



Сигнал

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

Издается с 02.08.1994

№ 05 (1209)

13-19 февраля
2025 года

t.me/rosprofzhel_rzd



<https://rutube.ru/channel/43704213/>



vk.com/rosprofzhel_main



rosprofzhel.ru



Коэффициент взаимодействия

Фото Владислава Куликова



Реализовывать сложный проект доверено самому опытному коллективу Мосметростроя

Строители

Тимофей Жуков,
корр. «Сигнала»

Метростроевцы СМУ-6 возобновили возведение станции «Достоевская» Кольцевой линии московского метро. Репортеры «Сигнала» посетили уникальный по сложности транспортный объект, оценили ход работ и условия труда метростроителей.

В сопровождении председателя ППО СМУ-6 Михаила Косачева и заместителя генерального директора предприятия Сергея Грибанова спускаемся на переподъёмнике в ствол № 942. Предварительно расписавшись в книге по технике безопасно-

сти, надев спецодежду и каски. Глубина залегания руднора шахты и подходов штолен расположена на отметке 55 м.

Объект глубокого заложения

«Достоевская» станет первой станцией, построенной на Кольцевой линии спустя 70 лет и 13-й станцией кольцевой линии. Объект строится на действующих тоннелях. Такое было в истории московского метро лишь один раз, когда в 1979 году возводили станцию «Тверская». Однако в отличие от «Тверской» здесь принято решение соорудить обходные тоннели. В них временно будет переведено движение поездов.

«Проект исторический. Со-

единение востребовано у пассажиров, — рассказывает Сергей Грибанов. — Для его реализации необходимо проложить обходные тоннели, по которым пройдут поезда. Параллельно предстоит построить станцию на Кольцевой и соединить ее с Люблинско-Дмитровской веткой. Плюс выйти по пешеходным переходам на «Проспект Мира».

Особенностью транспортного объекта станет 350-метровый подземный переход, оснащенный траволаторами — движущимися бесступенчатыми полосами. Они свяжут вестибюль с новой станцией.

«Расположится станция между «Новослободской» и «Проспектом Мира», — поясняет Сергей Грибанов. — Строительство управление Метро-

строю доверило одному из самых опытных и сильных наших коллективов — СМУ-6».

В апреле прошлого года его коллектив отпраздновал 90-летний юбилей. История организации начинается с апреля 1934 года, когда была создана Шахта № 57, построенная для сооружения перегонных тоннелей от станции «Площадь Революции» до «Курской». За это время метростроевцы прошли большой, но непростой путь. Именно метростроевцы СМУ-6 строили уникальные станции глубокого заложения: «Смоленскую», «Таганскую», «Марксистскую», «Чкаловскую», «Достоевскую», «Фонвизинскую», «Петровско-Разумовскую».

Окончание на стр. 02

Новости

Гранты ждут инициатив

Объявлен старт конкурса «Проводники хороших дел» раздела «Микрогранты — 2025». Победа в нем гарантирует получение гранта до 200 тыс. руб. на реализацию социального проекта. Заявки принимают до 15 марта. Напомним, что в состав инициативной волонтерской группы могут входить штатные и выборные работники РОСПРОФЖЕЛ, также они могут выступить в качестве ее руководителя.

Подробнее здесь:



Обучение оплатили

Доплату за более чем 1000 часов привлечения к работе в выходные дни получила группа энергодиспетчеров Рузаевской дистанции электроснабжения Куйбышевской магистрали. Железнодорожников привлекали к занятиям по охране труда в свободное от работы время.

«В прошлом году сменные работники неоднократно привлекались к обучению за пределами рабочих смен без запроса их согласия и учета мнения профсоюзного органа предприятия. Время обучения не оплачивалось», — сообщила правовая инспектор труда в Пензенском филиале Дорпрофжел на КбшЖД Наталья Ковергина. После вмешательства инспекции нарушение устранили, выплатив работникам более 520 тыс. руб.

