



СИГНАЛ

ИЗДАЕТСЯ СО 2 АВГУСТА 1994 Г.

№ 27 (1099)
4—10 АВГУСТА
2022 ГОДА

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

ОФИЦИАЛЬНО

С Днем железнодорожника

**Уважаемые коллеги,
дорогие ветераны!**

От всей души поздравляем вас с Днем железнодорожника!

Вот уже 185 лет железные дороги служат надежной опорой развития России. Они связывают друзей и близких, города и регионы. Проложенные от Санкт-Петербурга и Москвы до самых дальних полустанков, они обеспечивают своевременную и безопасную доставку грузов, перевозят пассажиров, задают единый ритм жизни и работы большой страны.

Российские железные дороги сегодня — это современная компания, нацеленная на внедрение новых идей и инноваций, повышение качества услуг, продуктивное использование экономических и трудовых ресурсов.

Особое внимание ОАО «РЖД» уделяет социальной ответственности, защите окружающей среды, сохранению уникального культурного и экологического наследия России для передачи его будущим поколениям.

Безусловно, все это было бы невозможно без сплоченного коллектива российских железнодорожников: людей ответственно-го труда, живущих ежедневными заботами и радостями железной дороги. Хотим искренне поблагодарить всех коллег, каждого из вас за выдержку, стойкость, нацеленность на результат и неравнодушное отношение к работе.

Эти качества особенно ценны сейчас, в период непростых испытаний, которые преодолевает наша страна. Деятельное участие железнодорожников в миссии по перевозке людей, вынужденных покинуть родные дома в регионах Донбасса, — большое и по-настоящему благородное дело.

От имени всех работников Российских железных дорог поздравляем коллег из Донецкой и Луганской народных республик, которые сегодня также отмечают свой профессиональный праздник. Ваша решитель-

ность, твердость и мужество вызывают у нас подлинное уважение и восхищение.

Слова глубокой признательности хотим выразить и ветеранам-железнодорожникам. Именно ваша сила духа, знания и мудрость находят отклик в душе каждого работника железных дорог и служат вдохновляющим образцом трудолюбия и неизменного служения Отечеству. Сплав вашего опыта и энергии молодого поколения профессионалов железнодорожного транспорта позволяет нам смело смотреть в будущее.

Общими усилиями мы продолжим решать задачи по модернизации инфраструктуры Восточного полигона, развитию новой логистики международных транспортных коридоров, формированию туристических маршрутов и повышению качества мультимодальных перевозок.

Для успешной реализации намеченных планов Российские железные дороги, как и прежде, будут неуклонно соблюдать коллективный договор и проявлять всестороннюю заботу о сотрудниках и их семьях.

Дорогие друзья! В этот праздничный день сердечно желаем вам крепкого здоровья, благополучия и удачи во всех начинаниях. Пусть взаимная поддержка, добросовестность, предельная собранность, свойственные железнодорожникам, станут прочным фундаментом дальнейших достижений! С праздником!

**Генеральный директор —
председатель правления
ОАО «РЖД»
О.В. БЕЛОЗЁРОВ**

**Председатель
РОСПРОФЖЕЛ
С.И. ЧЕРНОГАЕВ**

**Председатель Центрального
совета ветеранов войны и труда
железнодорожного транспорта
Н.А. НИКИФОРОВ**



ИСТОРИЯ

Праздник под стук колес

ИРИНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

Ежегодно в первое воскресенье августа железнодорожники отмечают свой профессиональный праздник. Появился он в России еще в позапрошлом веке — с тех пор, как в 1837 году открылось движение по первой магистрали. Отмечали его в разные даты, и назывался он по-разному, но содержание от этого не менялось.

В XIX веке праздник отмечали 30 октября, в годовщину прибытия первого поезда на стан-

цию Царское Село. Но осенью в России идут дожди, небо затянуто облаками — не лучшее время для веселых гуляний. Массовым праздник стал почти 30 лет спустя, при министре путей сообщения Михаиле Хилкове. К тому времени сеть железных дорог и сообщество причастных к ней работников — путейцев, обходчиков, станционных смотрителей, машинистов, инженеров — расширились и продолжали расширяться. К концу XIX века по росту рельсовых путей сообщения Россия занимала лидирующую позицию в мире. Железные дороги соединяли не только столицы, но и города Средней

Азии и Урала, Кавказа и Дальнего Востока. Протяженность Транссибирской магистрали достигла 10 тыс. км.

С образованием компании «РЖД» традиции не изменились, а лишь появились новые. И в этом году 7 августа по всей стране пройдет спортивно-музыкальный праздник «Достигая цели!».

