



ПОМОЩЬ

Профсоюз против коронавируса



ФОТО НИКИТЫ ПЯБЛОВА

Покупки добровольцы совершают в том магазине, который указал пожилой человек, чтобы купить привычные ему продукты, и уложиться в бюджет

Профсоюзные организации подключились к обеспечению членов РОСПРОФЖЕЛ средствами индивидуальной защиты и к оказанию помощи неработающим пенсионерам и ветеранам, находящимся на самоизоляции.

Имеющийся у РЖД запас защитных масок, дезинфицирующих средств и перчаток не был рассчитан на такой масштаб эпидемии. И предприятия столкнулись с их нехваткой.

Как рассказал первый заместитель председателя Дорпрофжел на ВСЖД Виктор Громов, средства индивидуальной защиты и антисептики невозможно купить ни в одной аптеке Бу-

рятии и Иркутской области, а те запасы, которые были на предприятиях ВСЖД, заканчиваются. Централизованная поставка масок и средств по дезинфекции поручена Восточно-Сибирской дирекции снабжения, но их поступление ожидается только на этой неделе.

«Заявки на маски и перчатки, которые сделаны по линии главного инженера, службы охраны труда и промышленной безопасности Свердловской железной дороги, будут удовлетворены на этой неделе. Председателям первичек вместе с работодателями на селекторе Дорпрофжел поручили определиться с потребностью в масках, перчатках, антисептических средствах и рекомендовали

председателям ППО оказать содействие в их приобретении и отнести эти расходы на статью «Охрана труда». Первички активно включились в процесс. Например, Сургутский филиал приобрел первичкам защитные средства на 437 тыс. руб.», — рассказал председатель Дорпрофжел на ВСЖД Анатолий Гарашенко.

Техническая инспекция труда контролирует наличие обеззараживающих средств в местах общего пользования, проинструктированы и получили задания уполномоченные по охране труда.

К обеспечению железнодорожников средствами индивидуальной защиты подключился профактив. Так, кабинет председателя ППО эксплуатационного локомотивного депо Вихоревка Восточно-Сибирской магистрали Оксаны Гуговой временно превратился в швейную мастерскую для пошива масок.

«В Вихоревке трудятся более 850 железнодорожников, учитывая два оборотных депо: Усть-Илимск и Коршуниха. Кроме того, постоянно приезжают бри-

гады из Тайшета и Лены. Масок нигде не найти. Поэтому было решено пошить самим. Но встала проблема: где взять ткань? Все магазины в Вихоревке закрыты. Тогда я обратилась к деповчанам с просьбой посмотреть материал дома. Многие откликнулись. В моем кабинете установили швейную машинку. После того, как я пошила первые маски, у дверей кабинета выстроилась очередь, и начальник депо Владимир Устюжанин дал в помощь оператора ЭВМ Екатерину Маношенко, и дело пошло быстрее: одна вырезает заготовки и вставляет резиночки, другая сшивает маску», — рассказала Оксана Гугова. На прошлой неделе женщины изготовили более 200 масок, которые раздали локомотивным бригадам.

«Хочется поблагодарить директора магазина тканей Елену Ясинскую, которая организовала дополнительную доставку материала и фурнитуры в депо для пошива масок», — отметила председатель первички.

Окончание на 2 стр.

С УЧЕТОМ СИНЯКОВ
И ССАДИН

СТР. 3

МОБИЛЬНЫЙ БЫТ
НА КОЛЕСАХ

СТР. 4

НЕЗАМЕЧАЕМЫЕ
ЗАМЕЧАНИЯ

СТР. 5

ГОРЕЛИ МОРЕ И ЗЕМЛЯ

СТР. 8

ОФИЦИАЛЬНО

Новый вызов

Обращение к профсоюзам железнодорожников председателя секции железных дорог МФТ Дэвида Гобе.

Уважаемые коллеги, товарищи, братья!

МФТ представляет интересы около восьми миллионов железнодорожников по всему миру. Железнодорожный транспорт используется ежедневно для перевозки пассажиров и грузов. И играет ключевую роль в организации цепочек поставок и удовлетворении основных потребностей мобильности в своих странах.

Вирус COVID-19 поразил всю планету. Это новый вызов для всех работников. Придет и время для критики, но сейчас настало время солидарности. Солидарности в семьях, с работниками, с населением.

Мы должны уважать медработников и защищать себя простыми мерами: мыть и дезинфицировать руки максимально часто, не вступать в прямой контакт с другими людьми, избегать любых телесных контактов, оставлять расстояние полутора метра между друг другом.

Железнодорожники должны оставаться на службе, если позволяет здоровье, обеспечивая необходимые транспортные услуги для циркуляции жизненно важных товаров и пассажирских сообщений. Наши поезда могут использоваться для медицинских нужд, чтобы перевозить пациентов в больницы, а переоборудованные вагоны могут служить палатами, как это происходит в Индии. В этих условиях работы железнодорожникам очень важно носить маску и пользоваться антибактериальным гелем для рук. Работодатель обязан предоставить адекватные средства защиты.

Окончание на 2 стр.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Николай НИКИФОРОВ,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РОСПРОФЖЕЛ:

— Сегодня очень важно поддержать неработающих пенсионеров, ветеранов, находящихся на самоизоляции, связанной с распространением коронавирусной инфекции. Прошу вас (председателей Дорпрофжел и организаций профсоюза прямого подчинения. — Ред.) оказать содействие, в том числе и финансовую помощь, в организации волонтерского движения, подключив к этой работе членов молодежных советов профсоюза и профсоюзный актив.

ПОМОЩЬ

Профсоюз против коронавируса

Окончание.
Начало на 1 стр.

Села за швейную машинку и пресс-секретарь Дорпрофжел на СВЖД Ирина Токарева. «Выкройку маски взяла в интернете. Еще до объявления карантина, пока работали магазины, — говорит она, — приобрела бязь, которая идет на внутренний слой изделия, а на наружный — пошла запасы хлопка: «веселенькая» расцветка на постельное белье детям, итальянский хлопок, заготовленный на пошив рубашек супругу, американский хлопок — для квилтинга. К делу подключилась и семья: муж режет ткань, дети выворачивают маски».

За день при напряженном графике семье Токаревых удалось сшить около 100 штук. «Конечно, полностью закрыть потребность железнодорожников мы не сможем. Но суммируя старания всех добровольцев, это все же существенная помощь, позволяющая защитить работников из группы риска», — уверена Ирина.

Еще одно направление внимания профсоюза — пенсионеры — члены РОСПРОФЖЕЛ, нуждающиеся в помощи. Люди старшего поколения особенно тяжело болеют COVID-19, поэтому им рекомендуется на время пандемии свести к нулю контакты с другими людьми и выходы на улицу, чтобы избежать заражения.

Руководство и профсоюзная организация метрополитена Москвы решили поддержать ветеранов и бывших работников предприятия. «Помощь оказывается в двух вариантах: дополнительная материальная выплата и продуктовый набор. Путем обзвона определены более тысячи наших бывших работников, которым она требуется. По факту, конечно, число увеличится. Думаю, что будет не менее двух тысяч. Профсоюз сегодня занимается подготовкой и компановкой продуктовых наборов с помощью волонтеров. Это работники метрополитена, порядка 60–70 человек из числа молодежи», — рассказал председатель Дорпрофжел ГУП



ФОТО ОЛЬГИ ГРЕКОВОЙ

«Московский метрополитен» Владислав Еланский. Более тысячи наборов развести по городу планируется до 15 апреля.

«Волонтерский отряд ЗСЖД совместно с дорожным центром оценки, мониторинга персонала и молодежной политики оперативно реагируют на обращения всех нуждающихся по специальной горячей линии, открытой на Западно-Сибирской магистрали. Добровольцы помогают оставшимся на карантине ветеранам в доставке продуктов питания, а также ведут удаленное консультирование по превентивным мерам с целью сокращения возможностей заражения коронавирусом. Отряд насчитывает около трехсот человек», — рассказал председатель Дорпрофжел на ЗСЖД Николай Шашков.