11 699 555 руб.
экономии по
программе лояльности
в прошлом году члены
профсоюза на АЗС
«Газпром».



Строители

Коэффициент взаимодействия



Окончание.
Начало на стр. 01

Стройка в ручном режиме

Итак, мы на глубине 55 м в 800-метровой подходной штольне. Она ведет к группе камер съездов на Кольцевую линию, которые сейчас сооружаются для примыкания объездных тоннелей. Всего таких камер будет четыре. Участком № 7 руководит член профсоюза со стажем Денис Гусаров.

В московском метрострое Денис с 2007 года. Родился в Ростове-на-Дону. Сложнейшим участком № 7 руководит с первых дней. Отец троих сыновей.

«Строим практически в ручном режиме, в условиях плотной городской застройки. Попробуйте возвести крупный транспортный объект прямо под центром города, под землей! Вблизи городские подземные коммуникации, и все это в сложных грунтах Москвы», — объясняет Денис Гусаров.

Вполне понятно, что внимание к технике безопасности на производстве — самое пристальное. Сергей Грибанов рассказал, что в еженедельном режиме на объекте проводится проверка состояния охраны труда, в ней участвуют и уполномоченные по охране труда от профсоюза.

На акте обследования присутствует заказчик проекта из Департамента строительства Москвы, представители ГУП «Московский метрополитен» и Комитета государственного строительного надзора столицы.

«С момента возобновления строительства станции никаких сбоев в плане охраны труда не было, — пояснил Грибанов. — У нас в Метрострое есть специаль-

ный отдел, который возглавляет Сергей Мерзликин. В отделе четыре специалиста. Каждый из них закреплен за определенным видом работ. Кто-то из отдела постоянно присутствует в шахте, обходит рабочие места, делает записи, выписывает предписания».

Рабочий день в СМУ-6 начинается с медосмотра. Затем инструктаж по охране труда с обязательной записью в журнале. Далее в сопровождении горного мастера и старшего бригадира бригады участка № 7 опускаются в шахту.

«Старый советский ритуал, отказываться от которого или что-то менять никто не будет. Годы все было четко отработано до автоматизма, — говорит Сергей Грибанов. — Средства индивидуальной защиты выдаются персонально каждому метростроюцу перед спуском под землю. Освещение в стволе шахты постоянное. Отдельно — аварийная нитка и отдельно силовая».

Строительство круглосуточное, в две смены. В тот день, когда мы спустились в ствол шахты, на двух участках трудилось порядка 400 метростроителей. В разговоре они отмечают, что сегодня техническое оснащение СМУ-6 зна-

“
Станцию «Достоевская» спроектировали в 1950 году под названием «Суворовская». При сооружении Кольцевой линии на этом участке тоннели закладывали с ее учетом. Впоследствии из-за технических сложностей и высокой стоимости сооружение дважды откладывалось. В октябре 2022 года мэр Москвы утвердил проект и новое название.

чительно богаче: пришли новые проходческие комбайны, сменилась техническая оснастка работ в шахте.

Профсоюзный резерв

Забот и у председателя первички Михаила Косачева немало. В коллективе СМУ-6 сегодня работают свыше 800 человек. Однако членов профсоюза из них менее 50%.

«В связи с имеющейся одновременно нестабильностью работы и текучкой кадров никак не удавалось перешагнуть порог членства в 50%, — рассказывает Михаил Косачев. — В профсоюзной первичке костяк — старые кадры, ветераны, которые прошли достойную школу. Те, кто свой выбор когда-то сделал. Они и остались. С увеличением объемов работ появилась стабильность, надежда и на рост численности. Потихоньку готовлю свой профсоюзный молодежный резерв, намечился потенциал».

Профсоюзную организацию СМУ-6 Михаил Косачев возглавил четыре года назад. В РОСПРОФЖЕЛ с 1998 года. В 1977-м приехал после службы на Северном флоте в Москву по комсомольской путевке возводить олимпийские



объекты.