25 июня 1896 года, в день столетия императора Николая I,

при котором появилась в России железная дорога, Михаил Хилков издал приказ об учреждении ежегодного праздника для всех центральных и местных учреждений железных дорог России. С тех пор 25 июня железнодорожники стали широко отмечать свой праздник. На вокзалах организовывали товарищеские обеды, на городских улицах и на лоне природы — массовые гулянья, на открытых городских верандах играли духовые оркестры.

В буре революционных событий 1917 года и последовавшей за ними гражданской войны о празднике, казалось бы, забыли. Но не навсегда. 30 июля 1935 года в Кремле состоялась

встреча руководителей советского правительства с передовиками-железнодорожниками: стрелочниками, диспетчерами, машинистами, дежурными по станции, начальниками дистанций, участков и депо, руководителями служб и магистралей. Говорили о том, что в период индустриализации, когда высокими темпами развивается производство, создаются новые промышленные отрасли, необходимо расширять сеть железных дорог, готовить их к вероятным (на тот момент) военным испытаниям, которые всего через пять лет стали суровой реальностью.

Окончание на 2 стр.

СЕЗОН



ФОТО АВТОРА

Ближе к окнам

ВАДИМ КОЖУХОВСКИЙ,
Дорпрофжел на КбшЖД
САМАРА

Спецодежда, горячее питание, вагоны для проживания, питьевая вода — представители Дорпрофжел на КбшЖД в очередной раз выехали на линию, чтобы оценить уровень организации производственного быта на путевском «окне».

Фронт работ разворачивается на перегоне Услава — Переволки в Самарском регионе Нуйбышевской железной дороги. Сюда прибыли бригады сразу трех путевых машинных станций — № 38 (Сызрань), № 49 (Иглино) и № 148 (Раевка), всего около 120 человек, включая сезонных работников из ближнего зарубежья.

В течение трех закрытый движения общей продолжительностью 11 суток путевцы выполняют капитальный ремонт с применением старогодних материалов на участке в 9,6 км, включая станцию Услава. Работами руководит начальник ПМС-38 Владислав Шарунов.

Состав с полевым лаге-

рем путейцев расположился на гребне, возвышающимся над рекой Усой. В вагонах и модулях порядок. Чистоту поддерживают принятые на сезон проводники, каждый отвечает за три объекта. Бытовая техника в кухонных зонах в рабочем состоянии, здесь же — напольные системы кондиционирования воздуха.

С питьевой водой тоже все в порядке. В каждом вагоне стоит по несколько полных 20-литровых бутылей. «Отправляясь на смену, работники разливают воду в емкости поменьше и берут с собой», — поясняет председатель профсоюзной организации Нуйбышевской дирекции по ремонту пути Татьяна Прокаева.

В прошлом году дирекция столкнулась с нехваткой питьевой воды — сказалась продолжительная жара. В нынешнем сезоне подстраховались, согласовав с ЦДРП трехкратное увеличение лимита — с 344 тыс. до 1,04 млн руб. Несмотря на рост цен, это позволило увеличить общий объем питьевой воды более чем в два раза — с 2 тыс. до 4,8 тыс. бутылей.

Технический инспектор тру-

да в Самарском филиале Дорпрофжел на КбшЖД Александр Шейкин осматривает модуль с душевыми, с удовлетворением отмечая, что здесь исправили недостатки, на которые он указывал в ходе предыдущей проверки, — отремонтировали дверцу электрощитка и устранили протекание крыши.

Татьяна Прокаева тем временем передает проводникам свежие номера газеты «Сигнал». Еще мы привезли с собой коробки с «Наборами для первокурсника» от профсоюза. Их вручат работникам из Иглино и Раевки, чьи дети в этом году пойдут в школу.

Фургончики близлежащего предприятия АО «Железнодорожная торговая компания» привозят горячий обед к назначенному времени. Вокруг одного из них собирается отдыхающая смена. Справляемся о качестве пищи. Никто не жалуется.

Выдвигаемся к месту производства работ и здесь беседуем с путейцами. Актуальна тема спецодежды. Сейчас в дирекции проходят полевые испытания новых образцов. Отзывы разные, единого мнения нет. Кого-то устраивает привычный комплект с оранжевым жилетом поверх. Оказывается, жилет выполняет еще и роль своеобразной защиты куртки от маркого креозота, которым пропитаны шпалы. Его и стирать-чистить проще, чем куртку, и выдают их несколько штук. Кому-то пришлось по душе оранжевые комплекты нового образца, но к ним уже не выдают жилеты.

В течение года на Нуйбышевской дороге намечено отремонтировать 254,4 км пути и заменить 177 комплектов стрелочных переводов. В первом полугодии путевцы-ремонтники выезжали на «окна 4+» более 360 раз.