Дорпрофжел на СВЖД поддерживает связь с председателями региональных советов ветеранов. Советы составили списки ветеранов, которые в силу жизненных обстоятельств остались одни, и сейчас определяются с объемом помощи. Работает и отряд добровольцев, их на дороге уже 110 человек.

«Профлидеры предприятия знают, кому и какая помощь необходима. Для оперативности в WhatsApp создаются группы пенсионеров и волонтеров», — говорит заведующая отделом социальной сферы Дорпрофжел на ДВЖД Татьяна Ляпина. — В Комсомольске-на-Амуре конкретная помощь пока понадобилась четырем пенсионерам».

По словам председателя ППО станции Находка-Восточная Ольги Бродягиной, группа

в WhatsApp объединила пенсионеров-двигателей и молодых специалистов. Ребята сбрасывают в группу разъяснительную информацию, утром проводят переключку и при необходимости доставляют продукты и лекарства находящимся в самоизоляции людям. Кроме того, профактивисты станции сошьют для ветеранов предприятия более 100 масок.

А Дорпрофжел на ЮВЖД закупил для членов молодежного совета ветровки с логотипами и символикой волонтерского движения и предоставил адреса и телефоны нуждающихся в помощи. Ребята обзванивают пожилых людей и выясняют, чем могут быть полезны. «Порой это может быть просто беседа, ведь изоляция без общения угнетает людей, и разговор, пусть даже по телефону, с волонтерами способен поднять «боевой дух» ветеранов и почувствовать свою нужность», — отмечает председатель Дорпрофжел на ЮВЖД Андрей Гарин.

Присоединилась молодежь РОСПРОФЖЕЛ и к Всероссийской волонтерской акции #МыВместе. «Две недели назад я зарегистрировалась на сайте акции общероссийского проекта «Мы вместе!», — рассказывает председатель Молодежного совета Дорпрофжел на Приволжской дороге Анастасия Гуцаленко. — Решили помочь ветеранам-железнодорожникам. На дороге их у нас 4 тыс. — не может быть, чтобы никому из них не понадобилась поддержка».

Конечно, есть среди пожилых людей те, кто настаивает на самостоятельности, но большинство с благодарностью принимает помощь.

«Количество пенсионеров, которые оставляют заявки с просьбой о помощи, растет, так что точное количество назвать сложно, — рассказывает помощник машиниста эксплуатационного локомотивного депо Красноярск-Главный Никита Павлов. — Что касается волонтеров, от нашей дороги в акции пока принимают участие 15 человек, а вообще по Красноярску и краю — около 700».

Заявки от людей старшего поколения принимают не сами волонтеры, а местные штабы акции. Они же распределяют их между добровольцами. Перед каждым выходом, которые осуществляются в 9 часов утра, 13.00 и 17.00, волонтеры проходят инструктаж.

«Между людьми должна быть дистанция не менее 1,5 м, — рассказывает председатель Молодежного совета Дорпрофжел на ЮВЖД Игорь Ефимов, — в квартиру заходить нельзя, покупки лучше оставить у двери или у забора, если это частный дом. То есть лучше вообще никаким образом не контактировать с пожилым человеком».

В среднем за один период доставки удается выполнить от пяти до 10 заявок. Покупки добровольцы должны совершать в том магазине, который указал пожилой человек, чтобы купить привычные ему продукты и уложиться в бюджет. Чаще всего ветераны просят купить молоко, хлеб, яйца, майонез, овощи, масло, а в аптеке — рецептурные лекарства, парацетамол и аспирин.

Деньги на покупки выделяет организатор акции Общероссийский народный фронт, пенсионерам предоставляются чеки, по которым они потом рассчитываются с волонтерами. Опять же на безопасном расстоянии — из рук в руки ничего передавать нельзя. Также штабы обеспечивают волонтеров антисептиками для рук, медицинскими масками и резиновыми перчатками, без которых работа невозможна.

«В профсоюзе состоит активная, добрая и отзывчивая молодежь, которая охотно вступает в волонтерские ряды и оказывает помощь, — уверен эксперт департамента организационной и кадровой политики аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ, курирующий молодежную политику, Андрей Максименко. — От добровольцев нам регулярно поступает информация о проделанной работе — будучи в курсе, профсоюз сможет оперативно помочь им в случае необходимости. В настоящее время ЦК и дорожные организации профсоюза оказывают добровольцам методическую и организационную помощь. Однако хотелось бы напомнить, что волонтерство при пандемии — благородство без зрителей, широкие жесты без фотокамер. От этого зависит здоровье людей».

Материал подготовили Ольга Прямыцина, Елена Павлова, корр. «Сигнала», Ольга Грекова, Ирина Токарева, Денис Толстой, Наталья Соловьева, Наталья Михалева, Дорпрофжел на ВСЖД, СВЖД, ЗСЖД, ЮВЖД, ДВЖД

ОФИЦИАЛЬНО

Новый вызов

Окончание.
Начало на 1 стр.

Мы знаем, что многие железнодорожники заразились, ведь контакты с пассажирами и скопления людей на станциях были основными источниками заражения. Нужно заботиться друг о друге и сообщать о превентивных мерах, принятых работодателями. Мы не должны поддаваться панике, а делать все возможное для поддержания здоровья, а затем и цепочки поставок.

МФТ сообщала о мерах, которые необходимо соблюдать. Нам также необходимо знать, какие меры принимаются в ваших странах и компаниях. Мы должны призвать правительства и работодателей обеспечить социальную защиту работников, сохранить их доход, предоставить доступ к медобслуживанию.

Этот мир должен измениться, и этот кризис в области здравоохранения подчеркивает противоречия капиталистической модели, основанной на эксплуатации рабочих. Наши жизни стоят больше, чем прибыль. Социальные и экологические проблемы актуальны как никогда. Социальная защита и безопасность имеют первостепенное значение в нашей работе.

Наша поездка может использоваться для медицинских нужд, чтобы перевозить пациентов в больницы, а переоборудованные вагоны могут служить палатами, как это происходит в Индии.

Железная дорога — один из самых экологически чистых видов транспорта. У нас есть все возможности для решения климатических и социальных проблем.

Наша секция работает над экономикой железнодорожного сектора и последствиями либеральной политики. В то же время мы ведем работу по устойчивому развитию и новым технологиям. Разрабатываются кампании по профилактике в отношении здоровья и безопасности. Мы должны защитить железнодорожников в поездах и на станциях, а также разработать специальные меры поддержки молодежи и женщин.

Наша работа не напрасна, она очень важна и наступят счастливые дни. Берегите себя и других!

ДЕТАЛИ

Тем, кто готов принять участие в акции помощи и стать волонтером, следует быть готовым к тому, что регистрация через сайт «МЫВМЕСТЕ2020.РФ» займет несколько дней. После подачи заявки надо пройти краткий обучающий онлайн-курс и итоговый тест. Только после этого доброволец получит контакты руководителя местного штаба, через которого в перспективе будет получать заявки о помощи от пожилых людей. Штаб также выдает бейдж, который удостоверяет в том, что волонтер — действительно волонтер, а не мошенник, и послужит пропуском, если в городе введен карантин и ограничение на передвижение.

АКЦИЯ



Велосезон в онлайн-режиме

ОЛЕГ ГЕЛЬВИГ,

Дорпрофжел на ОНЖД
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Дорпрофжел на ОНЖД приглашает любителей велосипедного отдыха принять участие в онлайн-велопробеге, посвященном 75-летию Победы в Великой Отечественной войне.

РОСПРОФЖЕЛ планирует в июне провести велопробег, который должен состоять из двух маршрутов Мурманск — Москва и Севастополь — Москва.

В дополнение к реальному велопробегу Дорпрофжел на ОНЖД предлагает желающим участвовать в его онлайн-версии.

