



СТРОИТЕЛИ

70 метров под землей



ФОТО ВЛАДИСТАВА КУЛИКОВА

В Метрострое трудятся представители множества профессий

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Строительная отрасль в нынешних условиях стала одним из ключевых элементов в экономике страны. Сегодня активно модернизируются БАМ и Транссиб, ведется строительство Московского метрополитена, скоростной автомагистрали Москва — Казань — Екатеринбург, мостов через реки Шексна и Обь и других объектов. Многие из них возводят члены РОСПРОФЖЕЛ. 14 августа страна отмечает их профессиональный праздник.

Накануне Дня строителя председатель РОСПРОФЖЕЛ Сергей Черногаев приехал к московским метростроевцам. Вместе с ним на строящейся станции «Шереметьевская» Большой кольцевой линии (БКЛ) побывали корреспонденты «Сигнала».

«ДОМАШНЕЕ» МЕТРО

Перед любым спуском под землю прежде всего прово-

дится инструктаж по технике безопасности. Затем всех посетителей, вне зависимости от того, с какой целью они спускаются в шахту, облачают в сигнальные жилеты и защитные каски с маркировкой, свидетельствующей о принадлежности к тому или иному подразделению Мосметростроя, либо иному предприятию, причастному к возведению метро. На представителях ЦК РОСПРОФЖЕЛ — жилеты и каски с надписью «Гость».

Вестибюль на «Шереметьевской» всего один, выходы прямо к жилым домам и остановкам общественного транспорта. Можно сказать, что метро тут «домашнее», добраться до которого окрестным жителям всего несколько минут. Но в связи с этим сейчас некоторые из них жалуются — мешает шум со стройплощадки. Но метростроевцы напоминают, что стройка на время, а метро — навсегда.

Что поражает неискушенных гостей под землей прежде всего, так это эскалаторы. Они еще не введены

в эксплуатацию и прикрыты спецматериалом. Но их длина огромна, 129 м. Они самые длинные в московском метро, на втором месте — эскалаторы на станции «Парк Победы» Калининско-Солнцевской линии, чья длина почти 126 м. Метростроевцы строящимися эскалаторами не пользуются, они спускаются к месту работы в клетку шахтового лифта.

«Шереметьевская» — одна из самых сложных станций Большой кольцевой линии метро, — рассказывает замдиректора по безопасности СМУ-8 Метростроя Александр Кормушин. — Она возводится на глубине более 70 м, а рабочий ствол составляет 80 м. Строительство ведется закрытым, так называемым горным способом, практически вручную по сложному проекту, ведь проводить взрывные работы здесь нельзя, — над этой станцией проходит другая ветка метрополитена, поэтому нам нужно соблюдать безопасность движения поездов. Если бы строящаяся станция была выше этой ли-

нии, было бы гораздо проще».

Сейчас здесь круглосуточно трудятся 568 человек. Днем одновременно 458, а еще 110 человек — ночью. Есть виды работ, которые проводить днем невозможно из-за движения поездов на действующих соседних станциях. А ночью, когда метрополитен закрывается, для них самое время.

КАСКИ ЧТО НАДО

Председатель РОСПРОФЖЕЛ Сергей Черногаев оценил качество спецодежды метростроевцев. Со средствами индивидуальной защиты в Метрострое давно нет проблем, закупаются они централизованно у надежных поставщиков и передаются подрядным организациям. Для каждого вида работ — своя специализированная отличного качества форма. Особая тема — защитные каски, их не надо подгонять по размеру головы, нужно всего лишь подтянуть храповый механизм.

Окончание на 4-5 стр.

ОФИЦИАЛЬНО

Уважаемые работники и ветераны транспортного строительства!

Сердечно поздравляю вас с профессиональным праздником — Днем строителя!

Строительная отрасль — ключевой элемент экономики страны. Это нелегкий, созидательный и ответственный труд. И, конечно, отдельной благодарности и поздравлений заслуживают транспортные строители, которые помогли и помогают реализовывать самые масштабные железнодорожные проекты!

С удовлетворением наблюдаем за реализацией уникальных инфраструктурных проектов по строительству и реконструкции метрополитенов, автомагистралей, железных дорог, аэропортов, мостов и тоннелей.

Сегодня вся страна является свидетелем того, как активно модернизируется БАМ и Транссиб. Значительные строительные мощности задействованы также на возведении скоростной автомагистрали Москва — Казань — Екатеринбург, моста через реку Шексна в Вологодской области и мостового перехода через Волгу в районе города Тольятти. Начинается строительство второго автомобильного моста через Обь вблизи Сургута. Большими темпами продолжается строительство московского метро.

На предприятиях транспортного строительства благодаря эффективному социальному партнерству реализуется множество проектов и программ по социально-экономической поддержке работников и ветеранов отрасли, повышается уровень льгот и социальных гарантий, совершенствуются условия труда.

Уважаемые коллеги, в этот праздничный день сердечно желаю вам и вашим семьям дальнейших успехов во всех делах и начинаниях, отличного настроения, крепкого здоровья и новых достижений!

Председатель
РОСПРОФЖЕЛ
С.И. ЧЕРНОГАЕВ

СЛЕДУЮЩИЙ НОМЕР
ГАЗЕТЫ «СИГНАЛ»
ВЫЙДЕТ 25 АВГУСТА
2022 ГОДА

ДОКУМЕНТ

Соглашение льгот и гарантий

ОЛГА ПРЯМИЦЫНА,
корр. «Сигнала»

РОСПРОФЖЕЛ и Общероссийское отраслевое объединение работодателей железнодорожного транспорта («Желдортранс») подписали Отраслевое соглашение по организациям железнодорожного транспорта на 2023–2025 годы.

В соглашении сохранены все традиционные гарантии, компенсации и льготы, предоставляемые работникам и неработающим пенсионерам. Кроме того, в текст внесены улучшающие изменения: 15 новых и более 30 уточняющих и редакционных.

Всего для работников теперь предусмотрено более 60 различных гарантий, компенсаций и льгот и еще 10 — для неработающих пенсионеров, а также дополнительные льготы для ветеранов Великой Отечественной войны и почетных железнодорожников.