С членами профсоюза Косачев общается не только в служебном кабинете, но, что называется, и под землей, и на поверхности. К слову, среди членов профсоюза — половина руководства СМУ-6: заместитель главного инженера Дмитрий Зайцев, заместитель гендиректора по безопасности Михаил Кайгородцев, заместитель гендиректора Сергей Грибанов, главный механик Василий Попов, главный энергетик Юрий Хохлов.

«Несмотря на то, что большинство работников в профсоюзе не состоит, права метростроевцев — членов профсоюза стараюсь отстаивать твердо. Иногда тяжело бывает. Хорошо, что сложились доверительные отношения с руководителем предприятия Олегом Литовченко. Общаемся, понимаем друг друга», — поясняет Михаил Косачев.

В коллективном договоре обговорены трудовые условия между работодателем и сотрудниками. «В документе прописано все, что сопутствует работе метростроевца: предоставление общежития, частичная компенсация оплаты за проживание в нем, путевки в детский летний оздоровительный лагерь, в санаторий, материальная помощь в связи с рождением ребенка. От профсоюза его члену мы предоставляем сумму не меньшую, чем работодатель», — дополняет председатель первички.

Сегодня профсоюз помогает сотрудникам в решении жилищного вопроса. «У нас в колдоговоре записана компенсация за проживание в общежитиях. Это наше достижение, скажу честно. Хотя не 100%, а 50%», — говорит Михаил Косачев, уточнив при этом, что Метрострою удалось сохранить базу своих ведомственных общежитий. Сегодня профком готовит предложения об увеличении размера компенсации за проживание в общежитиях, и есть уверенность в том, что администрация их примет.

«Кадры надо закреплять. Особенно те, в ком заинтересовано предприятие. А как это сделать? Жильем, если есть такая возможность. Снимать квартиру молодой семье сегодня дорого. Профсоюз делает все возможное, чтобы сохранить в коллективе специалистов», — уточняет Михаил Косачев.

Машинист шахтного электроваз Виталий Жуткин в Метрострое уже 13 лет. С первых дней РОСПРОФЖЕЛ. Приехал из Коми. За его плечами уже семь постро-

енных станций метрополитена.

«Самая памятная «Петровско-Разумовская», потому как самая большая, — в перерыве рассказал Виталий. — Не жалею, что вступил в профсоюз. Благодаря этому лет десять назад получил квартиру в Москве. А уже через год дочь Елизавета родилась. Жена Люба — мне во всем крепкая подмога. Есть понимание того, что строим для людей. Чувства только самые позитивные».

Руководству Мосметростроя при участии профсоюза удалось сохранить не только общежития, но и детский оздоровительный лагерь «Юный метростроевец» в Балабаново. Сегодня это центр притяжения для семей сотрудников.

По словам Михаила Косачева, в прошлом году путевками для летнего детского отдыха обеспечили всех желающих. При этом, по условиям коллективного договора, стоимость путевки для

За 91 год
метростроевцами
СМУ-6 построено
23 станции.
Пройдено **свыше
80 км** перегонных
тоннелей
Приняли участие в
сооружении
**7 автодорожных
транспортных
развязок.**

детей сотрудников составляет лишь 10%, остальное оплачивает работодатель. Однако «Юный метростроевец» — это не только детский оздоровительный лагерь, но и база спорта и отдыха. «Спортсмены тренируются в крытом спортивном зале и на уличных площадках, а отдыхающие проводят время в чистейшем сосновом бору, в котором расположены жилые корпуса», — уточнил председатель.

«Взаимодействие с профсоюзом плотное. Очень активно нам он помогает в плане обеспечения досуга, вместе решаем жилищные вопросы сотрудников. Работаем плечом к плечу», — подытожил Сергей Грибанов.

Окончание строительства станции «Достоевская» запланировано на четвертый квартал 2030 года. Пока все основные работы ведет СМУ-6. По мере увеличения объемов будет нарастать количество метростроевцев на объекте.