«Из-за пандемии коронавируса в стране отменили или перенесли на неопределенный срок все спортивные мероприятия. А дистанционный формат велопробега поможет членам профсоюза найти дополнительную мотивацию для поддержания себя в спортивной форме в этот непростой период. Также это дополнительная возможность заявить о себе тем, кто не сможет участвовать в пробеге РОСПРОФЖЕЛ» — считает заместитель председателя Дорпрофжел на ОНЖД Татьяна Шебалова.

В прошлом году в аналогичном мероприятии, посвященном 45-летию начала строительства БАМа, участвовали 126 человек: железнодорожники Октябрьской магистрали, представители 13 Дорпрофжелов, аппарата управления ОАО «РЖД» и Терпрофжел МОСЖЕЛТРАНС.

И в этот раз правила такие же. Участник соревнования, находясь на месте своего проживания, сможет выполнять велозаезд в любое удобное время: проехать от дома до работы или покататься в выходной день. В зачет пойдет каждая активность, сохраненная в программе STRAVA. Победителей определяют в начале сентября.

Для участия необходимо заполнить анкету на сайте <https://forms.gle/7QYvhYA04ZbXethd9> и подать заявку на вступление в группу «РОСПРОФЖЕЛ» в программе STRAVA <https://www.strava.com/clubs/rosprofzhelvelo>.



ОХРАНА ТРУДА

С учетом синяков и ссадин

В этом году в Трудовой кодекс предлагается внести ряд изменений, которые касаются механизмов предупреждения производственного травматизма и профессиональной заболеваемости. Минтруд разработал законопроект, который передан в Российскую трехстороннюю комиссию по регулированию социально-трудовых отношений. О том, как повлияют изменения на систему охраны труда, рассказал технический инспектор труда профсоюза Олег Лоскутов.



— **Олег Петрович, что нового появится в системе охраны труда, если поправки будут приняты?**

— Министерство труда предлагает наладить учет полученных на производстве микротравм и расследование их причин. Действующее законодательство этого не предусматривает. Сейчас расследуются лишь те несчастные случаи, которые повлекли за собой серьезные травмы, а на ссадины и синяки особого внимания не обращают. А ведь они чаще всего случаются из-за нарушений требований охраны труда, неграмотной организации рабочих мест и производственного процесса. И если будет налажен учет микротравм, который, как лантусовая бумажка, сделает нарушения для всех очевидными, естественно, они будут быстрее устраняться.

— **Есть ли определение понятию «микровреждение»?**

— Согласно тексту законопроекта, под микровреждениями (микротравмами) понимаются ссадины, кровоподтеки, ушибы мягких тканей, поверхностные раны и другие по-

вреждения, которые не повлекли расстройства здоровья и не привели к уходу работника на больничный.

Работодатель должен будет определить риск возникновения опасности, провести профилактику, чтобы минимизировать урон здоровью работника. Мероприятия по их снижению и исключению будут разрабатываться и реализовываться с учетом условий на конкретном рабочем месте, где человек получил микротравму, и причин, по которым это произошло.

Именно поэтому законопроектом предлагается ввести учет и рассмотрение таких случаев работодателем.

— **Но как вести этот учет?**

— В настоящий момент нет каких-либо нормативно-правовых актов, регламентирующих порядок действий, но на некоторых предприятиях по воле работодателя уже ведется учет микротравм. Это хороший опыт, поскольку за счет постоянного их мониторинга удается корректировать работу подразделений и улучшать условия труда на рабочих местах.

Законопроект же предлагает регламентировать учет микровреждений. В частности, предусматривается его заявительный характер, то есть по обращению самих пострадавших.

Учитывать ссадины и синяки будет работодатель. После принятия закона Министерство труда с учетом мнения Российской трехсторонней комиссии разработает подробные рекомендации на этот счет.

— **А что в законопроекте сказано по поводу спецодежды? Поменяются ли требования, предъявляемые к ней, будут ли изменения, связанные с обеспечением работников средствами индивидуальной защиты?**

— Законопроект предлагает отказаться от типовых отраслевых норм и пере-

йти к единым типовым нормам выдачи средств индивидуальной защиты и смывающих средств, которые будут разрабатываться Минтрудом и с учетом мнения РТК. Работодатель будет обеспечивать работников средствами индивидуальной защиты на основании единых типовых норм, с учетом результатов спецоценки условий труда (СОУТ).

Представителям выборного органа первичной профсоюзной организации — членам комиссии по проведению СОУТ придется с повышенной ответственностью подписывать карты спецоценки рабочих мест. Ведь любая неточность в них может привести к нежелательным последствиям.

На случай, когда работник не обеспечен полагающимися ему средствами индивидуальной защиты, законопроект предлагает дать ему право отказаться от выполнения работ с оплатой в размере среднего заработка, сейчас действует норма две трети средней зарплаты. В то же время, если работник обеспечен всеми необходимыми средствами индивидуальной защиты, но не применяет их, работодатель получает право его от работы отстранить.

— **А какие еще новые требования по отношению к работнику в сфере охраны труда предполагает законопроект?**

— Уточняются его отдельные обязанности: правильно использовать оборудование, инструмент, сырье и материалы, строго выполнять технологию производства, следить за исправностью оборудования и инструментов, а в случае появления неисправности — немедленно, известив руководство, принимать меры к их устранению. Потому что работать на неисправном оборудовании небезопасно.

**Беседовала
Ирина ПАВЛОВА**

ПРОФСОЮЗ ПОМОГ

Спохватились через месяц

ГЕННАДИЙ АСТАХОВ,
Дорпрофжел на ДВНЖД
Тында

Правовая инспекция Дорпрофжел на ДВНЖД помогла помощнику машиниста железнодорожной строительной машины ПМС-249 получить зарплату и компенсацию за ее отсутствие.

Под личную подпись 7 октября прошлого года помощнику машиниста было выдано направ-

ление на периодический медицинский осмотр. Но с 23 ноября по 3 декабря он находился в отпуске и об осмотре, по его утверждению, забыл. Однако по возвращении из отпуска согласно графику рабочего времени на четвертый квартал его направили работать сначала на станцию Унаха, а потом — в Джелингру.

При этом никто не поинтересовался, прошел ли железнодорожник обязательную процедуру общения с медиком. Хотя,

согласно статье 76 Трудового кодекса за работодателем закреплена обязанность отстранять от выполнения трудовых операций работника, проигнорировавшего обязательный медосмотр. Спохватились на предприятии лишь к концу года.

23 декабря работнику позвонил специалист по управлению персоналом ПМС-249 и сообщил, что тот отстранен от работы с 4 декабря, поскольку не прошел медосмотр. Вернувшись со станции

Джелингра на предприятие, работник выяснил, что в таблице учета рабочего времени за декабрь ему проставлен код с обозначением «НБ» — отстранение от работы без начисления зарплаты.

В ПМС-249 не только дежуривали допуск работника к выполнению трудовых обязанностей, но и сделали это задним числом. А еще составили фиктивный акт об отказе соотрудника ознакомиться с приказом.

Правовой инспектор труда Тындинского филиала Дорпрофжел на ДВНЖД Елена Конфедератова изучила ситуацию, в которую попал помощник машиниста. И в представлении на имя начальника ПМС-249 и председателя ППО предложила вернуть заявителю причитающуюся зарплату, а также начислить компенсационные выплаты. Нарушения законодательства администрация предприятия устранила, перечислив помощнику машиниста более 27 тыс. руб.

Сеть готовится к летним путевым работам. Охрана и условия труда, безопасность производства — сфера контроля профсоюза.

ИНСПЕКЦИЯ

Мобильный быт на колесах

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на КбшЖД
САМАРА

Техническая инспекция труда оценила готовность подразделений Куйбышевской дирекции по ремонту пути к летней путевой кампании. Инспекторы проверили состояние мобильных бытовых объектов и укомплектованность бригад исправным инструментом.

«В этом году Куйбышевской ДРП потребуется направить к местам работ более 130 служебно-технических вагонов, в том числе 67 — для проживания. Дефицита в них нет, однако техническое состояние ряда объектов вызывает вопросы», — отмечает главный технический инспектор Дорпрофжел на КбшЖД Наил Шарипова.