«Среди существенных изменений, внесенных в текст нового соглашения, можно отметить следующие. Теперь четко указано, что индексация заработной платы работников производится ежегодно в связи с ростом потребительских цен на товары и услуги», — рассказывает руково-

дитель департамента социального партнерства, труда и заработной платы аппарата ЦК РОСПРОФЖЕЛ Александр Лоцагин. Включен и новый пункт, предусматривающий, что работодатели содействуют проведению вакцинации работников.

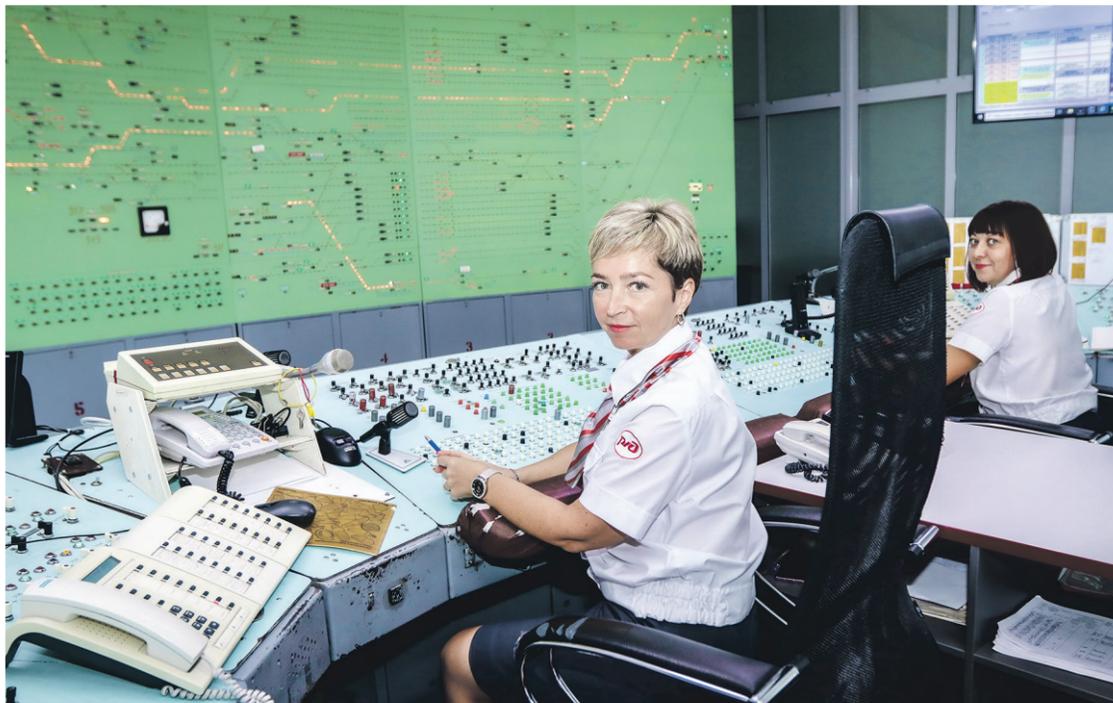
Также указано, что работодатели и профсоюзные организации проводят совместную работу по пропаганде здорового образа жизни.

Предусмотрено, что формирование условий для патриотического и духовно-нравственного воспитания молодежи должно проводиться с учетом традиционных культурных и семейных ценностей.

С учетом изменений в федеральном законодательстве в соглашении определено, что возраст «молодого работника устанавливается «до 35 лет (включительно)».

Прописаны приоритетные направления работы в области молодежной политики: закрепление молодежи в организациях, содействие повышению профессиональной квалификации, служебноросту, правовой и социальной защищенности молодежи.

В документе появились совершенно новые и актуальные на сегодняшний день нормы. Так, работодатель в соответствии с коллективным догово-



Действие нового отраслевого соглашения распространится более чем на миллион работников железнодорожной отрасли

ром и (или) локальными нормативными актами может представлять дополнительные гарантии и льготы работникам — членам трудовых династий на железнодорожном транспорте. Для поддержки добровольческого движения и проведения мероприятий организации могут предусматривать работникам-волонтерам меры дополнительной социальной поддержки в коллективных до-

говорах и (или) локальных нормативных актах.

Уточнен пункт об обеспечении питьевой водой работников. Конкретизировано, что работники должны обеспечиваться природной и (или) бутилированной питьевой водой в соответствии с рекомендациями Роспотребнадзора.

Новое соглашение вступит в силу с 1 января 2023 года. Его действие распространится

более чем на миллион работников железнодорожной отрасли. На его основе будут заключаться коллективные договоры организаций железнодорожного транспорта, в том числе и компании «Российские железные дороги».

Как уточнил Александр Лоцагин, новый Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2023–2025 годы запланировано подписать до 30 ноября.

ПРОЕКТ

От идеи до презентации

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Авторы лучших идей проекта «Аксиома ответственности 2.0» презентовали их руководству профсоюза и компании «РЖД».

Напомним, «Аксиома ответственности» проходила во второй раз, проект направлен на повышение уровня безопасности трудовой деятельности и развитие личной ответственности железнодорожников.

Некоторые из идей, представленных 5 августа в Москве в Центральном доме культуры железнодорожников, уже реализованы. Например, «Радио Аксиома». Авторы этого проекта дежурный по станции Большая Волга Елена Бутарова и технолог моторвагонного депо Брянск-1 Василий Дашенко рассказали, что материалы для ра-

дио создаются железнодорожниками. За время реализации проекта выпущено в эфир более 100 часов уникального радиоконтента, направленного на популяризацию культуры безопасности.

Идея специалиста отдела управления персоналом Ростовского центра организации работы железнодорожных станций Нины Дроновой также действует не только на бумаге. Во время презентации, которая проходила в Центральном доме культуры железнодорожников, участники испробовали ее на себе, пройдя тренинг по психологической готовности к обеспечению трудовой безопасности деятельности. Тренинг представляет собой короткие регулярные упражнения, направленные на совершенствование необходимых движущих качеств: тренировку памяти, в том числе оперативной, повы-

шение скорости реакции, концентрации внимания.

Не менее интересные идеи были представлены в номинации «Амбассадоры инноваций». Это рационализаторские предложения, внедрение которых значительно облегчит работу железнодорожников. Так, дежурный помощник начальника вокзала города Агрыз Горьковской дороги Снежана Курбангалиева представила экономичный и экологичный проект «Ремонт светодиодных прожекторов на железнодорожном вокзале Агрыз». Его автор электромонтер вокзала Агрыз Раушан Шакиров нашел решение проблемы выхода из строя светодиодных прожекторов на платформах путем защиты электрической схемы от короткого замыкания. Рацпредложение внедрило в прошлом году.