Фото Владислава Куликова





Профактивист

Заботливая Халимат

Ирина Павлова,
внеш. корр. «Сигнала»

В конкурсе «Лучшие организации РОСПРОФЖЕЛ по страхованию работников локомотивных бригад от потери профессиональной пригодности» второе место в 2024 году заняла ППО эксплуатационного локомотивного депо Гудермес. В том, что первичка предприятия получила призовое место, основная заслуга принадлежит заместителю председателя, ведущему специалисту по кадрам и социальным вопросам предприятия Халимат Мусхажиевой.

Халимат пришла в отдел кадров локомотивного депо Гудермес после окончания Чеченского государственного университета в 1997 году.

«То было трудное время, — вспоминает она. — Временная «передышка» между двумя чеченскими войнами. Военные железнодорожники вели разминирование, постепенно восстанавливалось устойчивое грузовое и пассажирское движение. Но уже в 1999 война началась снова. Шли бои, но железная дорога работала, движение не прерывалось. Надо было сохранять ста-

бильность. Много горя перенесли люди, и им нужна была поддержка. Тогда я отчетливо поняла, насколько важен для человека коллектив, объединенный профсоюзной организацией, ее поддержка».

Энергичную девушку на предприятии заметили сразу и вскоре избрали в профком.

«Моя задача, — говорит она, — это оказание помощи работникам, чтобы каждый чувствовал надежную поддержку профсоюзной организации. Мы не раз на деле доказали, что профсоюз — надежный защитник рабочего человека. Когда началась железнодорожная реформа, депо Гудермес делилось на ремонт и эксплуатацию, были сокращения. Помню, как председатель первички отстаивал работников, защищал каждого попадавшего «под сокращение», особенно если в его семье были дети. Убеждал представителей работодателя, доказывал. Я как специалист по кадрам присутствовала на всех заседаниях. Но если не удавалось сохранить рабочее место, мы вместе с профсоюзом подыскивали сотруднику другую работу. И чаще всего нам это удавалось».

Вот уже много лет Халимат Мусхажиева является замести-

телем председателя профкома и возглавляет профсоюзную комиссию по социальным вопросам. На ее заседаниях обсуждаются проблемы, с которыми сталкиваются работники депо.

«У нас есть несколько человек, которые воспитывают детей-инвалидов, — рассказывает она. — Они тратят много денег на лекарства, на платную медицинскую помощь, а чеки передают нам. Мы их рассматриваем и оформляем ходатайство перед Дирекцией тяги, чтобы эти затраты им компенсировали».

Хороший коллективный договор гарантирует сотрудникам все необходимые условия для работы и отдыха.

«Когда человек собирается в отпуск, — продолжает Халимат, — он выбирает любую путевку, чтобы поехать отдохнуть, а платит за нее небольшой процент стоимости. Выделяет путевки и профсоюз. Про организацию летнего детского отдыха я даже не говорю — наши дети имеют возможность поехать в любой лагерь, а в зимние каникулы — на экскурсии, например в Москву, Санкт-Петербург, Ростов-на-Дону».

С 2023 года Халимат занимается программой страхования

локомотивных бригад от профнепригодности, которая обеспечивает защиту работника на случай, если медицинская комиссия признает его негодным к работе.

Конечно, поначалу такая программа воспринималась настороженно как всякое нововведение. Но с интересом. Все же очень привлекателен тот факт, что, если застрахованный доработает до пенсионного возраста без страхового случая, он получает частичный возврат уплаченных им взносов — премию за здоровый образ жизни. «И ежемесячные взносы не очень велики. Например, для 30-летнего мужчины месячный взнос составляет 504 руб., для здорового 40-летнего — 897 руб. А при страховом случае выплата (вне зависимости от того, сколько застрахованный уже выплатил) составляет до 800 тыс. руб., — говорит Халимат. — На всех совещаниях и собраниях рассказываю о преимуществах программы. Ведь всякое может случиться. У нас уже есть среди сотрудников такие, которые вышли на пенсию и забрали деньги».