Технический инспектор в Самарском филиале Дорпрофжел Сергей Скорняков побывал на базах путевых машинных станций № 208 (Нинель) и № 38 (Новообразцовое). На каждой готовят к эксплуатации с десятком вагонов сопровождения и передвижных модулей для проживания: ремонтируют систему отопления, приводят в порядок полы и обшивку спальных мест, монтируют новую мебель.

Сергей Скорняков фиксирует проблемы, которые требуют решения: «В душевой вагона № 37683604 отсутствует водонагреватель... В двух модулях недостает шкафов для спецодежды, а сушилки в непогоду не вмещают спецодежду всех работников... Не решена проблема обслуживания биотуалетов...».

На недостатки указывает и технический инспектор в Пензенском филиале Дорпрофжел Геннадий Белянушкин. В частности, в большинстве служебно-технических вагонов ПМС-151 в Пензе отсутствуют аппараты управления электрооборудованием, аккумуляторные батареи и емкости для воды.

В дирекции проблемы признают. «Для ремонта и восстановления внутреннего оборудования служебно-технических вагонов выделено 2,45 млн руб. В январе — марте отремонтированы 30 вагонов», — сообщил главный инженер дирекции Михаил Васильев на заседании президиума Дорпрофжел.

Изъяны в состоянии передвижных бытовых объектов путейцев нередко обусловлены истощением ресурсом и интенсивностью эксплуатации. Например, в ПМС-146 (Рузаевка) у семи служебно-технических вагонов срок эксплуатации уже истек, а у пяти закончится до 2021 года.

Впрочем, нельзя сказать, что парк этих объектов не обновляется. В последние два года служба вагонного хозяйства получила для Куйбышевской ДРП 20 служебно-технических модулей для проживания и сопровождения. План этого года — еще шесть модулей и 16 пассажирских вагонов от ФПК.

Инструмент и его исправность — еще одно направление, которому уделяет внимание профсоюз. По данным Куйбышевской ДРП, подразделения обеспечены основными видами малой механизации на 97%.

«В декабре — январе получено 70 электрошпалопод-

боек, 35 рельсорезных и 20 рельсосверлильных станков, 50 шурупогаечных ключей с двигателем внутреннего сгорания. Еще одна крупная поставка запланирована на второй квартал», — сообщил Михаил Васильев.

Однако, у инспекторов, побывавших на местах, иные данные: ПМС-151 обеспечена исправными электрошпалоподборками и ручными кранами лишь на треть от потребности, рельсошлифовальными станками и КШГ — на 40%. В ПМС-208 средств малой механизации лишь 45% от норматива.

В чем у Куйбышевской ДРП точно нет нужды, так это в бытовой технике и постельных принадлежностях. В предыдущие годы дирекция с запасом закупила матрасы, подушки, одеяла и постельное белье. В каждое путевое подразделение направлено необходимое количество холодильников, стиральных машин, микроволновых печей, электроплит, электрочайников и посуды. Дело за малым — обеспечить сохранность имущества.

Стоит добавить, что коллективы некоторых ПМС и сами обустривают быт. Например, в ульяновском ПМС своими силами сконструировали две мобильных бани, а сейчас обустривают передвижную столовую, под который переделали плацкартный вагон. В столовой уже есть кухонная зона и помещение для приема пищи, установлены кухонные плиты, сантехника, мебель, заново смонтированы система отопления и освещения. В апреле его планируют сдать в эксплуатацию.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Вагоны в дефиците



Михаил ПРУЖИНА,
председатель
Дорпрофжел
на КбшЖД:

— Проверки предприятий к ремонтно-путевым работам показывают, что нарушения в обеспечении сотрудников спецодеждой и спецобувью, другими средствами индивидуальной защиты практически исключены. Судя по оснащенности служебно-технических вагонов и модулей постельными принадлежностями, инвентарем, оборудованием, наличием и состоянию гардеробных, душевых и комнат приема пищи, санитарно-бытовые условия улучшились. Укомплектованы ПМС и бытовой техникой, в прошлом году Северо-Кавказская дирекция по ремонту пути (ДРП) получила 545 единиц такой техники.

Еще один позитивный факт — своевременное заключение региональной ДРП договоров на обеспечение ПМС бутилированной водой, на обработку мягкого инвентаря, стирку и химчистку постель-

ных принадлежностей и спецодежды. Не должно быть трудностей и с горячим питанием работников на «окнах».

Вместе с тем есть недостаток пассажирских вагонов для доставки и проживания персонала.

Для выполнения плановых видов ремонта в этом году Северо-Кавказской ДРП должны были выделить 139 служебно-технических вагонов, из них 53 — для сопровождения, 66 — для проживания, а также 20 вагонов-столовых. Но к 20 марта в наличии было всего 87 единиц подвижного состава.

Недостаток служебно-технических вагонов, в сочетании с проведенной специализацией ПМС по видам работ, может отрицательно сказаться не только на соблюдении режима труда и бытовом обслуживании работающих, но и на экономических показателях ПМС. В сложившихся условиях они вынуждены доставлять персонал к месту работ и обратно автотранспортом, что не только непроизводительно, но и увеличивает риск безопасности на производстве.

ПМС

Пока без радиостанций



Елена ТРУХИНА,
председатель
ППО Путевой
машинной станции
№176 (Шершни):

— У нас в ПМС полностью закрыта потребность в служебно-технических вагонах. Шестнадцать из 64 — это вагоны модульного типа, один — мобильный комплекс на автоходу. К эксплуатации допущены 34 вагона, к остальным — есть некоторые замечания, но их устраняют. Полностью обеспечили подвижной состав бытовой техникой и постельными принадлежностями. В каждом есть холодильник, стиральная машина, микроволновка, электрочайники.

Нет вопросов и с горячим питанием. На базе ПМС работает столовая, которая будет обслуживать ближайшие «окна». Закуплено пять армейских термосов для доставки горячей еды, столы, стулья, шатры, умывальники для мытья рук. А на дальних участках ремонта инфра-

структуры кормить работников будет Железнодорожная торговая компания. Решен вопрос с питьевой водой, с оснащением медицинскими аптечками, ручным инструментом, обучением сигнальщиков.

То же касается спецодежды, спецобуви и СИЗ, защитных и смывающих средств. Еще в прошлом году ПМС получила спецодежду из новой коллекции.

К месту работ сотрудников будем доставлять на автотранспорте ПМС и ООО «Ресурс-Транс». Для перевозки инструмента и малой механизации используем две свои бортовые машины МАЗ и «Урал».

Вместе с тем, не решенным пока остается вопрос обеспечения работников переносными радиостанциями. Требуется 166 штук, а в наличии — только 124.

Такая же ситуация и с путевым механизированным и гидравлическим инструментом, обеспеченность которым составляет 80%. Не заключены договоры на медицинское обслуживание, дезинфекцию мягкого инвентаря и стирку спецодежды.



ФОТО: АВТОРА

КОНТРОЛЬ

Незамечаемые замечания

ИРИНА ТОКАРЕВА,
Дорпрофжел на СвЖД
ЕКАТЕРИНБУРГ

Анализ материалов из системы «Человек на пути» и данных из «Книги замечаний машиниста», проведенный профактивом Дорпрофжел на СвЖД, показал значительный процент формальных ответов на замечания.

О формализме руководителей, ответственных за устранение выявленных общественниками недостатков, свидетельствует длинный перечень примеров.

«Скажем, на замечание машиниста: «На обочине лежит незакрепленный рельс» ответ прост до безумия: «Проведено собеседование: один человек». Еще один пример. На запись машиниста: «Нет знаков ограждения опасного места» следует ответ: «Поездному диспетчеру снижен процент премии», — рассказывает главный технический инспектор труда на СвЖД Дмитрий Москалюк.

А на замечание об обнаружении излома тяги стрелочного

перевода отвечают и таким образом: «На стрелочном переводе выявлен изгиб второй межостряжковой тяги по причине неудовлетворительного содержания стрелочного перевода».