А монтер пути Казанской дистанции пути Горьковской дирекции инфраструктуры Сергей Степанов предложил конструкцию рукоятки для переноски железобетонных шпал вместо ломиков, использование которых создает опасность скольжения и, как следствие, травмирования.

В локации «Трудовые кол-



Председатель ППО Саратовского регионального центра связи Наталия Перескоко представила проекту идею «Традиции в трудовом коллективе»

лективы» диспетчер Инской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры Елена Нучковская представила проект «Копилка мотивации». Частью этого проекта стала брошюра «Копилка мотивации коммуникатора» — методическое пособие, в котором рассказано о роли председателя ППО в формировании коллектива и его мотивации с практическими советами развития компетенций профлидера, рекомендаций по индивидуальной работе с представителями крупных предприятий и малых групп.

Идеи участников нашли положительный отклик у руководителей ОАО «РЖД» и профсоюза. Как отметил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов, лучшие практики компания распространит на сети. «По целому ряду проектов мы готовы подключиться, чтобы их реализовать в дальнейшем», — уточнил он.

«Все представленные на презентации предложения, — отметил председатель РОСПРОФЖЕЛ Сергей Черногаев, — будут собраны в общую копилку и непременно использованы в работе».

ДЕТАЛИ

«Аксиома ответственности 2.0» в цифрах:

25 011 участников

более 25 000 работ

18 000 участников профессиональных сообществ

160 профессиональных сообществ

686 трудовых коллективов

16 дорожных команд

ОХРАНА ТРУДА

Сохранить здоровье

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Компания «РЖД» по предложению профсоюза разрабатывает рекомендации по обеспечению работников питьевой водой на рабочих местах в период повышенной температуры наружного воздуха. Планируется, что рекомендации начнут применять уже следующим летом. Об этом стало известно на круглом столе по охране труда, участниками которого стали представители филиалов компании, Департамента экологии и техносферной безопасности и профсоюза.

Проект документа уже готов и в целом одобрен. Осталось учесть замечания участников филиалов компании и профсоюза.

«Новый документ позволит рассчитать необходимое количество воды и обеспечить питьевой режим в период повышенных температур и сохранить здоровье работников», — отметил руководитель технической инспекции труда профсоюза — главный технический инспектор труда профсоюза Андрей Лазарев.

По словам начальника Департамента экологии и техносферной безопасности ОАО «РЖД» Андрея Лисицына, важнее задачи, чем сохранение здоровья человека, на сегодня нет. И работодатель должен это учесть и максимально обезопасить труд работника, минимизируя риски на производственных участках.

Анализируя причины травмирования работников компании, участники круглого стола отмечали неудовлетворительную организацию и низкий уровень контроля за производственным процессом, нарушения трудовой и производственной дисциплины, личную неосторожность работников, нарушение технологии, неприменение средств индивидуальной защиты, использование работника не по специальности.

«Департамент экологии и техносферной безопасности», — продолжил Андрей Лисицын, — каждый год проводит целевые проверки и внутренние аудиты по вопросам охраны труда, промышленной и пожарной безопасности с посещением подразделений с повышенным риском травмирования. По их результатам разработаны мероприятия для устранения нарушений. Правда, за время пандемии контрольно-проверочная работа проводилась лишь документально, что не всегда давало реальную картину положения дел, а в подразделениях наблюдалось самоуспокоение. Охрана труда не терпит формального подхода. Только со-

вместными усилиями работодателя и профсоюза (а не одного специалиста по охране труда) можно добиться результата».

По мнению заместителя председателя РОСПРОФЖЕЛ Андрея Карабанова, охрана труда — дело общее, проблемы, связанные с ней, надо обсуждать на совместных площадках, привлекая представителей всех причастных служб, и решать их сообща.

ПРОФСОЮЗ ВИДИТ ПРОБЛЕМУ

За первые шесть месяцев года техническая инспекция труда профсоюза провела более 2,6 тыс. проверок и выявила 16 973 нарушения. В основном они касались санитарно-бытовых условий (20,3%), обеспечения средствами индивидуальной защиты (12,7%), норм электробезопасности (10,7%) и пожарной безопасности (7,5%), а также обучения и инструктажей по охране труда (7,5%), содержания зданий и сооружений (6,6%) и обеспечения инструментом и малой механизацией (6,2%).

По словам Андрея Лазарева, наиболее проблемными профсоюз считает нарушения, касающиеся содержания зданий и сооружений, санитарно-бытовых помещений, вопросы технического обслуживания и подготовки служебно-технических вагонов и модулей сопровождения, а также отсутствие работающих систем жизнеобеспечения в локомотивах и их обслуживания.

Новый документ позволит рассчитать необходимое количество воды и обеспечить питьевой режим в период повышенных температур

«Кстати, в новой редакции ПТЭ, вступившей в силу с 1 августа, предусмотрен запрет на эксплуатацию тягового подвижного состава с неисправными системами жизнеобеспечения», — отметил он.

Позиция профсоюза неизменна: для работников должны быть оборудованы помещения, где можно поесть во время перерыва, гардеробные и душевые, чтобы переодеться и помыться после смены, чистые теплые туалеты. Отдельным категориям работников необходимы места отдыха, а тем, кто работает на открытом воздухе в холодное время, — помещения для обогрева.

Дирекциями разработаны программы по обеспечению работников санитарно-бытовыми помещениями, в том числе по их дооснащению и ремонту. Несмотря на сложную экономическую ситуацию в стране, считает Андрей Лазарев, программы



Как отметили на круглом столе представители Трансэнерго, в филиале внедряют мониторинг производственной безопасности

необходимо выполнять.

До конца не решен вопрос обслуживания и ремонта служебно-технических вагонов и модулей сопровождения. Служебно-технические вагоны находятся на балансе Центральной дирекции инфраструктуры (ЦДИ), которая выполняет работы лишь по подготовке ходовой части вагонов. Ремонт и содержание салонной части проводит Центральная дирекция по ремонту пути (ЦДРП) за счет своих средств, выделенных в том числе и на охрану труда. Такое положение вещей профсоюз не устраивает.