ИСТОРИЯ

Праздник под стук колес

*Окончание.
Начало на 1 стр.*

Правительство предъявляло высокие требования к работникам стальных магистралей, понимая в то же время, что нужно поддерживать на должном уровне авторитет железнодорожников. Действительно, современная техника, высокие скорости, ощущение продуманного риска — все это привлекало, создавало притягательный ореол вокруг профессий машиниста, путеца, конструктора локомотивов, инженеров-мостовиков, строителей железных дорог. К ним относились с восхищением, они были героями мальчишеских мечтаний. В газетах писали о знатных людях отрасли. Вся страна знала о машинистах Петре Кривоносе и Василии Богданове, которые водили тяжелые составы с рекордными скоростями, о конструкторе Льве Лебедянском, предложившем не одно новое решение для строительства локомотивов, рассчитанных на перевозку рекордных по весу поездов, о других героях стальных магистралей.

Есть герои — нужны и праздники. Железнодорожники не раз обращались и к министру путей сообщения (им на тот момент был Наганович), и Всесоюзному старосте Калинину, и даже к Сталину с просьбой возродить профессиональный праздник, объединяющий всех железнодорожников — машинистов и ремонтников, инженеров и кочегаров, путевых обходчиков и строителей мостов.

На той памятной встрече в Кремле приняли решение: празднику быть. 29 июля 1936 года вышел экстренный выпуск газеты «Гудок» с постановлением Правительства СССР «О праздновании Дня железнодорожного транспорта Советско-

го Союза» — так первоначально назывался этот праздник.

Четыре года его отмечали 29 июля, а в 1940 году празднование перенесли на первое воскресенье августа. День железнодорожного транспорта Советского Союза отмечали широко и громко. На всю страну по радио транслировались концерты и праздничные поздравления, проходили парады физкультурников общества «Локомотив», награждали отличившихся трудовыми успехами железнодорожников, а ближе к вечеру по всей стране шумели веселые застолья даже на самых отдаленных железнодорожных станциях.

Потом была Великая Отечественная война и Победа, невозможная без напряженной работы железных магистралей и самоотверженного труда железнодорожников. Вернулась мирная жизнь, вернулся и праздник.

В середине 1980 годов было окончательно утверждено лаконичное и емкое название праздника — «День железнодорожника». Но традиции его не изменились. В канун профессионального праздника отрасль подводит итоги по внедрению современных технологий и новой техники, повышению эффективности труда путейцев и безопасности железнодорожного транспорта, железнодорожники отчитываются о своих успехах, руководители страны и дорог награждают лучших.

С образованием компании «РЖД» традиции не изменились, а лишь появились новые. И в этом году 6 и 7 августа по всей стране пройдет спортивно-музыкальный праздник «Достигая цели!». Главным событием этого мероприятия станет благотворительный забег. Все собранные средства от его проведения передадут на лечение тяжелобольным детям.



ФОТО ВЛАДИСЛАВА КУЛИКОВА

Каждый год в свой профессиональный праздник железнодорожники и их семьи участвуют в благотворительном забеге «Достигая цели!», так они помогают детям, борющимся с тяжелым недугом



ФОТО АВТОРА

ИНИЦИАТИВА

На работу и обратно



ФОТО ДОРПРОФЖЕЛ НА ВСЖД

РОСПРОФЖЕЛ предлагает включить в новый коллективный договор ОАО «РЖД» пункт об ответственности работодателя за доставку сотрудников отдаленных станций на работу и обратно. С подобной инициативой вышел и представитель работодателя — Центральная дирекция управления движением (ЦД).

О намерениях дирекции на подведении полугодовых итогов выполнения коллективного договора рассказала заместитель начальника службы управления персоналом — начальник отдела учета кадров и информационного обеспечения ЦД Светлана Банатова.

По ее словам, сегодня доставка работников на отдаленные станции трансформировалась в проблему, поскольку пригородное движение сокращено, рабочие поезда во многих регионах отменены. «Мы вышли с инициативой, — сообщила она, — внести в но-

вый колдоговор пункт об ответственности работодателя за доставку работников до рабочего места. Тогда на это начнут выделять средства».

Действительно, добраться до линейных станций, удаленно расположенных от крупных населенных пунктов, порой не просто. Как рассказала председатель ППО Читинского центра организации работы железнодорожных станций Севиль Кузьмина, эта проблема особенно остра в регионах Забайкальской железной дороги.

Потребность введения дополнительных маршрутов обусловлена, прежде всего, сложной демографической ситуацией в регионе, где численность населения крайне мала. Поэтому на многих станциях не хватает кадров.