На запись локомотивщика о том, на что на сигналисте отсутствуют специальные знаки отличия — нарукавники и головной убор, в дистанции пути отписались: «Сигналист был без специальных знаков отличия по причине недостаточного количественного обеспечения».

«Машинист фиксирует в журнале, что на станции снег выше головки рельса. Дословный ответ: «Отсутствие снегоуборочной техники». И список таких примеров могут продолжать еще долго», — констатирует Дмитрий Москалюк.

По мнению председателя Дорпрофжел на СвЖД Анатолия Гаращенко, формальные ответы — антистимул общественного контроля.

«Общественный инспектор, указывая в «Книге замечаний машиниста» на актуальную проблему обеспечения безопасности движения, надеется

на положительную реакцию. А получая не единожды в ответ отписку, он сделает вывод: «Что толку тратить время, если все равно никто не реагирует?». Таким образом у человека воспитывается безразличие», — убежден Анатолий Гаращенко.

Чтобы не допустить такого развития событий, профсоюз придерживается следующей схемы: председатель Совета общественных инспекторов эксплуатационных локомотивного или вагонного депо при обнаружении записи, касающейся смежного предприятия, проверяет факт устранения там проблемы. И на заседаниях Совета рассказывает об этом инспектору и благодарит за работу. Это повышает у большинства общественников уровень удовлетворенности результатами своего труда.

Однако полностью ситуацию с отписками это не решает.

«В 2018 и 2019 годах мы уже имели случаи нарушения безопасности движения поездов по причине формальных отписок, — говорит Анатолий Гаращенко. — На замечания



ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Нарушения, зафиксированные во время рейса, машинисты заносят в книгу замечаний

ответили, что их устранили. Однако этого не произошло. Поэтому я не устаю доносить до руководителей предприятий важность общественного контроля. Ведь они должны быть больше всех заинтересованы в выявлении недостатков, и реагировать на них оперативно и адекватно». Это позволяет упреждать нарушения технологической дисциплины, обеспечивать безопасность

движения и уменьшить риск наступления ЧП.

Позицию Дорпрофжел поддерживает и руководство магистрали. «Формализма в вопросах работы с «Книгой замечаний машинистов» не должно быть. Необходимо в ближайшее время исключить подобный подход», — поддержал профсоюзную инициативу главный инженер Свердловской железной дороги Алексей Пидяшов.

ИНСПЕКТОР



ФОТО НАТАЛЬИ МИХАЙЛОВОЙ

Обычное дело
Николая Бородина

не только на обеспеченность инструментом или на организацию проведения работ, но и на качество спецодежды, чистоту туалетов и на многие другие обстоятельства, не имеющие, казалось бы, прямого отношения к производству. Ведь они иной раз могут стать причиной большой беды. А большую часть нарушений можно устранить без всяких проволочек, если есть на то понимание работодателя. Но если меры не принимают, пишу представление».

Приходя с проверкой, Николай Бородин, прежде всего, идет к руководителю. И уже вместе с ним, а желательнее и с уполномоченным по охране труда, выезжает на место.

«К примеру, вижу, грязная спецовка, инструмент лежит в беспорядке, — рассказывает главный техинспектор. — Спрашиваю работника: «Что ж ты так?» И тут выясняется, что химчистка не работает, а договор на стирку спецодежды не заключен, инструмент не поставили и многое другое, помимо того, что лежит на поверхности».

В прошлом году Николай Бородин провел 73 проверки. Восемь из них — вместе с уполномоченным по охране труда. Однако, по его мнению, их должно быть больше. «Когда мы вместе выходим на объ-

ект, — рассуждает Бородин, — делюсь с уполномоченным своим опытом, а он у меня немалый — все же двадцать лет на железной дороге. Кроме того, присутствие техинспектора придает общественнику уверенности, благодаря чему проверка дает хорошие результаты».

Во время проверок он выявил 290 нарушений, 284 из которых устранили. Но главное, по его убеждению — не наказывать за нарушение, а найти проблему и решить. Дважды главный техинспектор останавливал работу путейцев из-за отсутствия сигналистов.

«Это общедорожная проблема, — поясняет Бородин. — Ведь в штате дистанций пути сигналистов практически нет. На сигналы ставят монтеров, прошедших специальное обучение. Профсоюз согласен с этим, но при условии — чтобы состав бригад, выходящих на работу, соответствовал технологической карте. Если положено, например, на ремонт стрелочного перевода или на заточку его остряка десять человек, то все они и должны работать, а еще двое — стоять на ограждении. Выполнение этого требования профсоюз контролирует очень жестко. Выезжаем на места с представителями дирекций по ремонту пути, инфраструктуры, чтобы увидеть, сколько чело-

век выполняет работу, сколько стоит на ограждениях, обеспечены ли они радиостанциями, как организовано питание в «конках», в каком состоянии пункты обогрева».

Внимание техинспекции к мелочам дает хорошие результаты. В прошлом году количество случаев производственного травматизма на Юго-Восточной магистрали снижено на 38,5%, допущено восемь несчастных случаев (все — легкие). Есть предприятия, которые более пяти лет работают без смертельного травматизма.

Следит Николай Бородин и за обоснованностью наказания работников, применения к ним дисциплинарных взысканий. Например, после разбора случая травмирования, произошедшего в Воронежском региональном центре связи, работодатель привлек к дисциплинарной ответственности виновных работников, в том числе и специалиста по охране труда Дмитрия Михина.

«Михин ко мне не обращался, — вспоминает Николай Бородин. — Но, внимательно изучив все материалы — протоколы разбора, приказы, прочие документы, я увидел, что взыскание наложено незаконно. Дмитрий как специалист по охране труда регионального центра

связи ознакомил под подпись всех работников с маршрутами служебного прохода. Подпись есть, инструкция есть, инструктажи проведены. Журналы заполнены. А пострадавший служебным проходом не воспользовался, сам пренебрег указанным маршрутом, пошел так, как ему казалось удобнее, вот и подвернул ногу. Так что Михина наказали необоснованно». В итоге дисциплинарное взыскание сняли, в приказ о депремировании специалист по охране труда не попал.

Скоро начнется весенне-летний сезон и техинспекция участит проверки, чтобы контролировать в том числе и обеспеченность кабин машинистов исправными кондиционерами и вентиляторами.

«По опыту прошлых лет, — говорит Бородин, — знаю, что кондиционеры и вентиляторы зачастую выходят из строя в пути следования. И чтобы проблемы, связанные с этим обстоятельством, решить, проверки будем проводить чаще».

ДЕТАЛИ

Николай Бородин — победитель СМОТРА-КОНКУРСА «ЛУЧШИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ ИНСПЕКТОР ТРУДА РОСПРОФЖЕЛ 2019 года»

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Главный технический инспектор труда Дорпрофжел на Юго-Восточной дороге Николай Бородин не предупреждает заранее о своем приходе на предприятие. Проверка, по его словам — обычное дело, не требующее особых церемоний. А чем спокойнее пройдет, тем больше нарушений будет ликвидировано.

На Юго-Восточной дороге знают: Бородин — человек принципиальный и жесткий. Бывало и не раз, что техинспектор приостанавливал работу путейцев из-за нарушения технологии работ, задерживал выходы на линию локомотивов, например, из-за отсутствия зеркал заднего вида и несоответствия эргономическим нормам кресел машинистов.

«Мелочей в охране труда не бывает, — убежден он. — Поэтому и обращаю внимание

ПТО

Разговоры за просто

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

На рабочем столе начальника пункта технического обслуживания (ПТО) Саратов-2 эксплуатационного вагонного депо Анисовка Приволжской дороги Александра Тихомирова лежат три электронных профсоюзных билета — для новых работников, недавно вступивших в профсоюз. Стопроцентное профсоюзное членство — добрая традиция предприятия.