ПЛАН ДЕЙСТВИЙ

Уже в следующем году ситуация с ремонтом вагонов сопровождения должна измениться. В компании утверждены технические условия на ремонт пассажирских вагонов, поступающих из ФПК. Теперь их будут обновлять силами ЦДИ.

В рамках реализации концепции «Vision Zero» планируется пересмотр основных стандартов «Системы управления охраной труда», актуализация методик, в том числе и по профессиональным рискам. Предусмотрена разработка единого комплекса по управлению деятельностью компании в области обеспечения безопасности производственного персонала.

ЦДРП оборудует места проведения инструктажей и технической учебы видеорегистраторами с возможностью хранения видеофайлов. Поступить аналогичным образом профсоюз предложил и Центральной дирекции управления движением.

В Центральной дирекции по ремонту пути завершается пилотный проект по отработке по-

рядка применения сигнальной одежды повышенной видимости. Первые его результаты будут известны к 1 сентября.

Запланирована актуализация СТО РЖД 15.020-2019 «Система управления охраной труда. Обеспечение работников ОАО «РЖД» средствами индивидуальной защиты».

Разработан и утвержден Временный порядок по расчету необходимой потребности в санитарно-бытовых помещениях (оборудовании) для работников линейных подразделений и ежеквартально проводится мониторинг состояния санитарно-бытовых помещений.

Подготовлена вторая редакция Положения об организации в ОАО «РЖД» работы по системе информации «Человек на пути».

По словам начальника службы охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля Центральной дирекции инфраструктуры Андрея Морковникова, в ЦДИ организована внеочередная проверка знаний по охране труда руководителей структурных подразделений дирекций, в которых были допущены случаи экстренного торможения. С марта по июль ее прошли 24 руководителя структурных подразделений, пятерым из них с первого раза не удалось подтвердить знания.

По мнению начальника отдела охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля Центральной дирекции по ремонту пути Евгения Голубева, для исключения риска наезда подвижного состава и минимизации передвижения хозяйственных поездов вперед вагонами необходимо актуализировать все технологические карты. Кроме того, надо внести в проекты производства работ данные о местах расположения осветительных установок на участках и о работе переносных радиостанций на одной частоте. Должны быть и данные о запрете на движение подвижного состава в случае отсутствия связи с руководителем работ более 20 секунд, приближение подвижного состава к рабочей бригаде ближе чем на 50 м, а также о нахождении работников в колее пути во время отдыха.

Как рассказал начальник службы охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля Дирекции тяги Сергей Саврико, в автоматизированной системе «Электронный паспорт локомотива» разработают возможность отражения лабораторно-инструментальных замеров факторов производственной среды, проведенных на локомотивах, прошедших капитальный ремонт.

По словам заместителя главного инженера Трансэнерго Александра Орешкова, в этом году утвердят методику расчета рисков при работе на высоте с указанием рисков в каждой проводимой работе и перечня необходимых СИЗ и механизмов для снижения травмирования.

Внедряют в Трансэнерго и мониторинг производственной безопасности, цель которого — контроль за подготовкой рабочего места, соблюдением мер безопасности, а также разработка комплексного анализа видеопотока с камер видеонаблюдения и данных персональных трекеров, интегрированных в костюмы специальной одежды.

СТРОИТЕЛИ

70 метров под землей



Окончание.
Начало на 1 стр.

«Без формы или без каски у нас на площадке не должен находиться ни один человек, — рассказывает председатель Терпрофжел АО «Московский метрострой» Сергей Стешенко. — За это серьезно штрафуют, причем всю организацию. Наложить штраф может любой проверяющий, а их довольно много — от заказчика, от генподрядчика, от правительства Москвы».

Председатель ППО ООО «СМУ-8 Метростроя» Дмитрий Танан по должности — главный энергетик, он входит в комиссию по охране труда, добавляет: «Отдел охраны труда и экологической безопасности СМУ-8 проводит трехступенчатый контроль, раз в неделю выезжает коммиссионно, проверяет безопасность ведения работ, охрану труда, бытовые помещения, экологическую безопасность, наличие и состояние средств индивидуальной защиты, ведение оперативно-технической документации, осматривает городской водосток, фильтры».

Кстати, как сказал Сергей Стешенко, мы находимся в гостях у родоначальников отечественного метростроения. Первая шахта, положившая начало метростроению не только в Москве, а во всем бывшем Советском Союзе, была сооружена 90 лет назад и находилась на Русаковской улице.

Там, на перегоне между станциями «Красносельская» и «Сокольники», теперь расположен вентиляционный киоск метрополитена, шестигранный куб, на котором установлена мемориальная доска с надписью: «Отсюда начиналось метро», и всегда лежат цветы. Так вот, первые шесть человек, пришедшие с ломами и лопатами строить шахту, были из организации, которая со временем стала называться «СМУ-8 Метростроя».

«Два раза в год мы приезжаем туда, возлагаем цветы. У нас была идея которая к сожалению, пока не воплотилась, сделать там экскурсионную точку, которую могли бы посещать туристы», — говорит Сергей Стешенко.

ЗДЕСЬ БЫЛ ГАГАРИН

Вообще, интересных исторических фактов у Мосметростроя много. Вот лишь один: в 1965 году Знамя Победы на параде на Красной Площади нес Герой Советского Союза метростроевец Константин Самсонов (после войны он окончил Военно-политическую академию, до конца жизни работал старшим преподавателем в МИИТе и не терял связи с Мосметростроем). Этой чести он был удостоен, потому что являлся командиром Михаила Егорова и Мелитона Кантарии, водрузивших знамя Победы на крыше депутатского корпуса Рейхстага. На параде они шли плечом к плечу вместе с Самсоновым.

Если говорить об истории, то она у Мосметростроя богатая, есть что вспомнить. Особенно с учетом того, что строит компания не только метрополитены (даже сегодня строительство метро составляет 60% от всех работ предприятия). Например, в Балаклаве помогали возводить противотанковое укрытие для подводных лодок на базе ВМФ СССР — справиться с прочной скальной породой горы Таврос своими силами военные строители не смогли и привлекли метростроевцев. Нынешний гендиректор Мосметростроя Сергей Жуков инициировал установку в Балаклаве памятной доски об участии метростроевцев.