«Конечно же, важным мотивационным фактором для привлечения и закрепления в дирекции квалифицированных специалистов на отдаленные линейные станции и на станции с дефицитом трудовых ресур-

сов станет решение проблемы с доставкой работников к месту работы и обратно, поэтому необходимо закрепить пунктом коллективного договора ответственность работодателя за доставку работников, — уверена Севиль Кузьмина. — Пока же он не обязан ее организовывать, а дополнительные денежные средства для этого очень трудно изыскать».

На дорогах с переменным успехом пытаются решить проблему, стараются найти средства в утвержденных бюджетах.

Так, в январе этого года начальник ЗабЖД подписал «Программу повышения уровня удовлетворенности работников по Забайкальской дирекции управления движением на 2022 год, в части введения дополнительных маршрутов по доставке работников к месту работы и обратно» по 18 проблемным маршрутам. Сегодня реализовано шесть маршрутов в центрах организации работы железнодорожных станций: Чита (станция Солнцевая), Борзя (станция Арабатук, 75 разъезд), Белогорск (станции Возжаевка, Тында, Призевская).

Также требуется введение на постоянной основе рабочих поездов по Могочинскому региону, которые позволяют обеспечить доставку движенцев.

«По возможности программа осуществляется нашей дирекцией совместно со смежными службами, — рассказывает Севиль Кузьмина. — До конца года планируется ее реализация на 90%. Отсутствуют бюджетные средства по реализации двух маршрутов, по которым планируется направить предложение при защите бюджета на 2023 год в ЦД».

Как рассказала председатель Совета председателей ППО Екатеринбургского центра организации работы железнодорожных станций Свердловской дороги Виктория Ширшо-

ва, в Екатеринбургском регионе были две «проблемные» отдаленные станции Ильмовка и Сабик. Проблема доставки работников этих станций решена совместно с дирекцией тяги, сегодня работников подвозят и забирают машинисты грузовых поездов, которым разрешено там останавливаться.

В Улан-Удэнском центре организации работы железнодорожных станций Восточно-Сибирской дирекции управления движением тоже проблемы нет. А когда в начале лета в связи с поломкой перестал ходить рабочий автомобиль, возивший работников станции Мостовой из Улан-Удэ, председатель ППО Улан-Удэнского центра организации работы железнодорожных станций Юлия Плюснина подняла тему на конференции, подводившей полугодовые итоги выполнения колдоговора. Уже через неделю доставку работников возобновили.

Иначе решили вопрос на Горьковской дороге. Как рассказала председатель Совета председателей ППО линейных станций Горьковской дирекции управления движением Ольга Беспалова, когда власти Татарстана, Мордовии и Чувашии стали отменять пригородные электрички, дорога ввела рабочие поезда по трем направлениям: Канаш — Чебоксары, Канаш — Красный Узел и Зеленый Дол — Яранск. Рабочий график сотрудников станций скорректировали с учетом времени их прибытия. На тех ветках, где рабочие поезда не введены, проходящие электрички, по согласованию с руководством дороги, делают технические остановки.

«А вот на станции Тихорецкая, недалеко от Казани, — продолжает Беспалова, — есть грузовой двор, к которому ни один транспорт не подходит, а идти очень далеко. Чтобы доставлять туда приемосдат-

чиков, дирекция заключила договор с аутсорсером. На спецтранспорте добираются до линейных станций, например, Нуи, и работники, живущие в селах, куда не ходят ни поезда, ни рейсовые автобусы». Дирекции пришлось пойти на существенные траты, чтобы сохранить на линейных станциях квалифицированных сотрудников.

«Конечно, если бы в коллективный договор была включена норма, возлагающая ответственность за доставку работников на работодателя, появилась бы отдельная строка в бюджете, а значит, и деньги на машинчасы, чтобы людей доставлять на отдаленные станции», — уверена Ольга Беспалова.

Такое нововведение помогло бы решить перманентно возникающую проблему с доставкой к месту работ и в других дирекциях. Как рассказал на XXIV региональном социально-экономическом форуме, который прошел в Иркутске, председатель первички Ново-Уоянской дистанции пути Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры Эдуард Зятков, сегодня до места работ железнодорожников доставляет вагон, в котором 58 сидячих мест. Помимо представителей дистанции пути, едут сотрудники смежных организаций. Многие вынуждены всю поездку стоять, сидячих мест всем не хватает, а время следования занимает более двух часов. Даже если железнодорожник успеет сесть, он едет в скованном положении, после отработанной смены. Также в вагоне отсутствует необходимое количество места для размещения верхней одежды. Председатель предложил заменить вагон с сидячими местами на плацкартный.

Ирина ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»,
Ольга ГРЕКОВА,
Дорпрофжел на ВСЖД

КОНСУЛЬТАЦИЯ

Колонка правовой информации

На вопрос членов профсоюза отвечает главный правовой инспектор труда Дорпрофжел на ЗСЖД Елена Бучельникова. Редакция напоминает читателям, что наиболее полную и достоверную информацию, касающуюся прав и обязанностей работников, не стоит искать в соцсетях. Ее можно получить у специалистов профсоюза.