Слушая Халимат, люди понимают, что она права. И сейчас из 365 работников депо от проф-

непригодности застраховано 90 человек.

Недавно на инвалидность ушел молодой парень, который трудился помощником машиниста с 2020 года. Когда он трудоустроивался, Халимат убеждала его оформить страховку. Но он не согласился: «Чего я буду деньги тратить, я молодой, здоровый, что может случиться!» Но вскоре произошла пандемия, человек заболел, ковид дал осложнение на почки. Пришлось оформлять инвалидность, но без «подушки безопасности». Жалел очень: «Была бы у меня страховка, получил бы деньги, было бы на что жить, пока новую работу не найду...» Но близко локоток, а не укусишь.

«Тем, кто сейчас устраивается на работу, — рассуждает Халимат, — я этот пример обязательно привожу. Подробно рассказываю, как работает программа, какие взносы и выплаты. Пока молодой и здоровый, копеечки платишь. А в случае чего, получишь изрядную сумму. Так что молодежь, которая приходит сейчас в депо, оформляет страховку».

И вполне вероятно, что в ближайшее время увеличится процент локомотивщиков депо Гудермес, застрахованных от профнепригодности.

Увлечение

Пути и шествия

Волонтер, ведущий специалист по управлению персоналом Центра оценки, мониторинга персонала и молодежной политики Восточно-Сибирской железной дороги Анастасия Серебрякова своим увлечением — походами на природу — легко заражает других.

Фото из личного архива Анастасии Серебряковой



— Анастасия, с чего началось ваше увлечение?

— Это было 7-8 лет назад, я искала способы справиться с трудными моментами в жизни и впервые ощутила тягу к природе. Тогда у меня не было единомышленников для прогулок по лесу, и я решила взять с собой сына. Хотя это было смело — гулять с малышом по дикой

территории... Со временем наши походы стали регулярными, и я научилась собирать дрова и разводить костры. Позже появился второй сын, и наши приключения продолжились. Теперь природа — это не просто хобби, а важная часть моей жизни, дарящая мне внутреннее спокойствие и радость.

— А как вы решились на организацию походов для других людей?

— На работе сложился круг единомышленников, и мы начали проводить активные выходные на природе. Постепенно присоединялось все больше людей. А во мне развилась организаторская жилка. И два года назад я провела ледовый переход, который собрал 450 человек, и мне пришлось организовать для участников отдельную электричку.

Сегодня организую туристические походы для группы из более чем 1000 человек, расширяя горизонты: от поездок на Байкал до ночевки на природе. Стараясь сделать мероприятия комфортными для всех.

— Если бы ваше путеше-

ствие по жизни было картой, какие три места на ней были бы отмечены как самые значимые?

— На ней точно были бы отмечены три места, без которых я не представляю свою жизнь.

Первое — Байкал — источник энергии и вдохновения. Каждый раз, приезжая туда, я наслаждаюсь чистотой воды и потрясающим воздухом, сидя на берегу и слушая шепот волн.

Второе место — лес. Он помогает мне перезагрузиться и очистить голову от суеты. Я обнимаю деревья, дышу свежим воздухом и просто впитываю силу природы. Лес позволяет мне понять, что действительно важно, и служит моим «доктором».

И третье — горы. Они тренируют мой дух и тело. Когда я чувствую слабость, подъем на вершину напоминает мне о моей силе и способности преодолевать трудности. Это чувство свободы и жизни.

— Какой самый экстравагантный предмет вы когда-либо брали с собой в поход?

— Когда собираемся в поход, многие берут только самое не-

обходимое, но я предпочитаю создавать комфортные условия даже на природе. Мои друзья шутят, что мне не хватает только ванны и холодильника, ведь я тащу с собой надувные диваны, гамаки и столы. Люблю уют и не стесняюсь брать дополнительные вещи, что делает мои походы особенными.