А еще метростроители прокладывали известный тоннель Саланг в горах Афганистана. На космодроме Байконур строили шахты для пусковых комплексов. Может быть, поэтому одно из первых предприятий, которые посетил после своего исторического полета

ДЕТАЛИ

Большая кольцевая линия — крупнейший в мире проект метростроения. Ее длина составит 70 км. На кольце разместятся два электродепо и 31 станция.

первый космонавт планеты Юрий Гагарин, был Мосметрострой? Много промышленных, административных, торговых, жилых объектов, школ, детских садов и объектов социального назначения возвели метростроевцы.

Ведет работы Мосметрострой как по строительству тоннелей, так и по возведению железнодорожной инфраструктуры и по заказу РЖД.

ПОДЗЕМНЫЕ НАХОДКИ

Когда строят метро, всегда делают проект на археологические раскопки, ведь культурный слой хранит много исторических находок. В советское время во время проходческих работ на стройплощадках всегда присутствовали археологи, приглядывали, так сказать.

«Когда на «Белорусской» строили второй выход, мы прошли «пирог» метра в 3-4 и откопали старинный колодец, — вспоминает Александр Кормушин. — Его бревна были уже как каменный уголь. Мы сразу остановили работы — так положено. В таких случаях приезжают археологи, проводят экспертизу, дают заключение».

А вообще метростроевцы находят много всяких интересных вещей. Александр Кормушин рассказал, как при строительстве станции «Цветной бульвар» им под бытовку выделили старый дом с подвальным помещением. Разбирая его, нашли пузырьки из-под лекарств с двуглавым орлом и таблички с разными надписями старинными шрифтами. А при строительстве первой станции «Ма-



рына Роцца», едва начали копать, в кирпичной кладке обнаружили яркую китайскую чашку из тончайшего фарфора.

Метрострой связан с городом не только исторически, но и культурно. Здесь любят вспоминать, что в свое время в корпоративной газете «Метростроевец» работала Белла Ахмадулина. Почетными метростроевцами были Юрий Никулин, Элина Быстрицкая, Михаил Ульянов, не терявшие связь с метростроем вплоть до последних лет своей жизни.

А сколько фильмов снято в метро! «В 1986 году строился участок тоннелей от «Серпуховской» до «Боровицкой», — рассказывает Александр Кормушин. — В тоннеле, где еще не были уложены рельсы, снимался фильм «Нин-дза-дза». Помните, когда герои отправились за гравипапой в некий «Центр», который, как и все строения на Плюске, находился под землей? Обвешенные проводами и трубами, тоннели действительно создали необычный техногенный антураж. Каждый день к нам приезжали Георгий Данелия, Евгений Леонов, Юрий Яковлев, Станислав Любшин, Леван Габриадзе. Эпизод снимали две недели, а показывали 3-4 минуты.

Кстати, «Нин-дза-дза!» — не первый и не последний фильм, снятый Георгием Данелией в метро. На станции «Университет» в 1963 году он снимал «Я шагаю по Москве», а в 1993 году — фильм «Настя».

Не удивительно, почему режиссера так привлекало метро. Ведь его отец, Николай Данелия, был известным метростроевцем, начальником смены, начальником нескольких шахт на строительстве первых очередей метро, а в годы войны — главным инженером Метростроя.

Съемки в московской подземке проводили многие режиссеры, список фильмов огромный. На «Университете» — «Отпуск за свой счет». «Место встречи изменить нельзя» и «Следствие ведут знатоки» — в «Сокольниках». «Цирк» 1936 года и «Добровольцы» 1958 года — на «Охотном Ряду». Поль-

зуется у киношников спросом и современный метрополитен.

СВЯЗЬ С ИСТОРИЕЙ

Свою историю метростроевцы не забывают. К празднованию 90-летия организации в главном офисе компании на Цветном бульваре открылась музейно-выставочная экспозиция, недавно пополнившаяся благодарностью Президента Владимира Путина. В СМУ-8 обновлена экспозиция старейшего музея метростроя с экспонатами 80- и 90-летней давности — газеты, старые фото, ордена.

«Участвуем в акции «Бессмертный полк» и несем портреты не только родственников, но и других метростроевцев — участников Великой Отечественной войны. Ведь 54 человека из них стали Героями Советского Союза, — рассказывает Сергей Стешенко. — При поддержке руковод-

«Если Терком заказывает подарки, они всегда имеют метростроевскую тематику. Там обязательно будет на коробке текст или поздравительная открытка внутри с подписью гендиректора Жунова и председателя профсоюза Стешенко. То есть каждый должен знать, что администрация и профсоюз сотрудничают. Думаю, что это хороший посыл. Кстати, в основном мы стараемся приобретать такие подарки, которые помогают детям развиваться творчески», — говорит Сергей Стешенко.

А Дмитрий Танан рассказал, что в издательстве «Магистраль» он заказал альбом, в котором будут подшиты все рисунки детей, участвовавших в конкурсах. Храниться он будет в музее — для памяти поколений.

«В культурно-массовой работе у нас дела обстоят хоро-



ства компании и профсоюза у нас действуют Совет молодых специалистов, Совет ветеранов во главе с Борисом Пригодой, поисковый отряд «Память Метростроя», возглавляемый Сергеем Куликовым, много лет руководит организацией «Афган-Метрострой» Виктор Кордубан».

Традиции здесь чтут и стараются закладывать у детей уважение к труду родителей.

«Недавно ездили на экскурсию в Калязин. До этого — в Переславль-Залесский, Ржев. Были в Коломне, Твери, многих других городах. Объявления о культурных мероприятиях вывешиваются на самых видных местах», — говорит Танан.

То есть профком старается улучшить досуг рабочих. Внимание обращают на все их просьбы и заявки. Где-то чайник нужен, а кому-то понадобилась



плитка для разогрева пищи. Но недавно возникла более серьезная ситуация, решать которую пришлось профсоюзу.

Москвичей в Мосметрострое трудится всего 4 тыс. человек. Остальные — преимущественно вахтовым методом и приезжают чуть ли не со всей России. Две недели в шахте, две недели дома. Работники говорят, что такой режим им удобен и они уже не представляют себе иного графика.

Достаточно большое количество семей работников Мосметростроя живут в принадлежащих компании общежитиях. В начале этого года они неожиданно обнаружили в своих платежных суммах за проживание, значительно превышающую предыдущие начисления. Члены профсоюза обратились в Терком.

