1977 года является активным участником профсоюзного движения.

Будучи спортсменом-любителем и не имея спортивных званий и наград, руководствуясь олимпийским принципом «главное не победа, а участие», Василий участвует во всех велопробегах, организованных РОСПРОФЖЕЛ и Дорожной организацией профсоюза на Московской железной дороге.

> **Свои велосипедные достижения 2019 года я посвящаю 45-летию БАМа**

Трехдневный марафон по святой земле трех ратных полей России, посвященный 10-летнему юбилею компании ОАО «Российские железные дороги» и 70-летию Курской битвы в 2013 году, международный велопробег, посвященный 110-летию РОСПРОФЖЕЛ и 70-летию Великой Победы 2015 года, и вот теперь, в 2019 году — велопробег, посвященный 45-летию начала строительства Байкало-Амурской магистрали.

Увлеченность электромеханика велоспортом настолько восхищает его коллег, что он неоднократно становился капитаном команды «Авангард», представляющей столичную магистраль на этих массовых мероприятиях, но и постоянным капитаном велокоманды тульских железнодорожников «Наследники Левши».

«В среднем, в рабочие дни, мой ежедневный пробег составляет от 15 до 20 км, — рассказывает Василий. — Велосипед не только укрепляет здоровье, но и помогает работе. Судите сами — во время комиссионных осмотров локомотивов на пешее перемещение между местами его проведения можно затратить от 40 до 50 минут, а на велосипеде — всего 10! Согласитесь, значительная экономия времени».

Не случайно велоспорт не только укрепляет здоровье и повышает выносливость, но и усиливает концентрацию внимания, что улучшает производственные результаты.

«Когда я узнал, что в этом году РОСПРОФЖЕЛ организует велопробег под лозунгом «45 тысяч километров на велосипеде к 45-летию БАМа», я решил обязательно принять участие, — говорит Василий. — А еще: что каждый километр своего пробега в 2019 году посвящу именно этому событию. Начиная с первого января, а езжу я на велосипеде в любое время года, мой пробег уже составил более 3,2 тыс. км. Поэтому обязуюсь ко Дню железнодорожника вложить свои 4,5 тыс. км пробега в общую копилку Дорпрофжел на МЖД».

ФОТО АВТОРА

Заместитель председателя Дорпрофжел по Тульскому региону Борис Парамонов не сомневается в том, что это обещание будет выполнено: «Конечно же, Василий сдержит свое слово. Глядя на него, большое количество его коллег и друзей пересаживаются на железного коня. Примером тому — наше участие в тульском этапе «БАМовского» велопробега, прошедшем в апреле. Тогда его участниками стали более пятидесяти человек самых разных возрастов — от уже ушедших на заслуженный отдых ветеранов, до самых юных их наследников».

РЕШЕНИЕ

Прочитал — отдай другому

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Совет молодежи первичной профсоюзной организации Свердловского регионального центра обслуживания организовал на предприятии буккроссинг.

ФОТО АВТОРА

«Буккроссинг или книгообмен — сегодня модный тренд, — говорит инициатор акции Ксения Жилякова. — Зачастую после прочтения книги оседают на полках шкафов или на прикроватных тумбах. Так почему бы не дать им выполнять свою основную задачу? Ведь издается книга именно для того, чтобы ее читали».

Профком поддержал начинание молодежи, на профсоюзном стенде появилось объявление о сборе книг разных жанров: художественная и детская литература, социология, психология, саморазвитие и личностный рост.

В день икс на стеллаже, установленном в холле первого этажа, стояло 12 книг. Но прошла неделя, и на полках не оказалось свободного места — все было заставлено. А к стенду потянулась очередь из желающих почитать.

Как рассказала председатель ППО Центра Ольга Косова, для изучения спроса на книгообмен завели журнал учета: взял книгу — запишись. «Нам нужно понимать, востребована услуга или нет. Может, и не стоит тратить усилия на ее дальнейшую реализацию?», — рассказывает она. Строгого требования в возврате книг нет. Хотя он и желателен, ведь основное правило буккросинга гласит: «Прочитал — отдай другому». Впрочем, взамен фонд можно пополнить новой книгой. «При мне сегодня в обеденный перерыв двое работников брали книги со стеллажа книгообмена, а значит, дело живет», — уточнила Ольга Косова.

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

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

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

ВЫХОДИТ 48 НОМЕРОВ В ГОД.
ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ ССЫЛКА НА «СИГНАЛ» ОБЯЗАТЕЛЬНА.
Тираж отпечатан в АО «Красная Звезда» 123007, 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 126097 экз.
Номер подписан: 18.06.2019 г. Заказ №