— Какое ваше самое запоминающееся приключение в 2024 году?

— Поход на пик Хулугайша (3015 м) стал испытанием для группы. Поднимаясь в горы, мы попали в сильный снегопад: штаны промокли, а дождевик превратился в ледяной плащ. Ветер усилился, и метель сделала видимость почти нулевой. Впереди нас ждала заброшенная метеостанция — единственное укрытие.

Когда мы до нее добрались, нас встретила холодная пустота: ни окон, ни дверей. Вся группа дрожала от холода, момент врезался в память.

Мы решили вернуться в лагерь, ведь безопасность важнее всего. И это было правильным решением, хотя вершины мы не достигли.

— Если бы путешествия были книгой, какое название она бы носила?

— «Не копите деньги, а копите воспоминания» — такое название отражает важность эмоций во время путешествий! Именно они делают нашу жизнь насыщенной и значимой.

— Расскажите о ближайших походах.

— Одним из самых ожидаемых событий станет поездка на Мамай в Международный женский день. Это отличная возможность закрыть зимний сезон и насладиться зимней сказкой с близкими.

Также планирую организовать подледную рыбалку в Шиде с ночевкой, чтобы насладиться атмосферой и красотой пейзажа.

А в конце февраля запланирован ледовый переход через Байкал. Это уникальная возможность увидеть зимнюю красоту озера, исследуя его ледяные образования, с остановкой на острове для отдыха и горячего чая. Этот переход станет испытанием, но я уверена, что оставит только положительные эмоции!

Беседовала Ольга Грекова



Открылась регистрация на участие в велопробеге, посвященном 80-летию Победы в Великой Отечественной войне и Победе над Японией, 120-летию РОСПРОФЖЕЛ.

СТАРТ
9 мая 2025 г.

ВЕЛОПРОБЕГ «ДВЕ ПОБЕДЫ»

Когда и где пройдет велопробег?

- Старт — 9 мая, поселок Снегири (Московская область)
- Финиш — 3 сентября в Южно-Сахалинске
- Протяженность маршрута — 12 387 км
- Продолжительность — 120 дней

Как будут двигаться велогонщики?

Основной старт в Московской области + два луча

Луч первый:

Волгодонск — Рязань (встреча с основной группой)

Луч второй:

Санкт-Петербург — Нижний Новгород (стыковка)

Кто может участвовать и что для этого нужно?

- Члены РОСПРОФЖЕЛ не моложе 18 лет
- Исправный собственный велосипед

пос. Снегири
(Московская область)

2 Санкт-Петербург

Ярославль

Нижний Новгород
(стыковка со вторым лучом)

1 Волгодонск

Волгоград

Пенза

Рязань
(стыковка с первым лучом)

Южно-Сахалинск

ФИНИШ

3 сентября 2025 г.

Регистрация в личном кабинете члена РОСПРОФЖЕЛ



Где регистрируют?

В личном кабинете члена РОСПРОФЖЕЛ в разделе «Мои активности» и «Мероприятия» необходимо выбрать «Велопробег «Две Победы».

При заполнении персональной анкеты участник выбирает по желанию этап велопробега.

В анкете указаны протяженность каждого этапа и уровень сложности (простой или продвинутый), точка старта и точка финиша.

Кем можно быть в команде?

- капитаном,
- поваром в полевых условиях,
- фотографом-репортером,
- механиком,
- участником.