Выяснилось, что руководство коммунально-строительного управления предприятия, к которому относятся общежития, решило таким образом справиться с проблемой недостатка средств на их содержание и обслуживание.

«Да, мы понимали, что без повышения стоимости проживания, наверное, не обойтись, она была действительно невысока. Но поднять цену одновременно почти в три раза! И потом, в общежитиях проживает достаточно много людей, не работающих в Мосметрострое. Не логичнее ли, чтобы именно они, а не наши работники, платили дороже? Пришлось

садиться за стол переговоров и договариваться. В итоге мы добились, что у работников Мосметростроя квартплата осталась на прежнем уровне», — рассказал Сергей Стешенко.

СЕМЕЙНАЯ КОМПАНИЯ

В Мосметрострое всегда приветствовались династии. «У нас был электромонтажник, который проработал на одном месте 57 лет. Это Васильев Анатолий Иванович. Старейшей работнице в этом году исполнилось 103 года. Теперь в Метрострое работают ее потомки. В компании много правнуков первых метростроителей. У некоторых династий — Ададуриных, Галкиных, — уже больше чем по 350 лет общего стажа. Мы, кстати, семьи стараемся поддерживать, направляя людей на отдых, стараемся закупать побольше семейных путевок. Терком их приобретает за полную стоимость и передает в ППО за 65% стоимости. А профсоюзная первичка сама определяет, за какую плату выдавать ее члену профсоюза. Это зависит от материального положения работника, качества его работы, трудового и профсоюзного стажа. Поэтому, по совокупности этих данных, очень часто люди едут отдыхать бесплатно. Для членов семьи стоимость путевок тоже льготная и составляет до 50%, это решение также принимает ППО», — уточнил Сергей Стешенко.

Фото Владислава КУЛИКОВА



ИСТОРИЯ

Принципы Владимира Переверзева



Родившийся в семье железнодорожника Владимир Николаевич Переверзев и сам обнаружил склонность к отцовскому делу. В институт поступил при конкуренции пять человек на место, но был изгнан из него за участие в революционной деятельности. Далее — запрет на въезд в столицу, аресты, работа на строительстве моста и съемка болот. Через 15 лет он создает первый Всероссийский железнодорожный союз, пишет его программу и возглавляет Центральное бюро. Шел 1905 год. Год, в который родился профсоюз железнодорожников.

ДЕТСТВО И ЮНОСТЬ

Владимир Николаевич Переверзев родился 10 августа 1867 года в Фатеже — небольшом уездном городке Курской губернии в многодетной семье чиновника, значительное время проработавшего начальником станции на Московско-Курской железной дороге, и мелкопоместной потомственной дворянки. Семья существовала только на заработки отца. Детство будущего руководителя профсоюза прошло за оградой железнодорожных станций.

Для получения среднего образования на девятом году жизни родители отправили сына в Курское реальное училище. Недозволенных разговоров, кружков саморазвития в училище не было, Володя отличался особой религиозностью.

В старших классах Владимир увлекся точными науками, что впоследствии дало возможность выдержать экзамены на механическое отделение Петербургского технологического института при пяти конкурентах на каждую свободную вакансию.

В Петербурге Владимир с головой ушел в учебу.

Но годы учебы совпали с разгаром реакции, на что остро реагировало студенче-

ство — по всей России устраивались беспорядки.

В этот период юноша проникся идеями социализма: штудировал политическую экономию, вера в бога сменилась верой в социальный строй без угнетенных и угнетателей, был на связи с кружком марксистов, занимался в кружке рабочих, разработал программу занятий и устав организации. Позже этот опыт пригодился при разработке Программы первого Всероссийского железнодорожного союза в 1905 году.

В марте 1890 года за участие в революционной деятельности Владимира уволили из института без права въезда в обе столицы в течение семи с половиной лет. На карьере был поставлен крест.

По воспоминаниям Переверзева, до 1917 года его арестовывали шесть раз, в общей сложности провел в тюрьмах около 18 месяцев.

ДОРОГИ ЖЕЛЕЗНЫЕ И ГРУНТОВЫЕ

После увольнения из института Владимир не раз менял виды деятельности. Он трудился у землемера в Харькове, в Курской губернской управе занимался исследованием по изысканию железнодорожных подъездных путей, работал техническим контролером на строительстве деревянного моста в Щигровском уезде, на нивелировке и съемке болот в Черниговском уезде. А также участвовал в подворной переписи крестьян Петровского уезда Саратовской губернии и собрал большой справочный материал по обследованию грунтонапряженности грунтовых дорог.

В конце 1896 года он устроился в Правление Московско-Казанской железной дороги, где занимался экономическим обследованием районов новых проектируемых железных дорог: какие местные и особенно транзитные грузы и в каком количестве можно ожидать к поступлению на новые намеченные магистрали железных дорог. Пояснительная записка Правления Московско-Казанской железной дороги об экономической целесообразности строительства дороги Симбирск — Чимша (ныне эксплуатируемая железнодорожная ветка Ульяновск — Чимшы) была составлена Переверзевым.

В 1900 году Владимир женился. Со временем семья увеличилась, родилось трое детей.

В октябре 1904 года Владимир Николаевич перешел на Ярославскую железную дорогу на место управляющего делами коммерческой службы.

1905 ГОД

1905 год начался грандиозными забастовками. На фоне этих событий развивался самый продуктивный период деятельности Владимира Переверзева по организации Всероссийского железнодорожного союза (ВЖС) и работы в нем в качестве бессменного председателя Центрального бюро (ЦБ). Разработанная Владимиром Николаевичем программа ВЖС была принята на первом учредительном съезде с незначительными редакционными поправками.

Одновременно Владимир Николаевич возглавлял местный комитет Союза на Ярославской железной дороге, председательствовал на собраниях Московского узла и на конференции 29 железных дорог по принятию решения о декабрьской забастовке.

Деятельность ВЖС в 1905

года с семьей он бежал во Францию, где провел восемь лет.