Тихомиров и сам в профсоюзе не один десяток лет: вступил еще в студенческие годы. «Хотелось, — вспоминает он, — стать частью коллектива, где «один за всех, все за одного». И сейчас этот нематериальный фактор имеет значение. Ведь профсоюз не оставляет человека в беде, помогает в трудную минуту, заступает за несправедливо обиженного».

Александр Тихомирову профсоюз помогает и в работе. «С тех пор, — говорит он, — как общественный контроль по безопасности движения поездов перешел под эгиду профсоюза, он стал намного эффективнее. На вопросы, которые задают во время проверок общественные инспекторы, работники отвечают искренне, ничего не скрывая, потому что знают: за выявленное нарушение взысканий не последует».

Именно в «разговорах за просто» собирается информация о проблемах — где-то техническая аптечка не установлена, где-то междупутья не в порядке. Все протоколы, составленные по результатам проверок, проведенных инспекторами и уполномоченными по охране труда на ПТО Саратов-2, Александр Тихомиров просматривает лично. Из его поля зрения не выпадают ни производственные вопросы, ни проблемы, связанные с охраной труда, ни быт.

«Тихомиров очень внимателен к каждому, — говорит председатель профсоюзной организации эксплуатационного вагонного депо Анисовка Анастасия Манаева. — Жалоб от работников этого ПТО практически не бывает».

Особое внимание уделяется на ПТО условиям для женщин, хотя из 56 работников их всего семеро. Но для них и санузел свой, и раздевалка. «Кстати, — улыбается Тихомиров — спецодежда для женщин — особая. В женских комплектах предметов больше, чем в мужских, по покрою они отличаются. Сигнальные жилеты, между прочим, с застегиванием под левую



ФОТО АВТОРА

руку. Наша женщина жилет с мужской застегивкой не наденет».

Александр начинал осматривать. И знает, с какими бытовыми мелочами приходится сталкиваться, когда работаешь в горловине станции. Вроде не столь уж важно, где поесть во время перерыва. Но идти в основное здание, где есть комната приема пищи, неудобно: десять минут туда, десять обратно — что останется от получаса, отведенного осматривателю-ремонтнику на обед? Поэтому совместными усилиями с профсоюзом в горловинах теперь оборудованы комнаты приема пищи.

По убеждению Тихомирова, профсоюз играет большую роль в жизни предприятия. «Только не всегда люди понимают, куда идут их взносы, — сетует он. — Парадокс, но при большом количестве источников информации — сайты ЦК РОСПРОФЖЕЛ и Дорпрофжел, газета «Сигнал», созданные профсоюзом группы ВКонтакте, в Facebook, в Одноклассниках — люди мало знают о профсоюзе. Поэтому надо с ними говорить лично и просто».

Когда у молодых работников возникает желание выйти из профсоюза, чтобы не платить взносы, Тихомиров беседует с каждым: «Давай, говорю, подсчитаем! Взносы — это около 300 руб. в месяц. Даже машину не заправишь! А по программе лояльности на полигоне Приволжской дороги 150 предприятий предоставляют членам профсоюза скидки на товары и услуги. Коллективный договор и социальные гарантии, которые в нем прописаны, — тоже заслуга профсоюза, лидеры которого на переговорах бьются за каждый пункт. И если профсоюз не поддерживать, никому будет эти социальные гарантии отстаивать, а нас — защищать. Говорю все это за просто, без преувеличений, как есть. И люди меня понимают».

ДЕПО

Прежде всего здоровье

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

В моторвагонном депо Крюково Московской дороги появилась комната отдыха локомотивных бригад с сауной, душевой и тренажерами. Отдохнуть и позаниматься там работники могут вместе с семьями.

«Комнату отдыха решил сделать для работников наш руководитель Юрий Песелис, а у нас как раз помещение на третьем этаже пустовало, — рассказывает председатель ППО предприятия Елена Поликарпова. — Тренажеры приобрели вместе с работодателем, пока их всего четыре. Хотим обратиться в РФСО «Локомотив», может, они помогут с оборудованием. Мечтаем о велотренажере и беговой дорожке. Сейчас ищем место, куда бы поставить теннисный стол, чтобы в обед слесари могли размяться. Также работодатель думает об открытии комнаты релаксации».

Ключи от сауны хранятся в профкомме, и для того, чтобы ею воспользоваться, председателя нужно оповестить за два часа, чтобы успели включить парилку и организовать пирожки. А вот спиртное категорически запрещено.

Елена Поликарпова возглавляет профсоюзную первичку третий год. Еще работая инженером по подготовке кадров, приезжала она в Москву, в цех эксплуатации, что на Ленинградском вокзале, где заступают на смену локомотивные бригады, и видела, что толком пообедать людям негде. «Ели на коленках, в кабине электропоезда, быстрей-быстрей. И в первый же год я добилась того, чтобы открылась комната

приема пищи. Туда поставили столы, холодильник, телевизор», — говорит она.

Елену радует, что деповчане спорт любят, в соревнованиях участвуют и обычно возвращаются с первым местом. Начальник депо Юрий Песелис тягу подчиненных к спорту поощряет и подумывает о том, чтобы на предприятии появился спортзал. Ну а пока профком для своих футболистов снимает зал в железнодорожном колледже.

«Хочу, чтобы люди знали, что суть профсоюзной работы — не в мероприятиях, путевках и подарках, а в отстаивании прав работников», — говорит Елена.

Из свежих примеров — к председателю обратился слесарь по ремонту подвижного состава. Рассказал, что возраст уже пенсионный, работать стало тяжело и мастер им недоволен. Просил подыскать работу полегче и даже согласен потерять в зарплате. «Человеку до пенсии остается всего полгода, портить отношения не хочется, поэтому мы с его мастером договорились и перевели работника во вспомогательный цех, где он спокойно доработает и станет пенсионером ОАО «РЖД», — рассказывает Елена Поликарпова.

В Крюково вообще сейчас ремонтный цех сокращается. А среди слесарей есть сотрудники с правами помощника машиниста. Поликарпова советует им перейти в эксплуатацию. И мужчины выходят на линию, но от такой работы отвыкли, тут и график другой, и работа в ночь. «Один помощник машиниста пришел ко мне через месяц, говорит, что не может на линии работать, кое-что подзабыл, боится что-то



ФОТО АВТОРА

не так сделать. Говорю ему — больше читай, спрашивай у машиниста, у наставника. Надо перетерпеть. Этот переход от ремонта в эксплуатацию, тебе в первую очередь нужен. Три месяца прошло, смотрю — работает, втянулся», — говорит Поликарпова.

Хорошо в депо продвигается программа страхования локомотивных бригад от профнепригодности. Сегодня здесь 350 застрахованных машинистов. Была одна выплата — списанный медкомиссией в 55 лет машинист получил страховку в 500 тыс. руб.

«Я ребятам говорю: помните, что это ваша подушка безопасности. И они понимают. За последние три месяца уже человек 20 застраховались. И молодежь тянется, и даже работники 48-49 лет, а ведь у них взносы не маленькие, тысяч по пять в месяц», — говорит Елена Поликарпова.

В этом году депо готовится к нескольким торжествам: 20-летию своего основания, 75-летию Победы и 115-летию РОСПРОФЖЕЛ. «К юбилею депо хотелось бы каждому работнику презентики подарить с символикой РЖД, украсить актовое зал, провести мероприятия. Все 700 человек у нас — члены профсоюза», — говорит Елена.

А вот своих ветеранов Великой Отечественной войны в Крюково нет, поскольку депо молодое. Поэтому профком взял в военкомате Зеленограда адреса ветеранов, которые уже не могут передвигаться, и планировал в апреле посетить их вместе с молодежным советом. «Каждый год к памятник возле вокзала возлагаем живые цветы. У нас есть работники, прошедшие Афган и Чечню. Предлагаю им надеть десантную форму и 9 мая принять участие в городском мероприятии».

Ну а пока в условиях разглагольшегося коронавируса планы под вопросом, для работников закупили медицинские маски и перчатки. Здоровье — прежде всего.