Подскажите, а кто может отказаться от командировки?

В соответствии с действующим законодательством служебная командировка — это поездка работника по распоря-

жению работодателя на определенный срок для выполнения служебного поручения вне места постоянной работы. В большинстве случаев отказаться от командировки нельзя, но есть исключения.

Так, например, запрещается направление в служебные командировки беременных женщин.

Направление в служебные командировки женщин, имеющих детей в возрасте до трех лет, допускается только с их письменного согласия и при условии, что это не запрещено им в соответствии с медицинским заключением. При этом женщины, имеющие де-

тей в возрасте до трех лет, должны быть ознакомлены в письменной форме со своим правом отказаться от направления в служебную командировку.

Указанные гарантии предоставляются также работникам:

— имеющим детей-инвалидов;

— осуществляющим уход за больными членами их семей в соответствии с медицинским заключением, выданным в порядке, установленном федеральными законами и иными нормативными правовыми актами РФ;

— матерям и отцам, воспитывающим без супруга (супру-

ги) детей в возрасте до четырнадцати лет, опекунам детей указанного возраста;

— родителю, имеющему ребенка в возрасте до четырнадцати лет, в случае, если другой родитель работает вахтовым методом;

— работникам, имеющим трех и более детей в возрасте до восемнадцати лет, в период до достижения младшим из детей возраста четырнадцати лет.

Отказ от командировки в данных случаях не будет являться нарушением трудовой дисциплины.

Так, например, суды не согласились с наказанием работ-

ника, который не поехал в командировку из-за болезни сестры-инвалида II группы, за которой нужен постоянный уход.

Работник отказался от командировки. Ему вынесли замечание и лишили его премии. Действия организации сотрудник оспорил, так как не мог на время командировки оставить без ухода сестру-инвалида и мать.

Суды апелляционной и кассационной инстанций признали наказание незаконным. Кроме того, апелляция отметила: тот факт, что сотрудник и его сестра зарегистрированы по разным адресам, значения не имеет.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

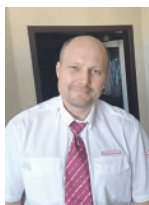
День сети

Железнодорожники 7 августа отметят свой профессиональный праздник. «Сигнал» поинтересовался, чем им запомнился этот «железнодорожный» год?



Александра САВЕЛЬЕВА,
машинист моторвагонного депо Омск
Западно-Сибирской дирекции тяги:

— Стала первой женщиной на Западно-Сибирской дороге, получившей права на управление электропоездом. 25 мая я поставлена на должность машиниста. Этим и запомнился мой «железнодорожный» год. Как в песне, «...жизнь разделила железная дорога. Странной звездой горит зеленый семафор...». Теперь у меня новый период в жизни, другие эмоции и ощущения. Пройдя все этапы подготовки и вхождения в сложную мужскую профессию, понимаешь, что ответственность на твоих плечах двойная. Но с этим мы справимся!



Николай ШАКИРОВ,
маневровый диспетчер станции Лиски
Лискинского центра организации работы
железнодорожных станций Юго-Восточной
железной дороги:

— В марте в моей семье родился пятый ребенок — дочка Анечка. Это, пожалуй, самое знаменательное событие этого года. Теперь у нас два мальчика и три девочки. Старшему ребенку 14 лет. Многие считают, что большая семья — это тягость, но на самом деле это огромное счастье. Мы не планируем наших детей, но если Бог дает новую жизнь, то принимать ее нужно с благодарностью и радостью. По сути, тяжело только с первым и вторым ребенком, так как знаний мало и есть страх за маленького человека. А с третьим ребенком приходит опыт и все становится на свои места. А вот с Анечкой к нам пришло еще и осознанное понимание, что нужно ловить каждый момент, проведенный рядом с детьми, посвящать больше времени и наслаждаться общением. Дети растут очень быстро, и моменты все эти не повторить.



Кристина СЛЮСАРЕНКО,
инженер производственно-технического
отдела Ростовской дистанции СБЦ,
руководитель волонтерского отряда по
Ростовскому территориальному
управлению Северо-Кавказской железной
дороги:

— Для меня он прошел ярко, смело, с преодолением себя и помощью нуждающимся. Он поменял мою жизнь кардинально: множество новых знакомых по всей стране, новые цели и задачи.