ЭМИГРАЦИЯ

В Париже Владимир Николаевич работал в эмигрантской библиотеке, в строительной мастерской, всерьез увлекся авиацией. Часто ездил на аэродромы, знакомился со специальной литературой, посещал авиационные лаборатории и выставки, отчеты о которых посылал в специальные русские журналы, выступал с публичными лекциями об основах конструкции аэроплана в русском Народном университете. И благодаря этому получил должность представителя Русско-Балтийского общества по закупке для России аэропланов и авиационных моторов. Во время Первой мировой войны, на 48-м году жизни, он по 11

рвовал восстановление железнодорожного союза и председательствовал на состоявшейся по этому вопросу в апреле 1917 года в Петрограде Всероссийской железнодорожной конференции, в трудах которой есть и его вклад.

После революции Переверзев работал в советских учреждениях: В.С.Н.Х., Правление «Гослаборснабжения», санитарно-гидротехническое бюро «Нептун», «Коммунстрой».

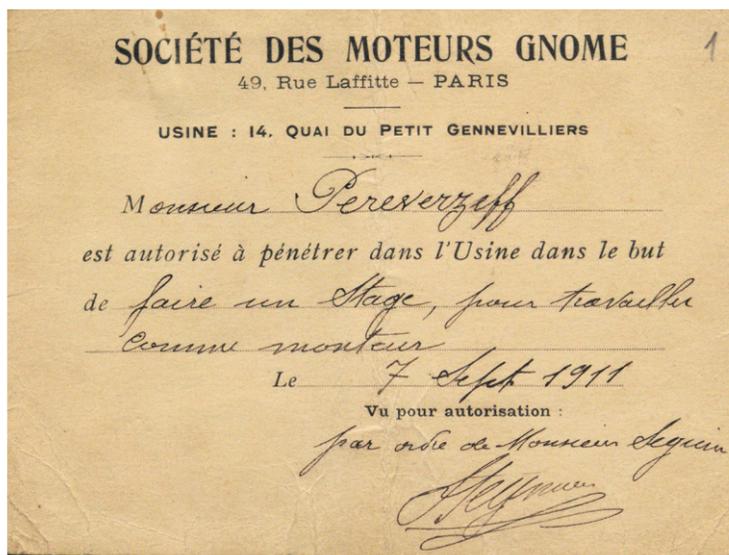
В автобиографии, написанной в начале 30-х годов прошлого века, он указал, что в советское время никаким репрессиям — обыскам, арестам, высылкам — не подвергался. Но «карающий меч» позднее коснулся семьи — в 1937 году был расстрелян старший сын — Борис Владимирович Переверзев, преподаватель школы художественно-технических кадров за «систематическую контрреволюционную агитацию, террористические настроения, враждебное отношение к коммунистам».

Скончался Владимир Николаевич в 1944 году. Родственники передали в Российскую государственную библиотеку его фотографии, документы и рукописи, среди которых — «Моя автобиография», «Из далекого прошлого» (воспоминания), научная работа «Роль железнодорожников в революции 1905 года», тексты докладов, выступлений, пояснительных записок.

Безусловно, личность Владимира Переверзева неординарна и роль его в организации первого Всероссийского железнодорожного союза неординарна.

Марина АНИСЕНКО,
эксперт Департамента
социального партнерства, труда и
заработной платы аппарата
ЦК РОСПРОФЖЕЛ

Использованы
фотоматериалы
научно-исследовательского
отдела рукописей Российской
государственной библиотеки



Пропуск В.Н. Переверзева на завод по производству двигателей. Франция, сентябрь 1911 года

году широко освещалась Переверзевым в либеральной газете «Вечерняя почта», материал «Из истории профдвижения на транспорте» опубликован под псевдонимом «Игорев» в 1906 году в журнале «Железнодорожная жизнь» (одного из сыновей звали Игорем. — Ред.).

От неминуемой гибели руководителя ВЖС спас арест в ночь с 7 на 8 декабря перед началом декабрьского вооруженного восстания в Москве.

В противостоянии тогда погибли 143 железнодорожника участка Москва — Голутвино (так называлась станция Голутвин. — Ред.). Оставшихся в живых членов ЦБ ВЖС отдали под суд сословных представителей. Воспользовавшись временным освобождением из заключения на поруки, Владимир Николаевич продолжил выполнение своих обязанностей в качестве председателя ЦБ ВЖС нелегально до тех пор, пока Союз не прекратил свое существование.

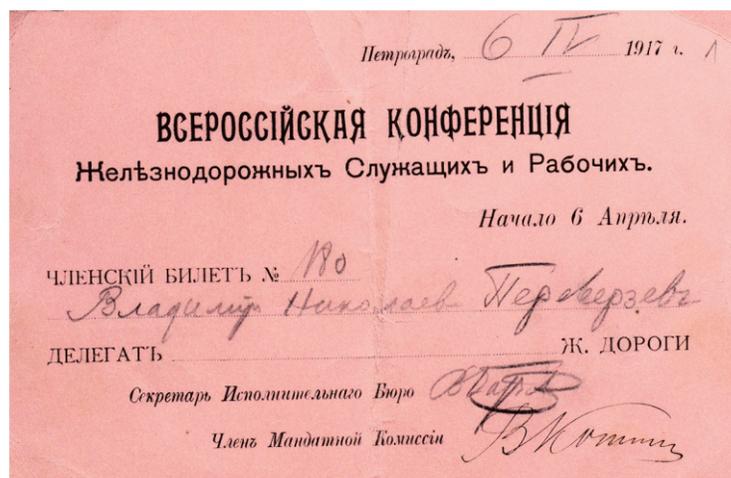
Владимира Переверзева ожидало пять лет одиночного

часов в сутки и без выходных трудился на заводе Фармана рабочим по сборке аэропланов.

В конце 1915 года Переверзев с женой и тремя детьми вернулся на родину. Был осужден, но приговор суда о его заточении кассировала Февральская буржуазная революция.

ВОЗВРАЩЕНИЕ НА РОДИНУ

Владимир Николаевич иници-



Делегатский билет В.Н. Переверзева на Всероссийской железнодорожной конференции, 6 апреля 1917 года

УВЛЕЧЕНИЕ

Горы свободы

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

«Проснулся, наелся, полежа на пляже, поел, опять уснул» — такой отдых не для Лялькиных. Старший электромеханик Сальского участка Северо-Кавказского центра связи Степан Лялькин занимается альпинизмом, а потому его супруга тоже стала ходить в горы. А в этом году рюкзак на плечи примерила и их девятилетняя дочь.