ФОТО АВТОРА

К услугам работников моторвагонного депо Крюково своя столовая

НАУКА

Коронавирус сделал планету тише

Сейсмографы по всему миру отмечают снижение антропогенных шумов. Ученые связывают это с уменьшением работы транспорта, строительства и промышленных предприятий.

Это явление первым обнаружил геолог и сейсмолог Королевской обсерватории в Бельгии Томас Ленок.

По словам Ленокка, в Брюсселе с середины марта наблюдается снижение уровня сейсмического шума примерно на 30–50%, с того времени, как в стране началось закрытие школ

и предприятий, а также другие меры по социальному дистанцированию из-за коронавируса.

Так же, как землетрясения приводят в движение земную кору, подобные вибрации вызывают транспортные средства и промышленное оборудование. И, хотя эффекты от отдельных источников могут быть незначительными, вместе они создают фоновый шум, который снижает способность сейсмологов обнаруживать другие подземные толчки.

Ленок утверждает, что снижение шума такого масштаба происходит лишь на короткое

время. Обычно такая сейсмическая тишина наблюдается на Рождество.

Однако, теперь, из-за тишины города, по словам Ленокка, наземный сейсмометр в Брюсселе почти так же чувствителен к небольшим землетрясениям и толчкам, как и аналогичный детектор, находящийся в 100-метровой скважине под землей.

Снижение сейсмического шума наблюдается и в других странах. Подобный эффект заметила Селеста Лабедз, сейсмолог из Лос-Анжелеса. «Падение действительно дикое», — сказала она.

ИСТОРИЯ

Чудо машиниста Казанцева

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

Это может показаться невероятным, но изобретатель первого надежного автоматического железнодорожного тормоза Флорентий Казанцев не получил даже начального образования.

Родился будущий изобретатель на станции Абдулино Самара-Златоустовской железной дороги и о тяжелом труде знал не понаслышке — отец вкалывал в железнодорожных мастерских. Флорентия всегда тянуло к технике. Где бы он ни трудился — в депо, на сахарном заводе, на лесопилке, Казанцев всегда что-то усовершенствовал. А к 1905 году, поставив себе задачу, досконально изучил устройство паровоза и поехал машинистом. Правда, время было революционное — Казанцев попал в разряд «неблагонадежных» и вынужден был съехать на юг, в Тургайскую степь, где стал работать машинистом в депо Челнар Оренбург-Ташкентской дороги.

В те времена на железных дорогах широко использовался тормоз Вестингауза, имевший один, но важный недостаток: им нельзя было тормозить часто, потому что в тормозной магистрали заначивался воздух, набрать его система зачастую не успевала, и поезд становился фактически неуправляемым. И это в сентябре 1907 года Казанцев почувствовал на себе.

Поезд, который он вел, двигался по затяжному спуску с Мугоджарских гор к станции Киргизская. Заметив впереди красный сигнал семафора, попытался затормозить, но не смог — тормоза не работали. Локомотивная бригада выжила чудом. Надо было предложить что-то радикально новое, и Казанцев засел за книжки.

В 1909 году он создал проект двухпроводного «неистощимого» воздушного тормоза, в 1910-м во внеурочное время построил его и повез в Оренбург, в управление железной дороги. Чиновник, к которому удалось прорваться Казанцеву, выслушал его, что-то написал на бумажке и, запечатав

ее в конверт, произнес: «Идите по адресу, написанному на конверте. Вам помогут». Машинист пошел и оказался в психиатрической больнице. Медики, к счастью, оказались умнее чиновника: понимая, что ничего не смыслят в тормозах, они Казанцева отпустили вместе с его изобретением.

В начале 1921 года наркомом путей сообщения стал Феликс Дзержинский, которому доложили о «стремительном устаревании тормозных систем». Было решено объявить конкурс на создание нового, безотказного советского тормоза. Флорентий Казанцев попал в разряд «неблагонадежных» и вынужден был съехать на юг, в Тургайскую степь, где стал работать машинистом в депо Челнар Оренбург-Ташкентской дороги. Как позже вспоминал сам изобретатель, «Вестингауз был положен на обе лопатки». Тормоз Казанцева постепенно запустили в серию, а Флорентия Пименовича наградили орденом Трудового Красного Знамени.

Однако в 1925 году у Казанцева неожиданно объявился конкурент — немецкая фирма Кунце-Кнорр предложила свои тормоза. Испытания проводили на Сурамском перевале, на Закавказской железной дороге. И вновь отечественные победили. Оборудованный немецкими тормозами состав разорвало аж в двух местах, а поезд с Казанцевским тормозом прошел спуск совершенно спокойно, машинист был полным хозяином положения.

Начиная с 1925 года тормоз Казанцева был внедрен на всех железных дорогах страны, система неоднократно удостоивалась медалей и призов на выставках в Берлине, Париже и Лондоне. «Он создал настоящие вожжи для укрощения стального чудовища», — писала о Флорентии Казанцеве одна из зарубежных газет. Позднее, правда, на смену тормозу Казанцева, пришел другой — Ивана Матросова, но это уже совсем другая история.

Скотское выгуливание					«Животное», что ест коней	«Букет» от девушки с серпом			
Автомобильная тягучка	Синий у клерка		Обдурманное деяние						
			«Окно в воду»	Перекресток диаметров	Каша Шерлока Холмса				
Отмазка за деньги	Место для плясок								
				Алёна из «Комбинации»	Лёгкое дуновение				
Железный молочник	Тапёр как музыкант					Праздничный прикид			«Он во сне видит дом»
				Аптекарь с дипломом	Премия за кино	Сугубо дамский инструмент			
Пищевод курицы	Антонио из Голливуда					Кайф для носа	Лежак по приговору		Калькулятор Пифагора
			Чулочное волокно	Кожная дырочка	Шанс опозориться				
«Вход» при помощи тарана					Божеское вызскание			Заросший карлик	Дитя оттепели и мороза
	«Парадная одежда» горшка	«Облако на ножках»				Гибрид рояля и волынки			
					Жительница Бухареста				
	Овощной сказочник из Италии	Их постигают в самом начале				«Купил-ся» на яблочко	«Очередник»	Древняя постель	Жаба «с титулом»
			... и Герцеговина		Окаменевший «колобок»				
	Доштытый сундук	Переправа, задранные штаны				Очень длинный тупик	Полугай-XXL	Жанр фильма	Мизерная порция света
				Нарушенный порядок					
								Волнолом в гавани	Главный мафиози
						«Мусорщик» из Интернета	Дирижёр банкета		
								Крутые менты	
					Искусство с претензией	«Мужская» колонна			

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 11

По горизонтали: Планшет. Семя. Телефон. Веди. Гора. Сценка. Понос. Джо. Ролл. Дворец. Нарское. Напри. Пламя. Обои. Стог. Такса. Алена. Пион. Мазут. Низ. Узы. Амур. Гибсон. Усач. Сага. Ежик. Воаж. Крот. Луна. Ника. Каир. Настил. Игла. Есть. Коми.

По вертикали: Передовая. Пятигорск. Аллюр. Шифр. Танец. Осона. Адлер. Сода. Норка. Анция. Лопатки. Иоганн. Потемки. Лиана. Мыс. Назус. Алтын. Узор. Носорог. Зачётка. Усилие. Ракурс. Гавань. Брянск. Жито. Дали. Ким.



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИКОСЬЮНОВ

ГЕРОИ

Горели море и земля

ДЕНИС ТОЛСТОЙ,

Дорпрофжел на ЗСЖД
НОВОСИБИРСК

О военных годах бойца 83-ей отдельной стрелковой бригады морской пехоты Черноморского флота Михаила Афанасьевича Васина газете «Сигнал» рассказала его внучка — председатель ППО дистанции инженерных сооружений Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры Оксана Буркина.