Меня спрашивают, какая для меня самая важная и запоминающаяся награда в волонтерской деятельности, но у меня такой нет. Каждый отзыв, каждая благодарность и грамота — они все для меня дороги, ведь это результат работы моей команды волонтеров, показывающий: все, что сделано, правильно и не зря. Помню, как после первой тяжелой смены в пункте временного размещения беженцев они вышли, уставшие, не сомкнувшие глаз ни на минуту, и сказали: «Мы справились!», и так день за днем. Все часы, проведенные в пунктах временного размещения, сутки в бешеной активности без сна, улыбки детей в лагере, когда мы привозим гуманитарную помощь, — все это совершенно необходимо.



Ольга ГРЕБЕНЧИКОВА,
председатель ППО Западно-Сибирского
филиала АО «ФПК»:

— Прошедший «железнодорожный» год стал временем производственного становления и мобилизации. Если в период пандемии приоритетной задачей было сохранить профессиональные кадры на фоне колоссального снижения объема пассажирских перевозок, то после начала спецоперации и закрытия аэропортов в южной части



Акция «Чистые берега Байкала» осталась в сердцах молодых железнодорожников

страны ситуация изменилась кардинально. Пассажирские перевозки по железной дороге стали не только социально значимыми, но и единственно возможными для большинства жителей России. За короткий промежуток времени филиал подготовил подвижной состав, поездные бригады, ремонтную базу и создал все условия для удовлетворения возросшего спроса на перевозки.

Конечно, самую главную оценку нашей работе дадут пассажиры, «горячее» пассажирское лето еще далеко до завершения. Но подчеркну, что единство, взаимовыручка и сплоченность всегда были главными принципами в работе коллектива, а сегодня это как никогда актуально.



Виктор ЧИГЛИНЦЕВ,
осмотрщик-ремонтник вагонов
эксплуатационного вагонного депо
Бекасово:

— Для меня этот год был наполнен различными достижениями. С детства увлекаюсь спортом и участвую во всех профсоюзных соревнованиях. На спартакиаде Московско-Смоленского региона удалось победить в гиревом спорте, опередив сильных соперников. А совсем недавно я стал победителем регионального чемпионата по профмастерству WorldSkills — RZDSkills в компетенции «Техническое обслуживание и ремонт вагонов», который впервые проходил в вагонном хозяйстве. Пришлось продемонстрировать практические навыки и знания своей профессии в осмотре и диагностике узлов и деталей, устранении неисправностей, умение действовать в нестандартной ситуации. Рад, что получил высокую оценку. Сейчас готовлюсь к общесетевому финалу.



Сергей РУССКИХ,
электрогазосварщик восстановительного
поезда на станции Нижний Тагил:

— Буквально недавно получил звание «Лучший рационализатор Свердловской дороги». Это меня одновременно и удивило, и мотивировало на дальнейшую деятельность. На дороге работаю больше семи лет, труд наш непростой, поэтому со временем стал задумываться о том, как его облегчить и себе, и коллегам. Идеи в голове рождаются сами, когда вижу, что какие-то виды работ можно ускорить, облегчить труд. А потом технологи все

переводят в чертежи, правильно оформляют документально. Так и рождаются у меня одно-два рациональных предложения в месяц. Коллеги удивляются энтузиазму, но благодарны. Кстати, младший сын, что называется, «в меня», он тоже любит мастерить, привлекает и меня к своим детским изобретениям.

В этом «железнодорожном» году мы семьей открыли для себя детский отдых от компании и профсоюза. В прошлом году старший сын съездил по путевке в «Жемчужину» и вернулся с нучей впечатлений, поэтому в этом году опыт мы решили повторить и отправили его в лагерь в Талицу.



Наталья ПРОЦЕНКО,
председатель ППО Забайкальского
регионального общего центра
обслуживания:

— Этот год для коллектива идет под девизом поддержки волонтерской деятельности. Вместе с начальником центра Надеждой Ивановой мы обратились к коллегам, чтобы каждый отдел выбрал свое направление деятельности, дабы не сдерживать сотрудников в креативности. Это было важное условие и основа успеха, ведь насильно заниматься волонтерством не заставишь.

Главный наш посыл был таков: не надо искать гипотетическую бабушку, которую нужно перевести через дорогу, а надо начать с того, что тебе близко. Убрать уличку, на которой живешь, посадить дерево во дворе, помочь пожилому соседу, ребенку, который остался без родных.

По такому принципу сформировался фонд поддержки детей умерших работников Забайкальского ОЦОР, которым ко дню рождения мы дарим подарки. Этим детям важно знать, что о них помнят и не забыли их мам.

Специально искать того, кому нужна помощь, не требуется. Жизнь сама подскажет.