Регистрация заканчивается 20 февраля



Возможности личного кабинета для члена РОСПРОФЖЕЛ

1

Познакомиться с председателем ППО, ЦПО, молодежного совета, инспекторами труда профсоюза с возможностью связаться с ними

2

Внести корректировки в свои данные

3

Узнать о льготах по своему коллективному договору, в том числе о новых и действующих только в этой организации

4

Узнать о мероприятиях своей ППО и подать заявку на мероприятие

5

Сообщить о нарушении в сфере охраны труда и безопасности движения поездов

6

Застраховаться от потери профессиональной пригодности



Личный кабинет
члена РОСПРОФЖЕЛ

Посмотреть свои персональные плюсы за текущий год

Сказать спасибо за работу председателю, правовому или техническому инспектору

Отправить сообщение или задать вопрос председателю любого уровня

Оплатить профсоюзную путевку или экскурсию

Заявить о своем желании принять участие в волонтерской деятельности, стать уполномоченным по охране труда или общественным инспектором по безопасности движения поездов



Техническая
поддержка личного
кабинета



Досуг

Спортивная первичка

Олег Гельвиц,
Дорпрофжел на ОЖД
Санкт-Петербург

Более ста работников стали участниками спортивно-массового мероприятия, которое организовала первичка Северо-Западного филиала АО «Федеральная пассажирская компания».



Фото Дорпрофжел на ОЖД

На базе «Связист» в Ленобласти работники пяти структурных подразделений филиала соревновались в гонках на беговых лыжах, посещали бассейн,

играли в волейбол и настольный теннис. «Уже не первый год мы организуем данное мероприятие, а в этом году традиция подкреплена значимыми датами:

80-летием Великой Победы и 120-летием образования РОС-ПРОФЖЕЛ», — уточнил председатель первички филиала Павел Блинков.

Составил Алексей Пискунов

	Жёлтый в детском фильме	... секретности	Яркий крупный метеор	Деревянная напасть	Сердце инфекции	«Жердь» в дневнике
	«Небритый» фрукт	Поэт Хлебников	Запасной выходной	Карты цыганки Азы	Хохлатая птица	
			Что такое шляпа?			
«Пернатый» конь	«Помповое» созвездие	Лопатка в песочнице			Ветер для пляжников	Автономия России
			«Контактная линза кита»	Его «курица клюнула в нос»		
Солист группы «Руки вверх»	Марка телевизора			«Арктика» как тип судна	«Полосатик» на переезде	
			Хит парадов		Полчище	Меткий Робин ...
«Подкачанный» малыш	Трусы для выхода в свет			Следы щелкунчиков у лавочки		
	«Внешность» местности	Сценический фонарь	Зажигательный шнурок		«Барбадосская вода»	Он такой один
			Некрасивое лицо	Навал щебня		Интернет-личина
	Напиток в белой шапке	Кадры в динамике		Джон ... Джови		Столица «шуба»
			Колотушка сторожа	Мантия Каракаллы		
	«Кухлёнш»	Кадетское училище			Слово без «хвостика»	Тигр «в уютных размерах»
			Каменный столб	Приют уюта		Ершовый супчик
«Сальный» сыщик	Палка в колесе			Валюта Кубы	Человек жующий	«Машет крыльями» в океане
			Одна пенни, а много?			
	Жидкость в градуснике	Авангардная часть повозки				
			Крылатая мышеловка			
«Приданое» нищей княжны	Одноногий транспорт					

Ответы на сканворд, опубликованный в № 04

По горизонтали: Обыск. Повар. Девиз. Гогот. Палиндром. Дэвид. Иена. Ранет. Пыл. Элтон. Риск. Жакет. Юрист. Кухня. Ярд. Язык. Сдача. Индекс. Фет. Роза. Пестик. Сок. Салака. Влад. Дункан. Миг. Дискавери. Мясо. Чан. Стивен. Аргонавт. Рать.
По вертикали: Потоп. Засол. Бренди. Слипоны. Галерея. Тип. Хэллоуин. Пирожное. Реприза. Малютка. Даная. Титр. Эку. Ряд. Сыч. Осока. стакан. Исповедь. Диспансер. Крис. Фасад. Окулист. Кумир. Мачо. Иван. Гена. Вонь. Ява. Сет.

История

Великое начало

Тимофей Жуков,
корр. «Сигнала»

Ровно 183 года назад 1 февраля (13 февраля по новому стилю) 1842 года император Николай I подписал высочайший указ о сооружении железной дороги Санкт-Петербург – Москва.