Деревенский парень из Саратовской области Михаил Васин принял крещение огнем Великой Отечественной войны в конце ноября 1941 года. Вплоть до 15 марта 44-го морской пехотинец 83-ей отдельной стрелковой Новороссийско-Дунайской дважды Краснознаменной ордена Суворова бригады морской пехоты сражался за Крым и Кавказ, участвовал в боях за Керчь, Новороссийск и Севастополь. За храбрость, стойкость, мужество, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, награжден медалью «За отвагу» и орденом Отечественной войны I степени. В ходе боевых действий был трижды ранен, комиссован по состоянию здоровья в связи с ранением в голову.

«Главным боем своей жизни дедушка всегда считал 225 дней защиты небольшого плацдарма под Новороссийском в 1943 году, который впоследствии получил название Малая земля, — вспоминает Оксана Буркина. — За семь месяцев кровопролитных боев, постоянных артиллерийских обстрелов и бомбежек морские пехотинцы удержали стратегическую территорию, не отступили от взятых рубежей ни на шаг. За стойкость и бесстрашие в бою, когда на побережье в прямом смысле слова горели не только камни и земля, но и вода, — солдаты вермахта прозвали наших ребят «морские драконы».

4 февраля 1943 года советские морские пехотинцы провели успешную десантную операцию, закрепившись на клочке Черноморского побережья, чем создали плацдарм для последующего освобождения Новороссийска. Позже солдаты написали письмо в Военный совет 18-ой десантной армии: «Отвоєванный нами от врага клочок земли под городом Новороссийском мы назвали Малой землей. Она хоть и мала, но это земля наша, советская. И мы ее никогда и никакому врагу не

отдадим. Превратим Малую землю в большую могилу для гитлеровцев», — говорилось в письме.

Всю весну фашистские войска предпринимали попытки ликвидировать возникший у них в тылу плацдарм, а 17 апреля предприняли масштабное наступление. 83-я бригада была полностью втянута в затяжные бои, которые продолжались на протяжении недели. Только 25 апреля, не добившись успеха, немцы прекратили наступление. По ожесточенности сражения на Малой земле в апреле 1943 года его сравнивают с боями под Севастополем и в Сталинграде. Только за четыре дня на плацдарм немцы сбросили 33 тыс. бомб, снарядов и мин.

«Дедушка вспоминал, что на побережье не было необходимых укрытий, поэтому в короткие сроки была создана разветвленная подземная инфраструктура: окопы, тоннели, командные пункты, склады с продовольствием и боеприпасами, — рассказывает Оксана Буркина. — 20 апреля 1943 года, когда вражеские войска после бомбардировки предприняли очередную попытку захвата Малой земли, дело дошло до рукопашной. Настолько массивно наступал неприятель, желая сбросить наш десант обратно в море. В начале этой атаки при смене позиции дед получил пулевое ранение в правую ногу, но не оставил огневой рубеж, а, встретившись с врагом лицом к лицу уже в окопах, вместе с товарищами сумел сдержать его натиск».

Только 9 сентября «морские драконы» перешли в наступление на Новороссийск, но, все это время, удерживая стратегически важную территорию, они сумели отвлечь на себя значительные силы противника, что ослабило наступления сил фашистов на других фронтах.

«Мой дедушка прожил 71 год. В 2020 году, когда страна встречает 75-ю годовщину Великой Победы, ему исполнилось бы 100 лет, — отметила Оксана Буркина. — У нас в семье есть традиция — мы участвуем в акции «Бессмертный полк». Очень важно, чтобы в каждой семье не забывали о поколении, прошедшем через войну, бережно хранили фронтовые реликвии, берегли память о войнах-победителях».

ВETERAN

Дошел до Берлина

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на КбщЖД
САМАРА

Фронтовику и ветерану Пензенского отряда ведомственной охраны на железнодорожном транспорте Александру Григорьевичу Кормишину исполнилось 95 лет.

Поздравить героя с юбилеем пришли представители профсоюзной организации и молодежного совета. «Александр Григорьевич человек сильного духа и крепкой закалки. После выхода на заслуженный отдых он многие годы участвовал в общественных начинаниях родного подразделения и анциях профкома», — делится председатель профсоюзной организации отряда Николай Чепров.

На войну Александр Кормишин попал сразу после достижения призывного возраста. Зачислили рядовым в артиллерию.

Воевал в составе I Украинского фронта, был ранен, дошел до Берлина. В родные места вернулся только в 1949-м, и его безоговорочно взяли в военизированную охрану Нуйбышевской железной дороги.

Как рассказал заместитель председателя ППО Пензенского отряда ведомственной охраны Олег Зенкин, новой службе при оружии Александр Григорьевич отдал без малого четыре десятка лет. Трудился на разных должностях, а завершил карьеру заместителем начальника стрелковой команды станции Пенза-1.

ПАМЯТЬ

Вспомнить экипаж летающей «лодки»

ЕНАТЕРИНА БЕЛОВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
ВЛАДИВОСТОК

Молодежный совет станции Находка-Восточная вместе с первичной профсоюзной организацией взяли шефство над памятником, построенном на месте гибели 10 августа 1945 года экипажа гидросамолета РВН-1 «Nomad», в бухте Спокойная (Тазгоу).

Шпильобразная стела (фрагмент железнодорожного столба) с изображением воинского символа летчиков — крыльев и звезды, — укрепленная в металлический каркас, представляет собой усеченную пирамиду. На одной из граней — имена семи погибших членов экипажа.

«Рада, что нашу инициативу поддержала молодежь. К юбилею Победы планировали отреставрировать памятник, благоустроить прилегающую территорию. А 9 мая привезти к нему наших ветеранов», — сказала председатель ППО станции Находка-Восточная Ольга Бродягина.

Летающая «лодка» РВН-1 «Наталина» американского производства из 16-го отдельного морского разведывательного авиаполка в бухте Суходол 10 августа во время войны с Японией поднялась в воздух и взяла курс на залив Ольга. Экипаж получил задание по поиску и наблюдению за возможными кораблями противника в морском районе. Полет длился семь

часов, по истечении которых самолет должен был вернуться, но наступил следующий день, а машина не села на свой аэродром. Длительные поиски результата не дали.

И только 19 августа рыбаки обнаружили в береговых зарослях в бухте Тазгоу (ныне Спокойная) четырех погибших, после чего, найдя при них документы и оружие, немедленно вызвали военных. Прибывший командир 16-го полка и офицеры Особого отдела осмотрели тела и изъяли документы, по которым выяснилось, что это четверо членов экипажа «Наталины».

Четверо офицеров — командир корабля, капитан Фролов Иван Васильевич, второй летчик, младший лейтенант Ведерников Виктор Павлович, штурман самолета лейтенант Шестанов Александр Иванович и борттехник, техник-лейтенант Мирошнин Петр Иванович были с почестями похоронены в братской могиле, прямо на берегу бухты.

Двое радистов, сержанты Янчук Анатолий Владимирович, Корсунский Иван Михайлович и стрелок-моторист, матрос Девятков Константин Михайлович так и не были найдены.

Позже стало известно, что остановившиеся из-за выработки топлива моторы стали причиной катастрофы, и при жесткой посадке на воду самолет разломился напополам. Успевшие выбраться из носовой части члены экипажа утонули в штормовых волнах, а хвостовая часть ушла на дно с остальными тремя ребятами.



ФОТО ИЗ АРХИВА СЕМЬИ ВАСИНЫХ

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. ПАШНАЛОВА
Заместитель главного редактора: М. ВОЛКОВА
Ответственный секретарь: О. ПРЯМИЦЫНА
Ведущий дизайнер: С. ПЛАНСИНА

ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ В ИНФОРМЦЕНТРЕ
ЦН ПРОФСОЮЗА.

Наш адрес: 105066, Москва,
Новорязанская ул., д. 24

Телефон: 8 (499) 262-17-66

Факс: 8 (499) 262-08-13

Интернет: <http://rosprofzheh.rzd.ru>

E-mail: pashhalovan@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru
PryamitsynaOV@chrpgt.org.rzd

Инtranet: <http://10.248.11.133>
volkovamn@chrpgt.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: 108594 экз.

Номер подписан: 07.04.2020 г. №