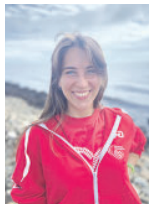


Евгения ШУППЕ,
специалист по рекламе газеты
«Красноярский железнодорожник»:

— К профессиональному празднику подхожу с довольно весомыми результатами. Если говорить о личном, то в моей жизни произошло очень важное событие — я вышла замуж. В профессиональном плане год тоже был продуктивным. Несколько раз индексировали зарплату, в сегодняшней ситу-

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

ции это очень значимо. У нас завершился совместный с Дорпрофжел конкурс среди «пишущих» работников магистрали, и мы еще раз убедились, что среди железнодорожников много талантов.



Ангелина СТАРУНОВА,
специалист по управлению персоналом
службы управления персоналом ОЖД:

— Я стала «координатором ЗОЖ» по продвижению здорового образа жизни среди работников компании. Для меня это направление стало отличным способом реализовать и свои проекты. На Октябрьской магистрали много ребят, которые находят время для тренировок. Нам уже удалось командой железнодорожников выступить во многих не только профсоюзных и железнодорожных спортивных мероприятиях, но городского и областного уровня. А также завести новые знакомства, научиться новому, проверить свои силы, отвлечься от работы и показать свои спортивные достижения.



Сергей МИХАЛЕВ,
электромонтер-ремонтник Воронежской
дистанции гражданских сооружений
Юго-Восточной железной дороги:

— Самым главным событием стал переезд из съемного жилья в свой дом, который удалось отстроить после пожара благодаря помощи неравнодушных людей. В канун главного железнодорожного праздника хочется спасибо сказать всем, кто не оказался в стороне от нашей беды: ЦК РОСПРОФЖЕЛ, Дорпрофжел на ЮВЖД, руководство ЮВЖД, компания «НК Транс Тур», коллеги и совершенно незнакомые железнодорожники со всех уголков страны. И сегодня, переступая порог дома, я понимаю, что когда говорят о дружной железнодорожной и профсоюзной семье, это не просто слова, а реальность, ведь на нашу беду откликнулись люди с разных дорог.



Вадим МАРЧЕНКО,
председатель Совета молодежи
Владивостокского территориального
управления ДВЖД, специалист социально-
экономической защиты Владивостокского
филиала Дорпрофжел на ДВЖД:

— Стал участником масштабной экологической акции «Чистые берега Байкала», куда съехались почти 160 железнодорожников со всей сети. Мы очищали от мусора берег и дно озера, приводили в порядок туристические маршруты.

Погружение в природу Байкала, его энергетику подарило мощную перезагрузку. В первый день наш отряд вывез шесть самосвалов мусора! Работали до седьмого пота. Аквалангисты помогали волонтерам очищать дно озера. На второй день занимались обрезкой сухих деревьев.

Запомнился и праздник, организованный 8 июля в День баумовца в Северобайкальске. Для жителей города прошел концерт с участием местных творческих коллективов и известной группы «Браво». По-моему, весь город съехался на концерт. Кстати, мы выступали в роли не зрителей, а волонтеров, помогающих поддерживать организованный порядок на празднике. Сейчас, спустя время, когда эмоции немного улеглись, могу сказать — эта поездка оставила незабываемый след в душе каждого из нас. Это сильная мотивация — идти вперед, продолжать выполнять миссию волонтера.



Марина САЛИКОВА,
инженер Дирекции социальной сферы
ЮУЖД:

— Год запомнился мне встречей с профсоюзной молодежью со всей России на Фестивале молодежи РОСПРОФЖЕЛ. Сочетание командной работы и индивидуальных состязаний привели меня к лидерской позиции в рейтинге участников. Не менее ярким событием стал финал корпоративного проекта «Как быть успешной и счастливой» в Туапсе.

Но компания ОАО «РЖД» и РОСПРОФЖЕЛ идут в ногу со временем и предлагают молодежи все больше направлений для развития. Не стал исключением проект «Патриоты РЖД», который привел меня к победе во Всероссийском конкурсе моло-

дежных проектов «Росмолодежь» и грантовой поддержке в размере 300 тыс. руб. В рамках проекта «Патриоты РЖД» мы придумали семейный фестиваль «ЭкоЧе», где встречаются экология и культура. «ЭкоЧе» — это место, где каждый сможет обменять вторсырье на билет в музей. Также проект получил финансовую поддержку в конкурсе грантов «Проводники хороших дел». Уже этой осенью на территории Центра исторического наследия ЮУЖД пройдет фестиваль, который когда-то был просто идеей, но интеллектуальные ресурсы компании позволили воплотить ее в жизнь.



Виктор КУЗНЕЦОВ,
первый заместитель председателя
Дорпрофжел на ГЖД:

— Минувший «железнодорожный» год — это год подготовки к 160-летию Горьковской железной дороги. И он запомнился большими совместными проектами с руководством дороги и Федеральной пассажирской компанией. В декабре прошлого года года на специальном поезде мы организовали поездку в вотчину Деда Мороза — Великий Устюг. В ней приняли участие около 300 человек, в том числе 160 детей.