Строительство началось в мае 1843 года одновременно с двух сторон. Процесс пользовался особым вниманием у императора, и в числе главнейших его повелений было решение вопроса о направлении. существовало два предложения: вести дорогу либо прямо на Москву, либо с заходом в Новгород. Николай I решил: «Дорогу устроить по прямому направлению, ибо не нахожу ни одной уважительной причины вести ее на Новгород, который не лишится тех выгод, коими пользуется».

Железная дорога была первой двухпутной в стране и заложила основу государственной железнодорожной сети. Магистраль протяженностью 651 км строили артели, зачастую состоявшие из крестьян Витебской, Псковской, Тверской и Смоленской губерний. По разным оценкам, на стройке в сезон работало до 40 тыс. человек. Все объекты линии возводились подрядным способом.

Для будущей магистрали была выбрана ширина колеи 5 футов – 1524 мм. «Пятифутовая ширина, представляя безопасность при скорой езде и удобства для устройства паровозов, предпочтительна в экономическом отношении», — указывалось в отчете ведомства путей сообщения.

Многие решения разрабатывались по ходу строительства магистрали. Так, инженер путей сообщения Дмитрий Журавский разработал теорию расчета, на основе которой спроектированы и построены все большие и малые мосты дороги. Наиболее значительными являлись Веребинский, Мстинский и Волховский.

На километр пути стройки приходилось 1167 шпал. Рель-

сы длиной 5,4 м с массой 30 кг на погонный метр скреплялись между собой 11-килограммовой чугунной подушкой, уложенной на шпале. Минимально использовались иностранные материалы в строительстве, за исключением рельсов. Впрочем, изначально и они предполагались отечественного производства.

Планировалось изготовить в России 49 тыс. т рельсов из 79 тыс. т, необходимых на всю дорогу. Но промышленники не выполнили своих обязательств: на стройку объекта было поставлено лишь около 1% рельсов отечественного производства.

Параллельно началось сооружение двух идентичных вокзальных зданий в Петербурге и Москве по проекту архитектора Константина Тона. В Санкт-Петербурге место под будущий вокзал нашли сразу — на Знаменской площади у Невского проспекта. В Москве место обустроили на большом заброшенном пустыре у Каланчевского поля.

Магистраль стала своеобразной лабораторией для испытания новой техники: именно здесь впервые применили различные системы устройств централизации и блокировки, многие виды оптических и звуковых сигналов, в дальнейшем получившие распространение по всей сети.

На момент введения линии в строй эта дорога стала самой длинной двухпутной железной магистралью в мире. Настоящий венец инженерной мысли. Сооружение легло на государственную казну тяжелым грузом. За 9 лет строительства было потрачено 67 млн руб. — почти 1/3 годового бюджета Российской империи.

13 ноября 1851 года из Северной столицы в Москву ушел первый поезд с 192 пассажирами. Как писала газета «Ведомости», «в этот день соединились голова и сердце нашей страны». В 1855 году, после кончины императора, железная дорога получила название Николаевской, а в 1923-м была переименована в Октябрьскую.





Члены РОСПРОФЖЕЛ трудовых коллективов города Красноуфимска стали участниками соревнования «Лыжня России»



На Финляндском вокзале Санкт-Петербурга прошла реконструкция прибытия первого поезда в блокадный Ленинград



Волонтеры Брянского региона МЖД привели в порядок сквер 50-летия советской власти



Работники Новосибирского центра организации работы железнодорожных станций провели выходные в спортзале — соревновались в настольном теннисе и дартсе



Иркутский филиал Дорпрофжел на ВСЖД разыграл зимний кубок спартакиады «Бодрость и здоровье»



Спортсмены сервисного локомотивного депо Зауралье приняли участие в турнире по хоккею в валенках «Ледяная буря» на призы Курганского филиала Дорпрофжел на ЮУЖД