«Есть два понятия: горный туризм и горный альпинизм, они разные, цели преследуют разные, и сложности на маршрутах у них тоже разные, — рассказывает Степан Лялькин. — Я и тем, и другим занимаюсь».

Начиналось все, конечно же, с туризма. Сначала были простые маршруты, не длинные и относительно несложные, продолжительностью в 3-4 дня. Когда пришла уверенность на горной туристической тропе, Степану захотелось чего-то высокого. Причем в прямом смысле. Турист ведь идет по перевалам, а у альпиниста цель — взойти на вершину горы.

«На какую вершину пойдём, решается заранее, тщательно планируется маршрут, определяется снаряжение. Мы подходим под точку восхождения, и штурмуется сама вершина. При каждом восхождении возникают разные сложности, и временные трудовые затраты тоже разные», — говорит Степан Лялькин.

За восхождение на вершину горы Минги-Кель-Баши, что в Карачаево-Черкесии, Степан получил знак «Альпинист Рос-



ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА СТЕПАНА ЛЯЛЬКИНА

сии», потому что оно имеет категорию сложности, пусть и начальную, небольшую, — 1Б.

«В альпинизме существует шесть категорий сложности. Самая сложная шестая, это многодневные восхождения, отвесные стенки, применение закладочных устройств, совместно страховочных, провешивается несколько веревок. Я на такие сложные восхождения не хожу, ведь для меня альпинизм — только хобби. А маршруты категории 1А и 1Б вполне преодолимы», — говорит Степан.

Высота горы Минги-Кель-Баши, на которую поднялся Лялькин, — 3200 м. Но в альпинизме на категорию влияет не высота, а сложность прохож-

дения конкретных участков маршрута. При восхождении на Эльбрус, конечно, высота учитывается, ведь это самая высокая гора России, там 5800 м, поэтому категория сложности изначально будет 2 и выше. Все грезят Эльбрусом, но поддается он не каждому.

«Маршрут восхождения на Минги-Кель-Баши у нас был интересным. Ледника там нет, но вся вершина, «цирки» и перевалы в снегу. Там есть высокогорные озера, тоже подо льдом и снегом. Когда мы с группой пришли в этот «цирк», там уже были ребята, они прямо на льду разместились. Мы же поднимались из самой долины, прошли цирк, прошли перевал, шли в связ-

ках и до двух часов дня поднялись на самую вершину, то есть уложились в контрольное время. Фишка в том, что если до контрольного времени группа не успевает дойти до вершины даже 200 м, она возвращается обратно и восхождение не засчитывается. Те ребята, которых мы видели «в цирке», не успели. Они взойшли на перевал Караджаш, а штурмовать вершину не стали, поняли, что не успеют, и пошли обратно. Мы уложились в контрольное время, потому что чуть раньше вышли. Даже полчаса отдохнули на вершине и пофотографировались», — вспоминает он.

Упомянутый Степаном «цирк» — часть ущелья, ледника или

плато, ограниченная группой вершин и их гребнями или отрогами. Рельеф крутых скальных склонов также имеет специфические формы: скалы обычно рассечены горизонтальными, вертикальными и наклонными трещинами, что выглядит эффектно.

«В горах очень красиво. Мне как жителю равнины это особенно заметно, ведь живя в Сальске Ростовской области, у нас здесь только степи, даже холмов нет. Приезжаем в горы — завораживающие виды, невероятные масштабы. А реки горные, скалистые обрывы... Там по-другому себя ощущаешь. И себя преодолеваешь вместе со сложностями. Все это очень привлекает и заставляет идти снова и снова».

От супруги Степана Ольги никогда не услышишь: «Выбирай: рюкзак или я!» Она хобби мужа не просто поддерживает, она и сама ходит в походы. Не на восхождения, а просто в горы с палатками. Недавно к ним присоединилась и девятилетняя дочь, она с удовольствием провела вместе с родителями четыре дня в горном ущелье.

Бывает, Степан водит в горы своих знакомых, планирует несложный маршрут на 4-5 дней, и компания отправляется в приключение с рюкзаками. Любуются пейзажами, готовят еду на костре, отдыхают от городской суеты, перезагружаются, получая свой личный кусочек свободы.

В горах Степан Лялькин нередко задумывается о том, что самая высокая вершина еще не покорена. И потому он хочет подняться на Эльбрус. Цели стать мастером спорта у него нет, ему бы просто взойти, увидеть, восхититься.

РЕШЕНИЕ

Паркуемся на здоровье

ПАВЕЛ МИРОШНИКОВ,
Дирпрофжел на МЖД
МОСКВА

На территории эксплуатационного локомотивного депо Москва-Сортировочная Московской дирекции тяги обустроили парковку для велосипедов.

«Если судить только по международным рейтингам, то Москву велосипедным городом пока назвать никак нельзя, — говорит ведущий специалист Московско-Нурского регионального обособленного подразделения

Дирпрофжел на МЖД Наталья Квариани. — Но в последние годы многое изменилось, передвигаться на велосипеде стало легче, появились велодорожки и велопрокат, исчезла хаотическая парковка машин. Но остаются вопросы парковки транспортного средства на территории предприятия, если человек приехал на работу на велосипеде».

Именно с такой проблемой обратился профгруппорг производственного участка сервисного обслуживания эксплуатационного локомотивного депо Москва-Сортировочная Дмитрий Долинский к председателю пер-

вички Олегу Прокуратову. Инициативу поддержали и другие члены профсоюза. При поддержке руководства депо вопрос решили, и теперь любой работник может воспользоваться обустроенной велопарковкой.

«Пересест на велосипед — это все равно, что поменять метро на иномарку. Те станции, которые раньше измерялись числом прочитанных книжных страниц в подземке, теперь обретают названия улиц, появляется любимый киоск с мороженым на углу и удобные маршруты», — поделился своими впечатлениями Дмитрий Долинский.



ФОТО НАТАЛЬИ КВАРИАНИ

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. ВОЛНОВА
Ответственный секретарь: О. ПРЯМИЦЫНА
Ведущий дизайнер: С. ПРОТАСОВА

ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦК ПРОФСОЮЗА.

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

Телефон: (499) 262-17-66

Факс: (499) 262-08-13

Интернет: <http://rosprofzhel.ru>

E-mail: pashkalovanv@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, Симферополе, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске, Ярославле.

Общий тираж: 90 549 экз.

Номер подписан: 09.08.2022 №