В мае еще 100 ребят вместе со своими родителями также на спецпоезде побывали в Волгограде по программе «Волгоградская классика».

А в июне 75 детей вместе с родителями (всего около 300 человек) стали участниками экскурсии Санкт-Петербург — Сортавала — горный парк Рускеала — Петрозаводск. Среди большого числа мероприятий, к организации которых был привлечен профсоюз, особенно выделяю конкурс волонтерских инициатив. В число победителей вошли авторы пяти уже реализованных на дороге проектов.



Евгения ГОЛОЩАПОВА,
председатель ППО хозяйства пути
Московско-Рязанского направления
Московской дирекции инфраструктуры:

— Год оказался насыщенным. На нашем железнодорожном узле возродился спорт. Мы провели турниры по футболу, лыжным гонкам и первый этап дорожного уровня Первых железнодорожных спортивных игр РОСПРОФЖЕЛ «Мы вместе».

Наша сборная команда из путейцев, движенцев, энергетиков участвовала и в спартакиаде среди работников узловых рабочих групп железнодорожных узлов Московско-Нурского региона. Ребята очень сдружились. Мне это событие принесло еще один сюрприз — я выиграла в лотерею от Дорпрофжел на МЖД путевку на двоих в Сочи. Ждем с мужем романтического отпуска в октябре.

Немало было активностей у молодежи нашей дистанции. Провели такие акции, как «Внимание, переезд!», «Профилактика непроизводственного травматизма», «Добрые крышечки», «Своих не бросаем». Радует, что современные ребята не остаются равнодушными и всегда готовы протянуть руку помощи.

В моей семье тоже происходили прекрасные события. Например: мой младший сын завоевал несколько наград в спорте, он занимается джиу-джитсу, а дочь, которая в этом году окончила школу с золотой медалью, поступила на бюджет в престижный московский вуз.



Сергей ПАЛЕХИН,
слесарь-инструментальщик Фаянсовской
механизированной дистанции
инфраструктуры Московской дирекции по
ремонту пути:

— На территории дирекции собственными силами при участии профсоюзной организации ввели в эксплуатацию спортивную площадку. И провели футбольный турнир среди команд дирекции. Это было классно! Кстати, новая площадка хорошо подходит не только для мини-футбола, но и для настольного тенниса, волейбола и баскетбола.



Александр КУЗНЕЦОВ,
контролер состояния железнодорожного
пути Тульской дистанции пути Московской
дирекции инфраструктуры:

— Коллектив дистанции избрал меня общественным инспектором по безопасности движения поездов, что стало для меня одним из важнейших событий в этом году. Теперь я несу ответственность за безопасность движения поездов в дистанции. Спасибо коллегам за доверие. В июне я принял участие в Центральном Совете общественных инспекторов по безопасности движения поездов ОАО «РЖД», что подтвердило важность моей работы по общественному контролю.

И в моей семье произошло значимое событие. Мы с супругой Мариной отметили серебряную свадьбу!



Зуфар ДАВЛЯТШИН,
составитель поездов станций
Трофимовский Саратовского центра
организации работы железнодорожных
станций Приволжской дирекции
управления движением:

— День железнодорожника встречаю с личными победами. Окончил МИИТ, и теперь я дипломированный инженер, а значит, есть новые цели для карьерного роста.

Находясь на должности председателя Молодежного совета Дорпрофжел на ПривЖД, собрал команду единомышленников, с которыми легко реализовывать идеи и проекты.

Получил большой опыт, находясь в числе организаторов проведения комплексной программы для работающей молодежи «Время молодых. Работники». Обогатился знаниями, участвуя в обучающих программах РОСПРОФЖЕЛ.

В конце июля наша команда заняла первое место в интеллектуальной игре «Что.Где.Когда.РЖД» на Приволжской железной дороге, в сентябре — финал в Москве.



В кабинах локомотивов в качестве машинистов в этом году появились женщины. Но фото первая женщина-машинист на Свердловской железной дороге Марина Корчмарь

УПОЛНОМОЧЕННЫЙ

Счастливым человеком

ЕКАТЕРИНА БЕЛОВА,
Дорпрофжел на ДВЖД
УССУРИЙСК

Лариса Иволгина мечтала быть учителем. Но родная тетя, забравшая к себе жить девчонку, сосватала ее на железную дорогу. И этот роман длится уже более 30 лет.

«В итоге я поступила в железнодорожный техникум на «путевскую» специальность, — рассказывает Лариса. — Науки давались легко, была я не только отличницей, но и комсоргом группы. В 1987 году начала работать техником в Ружинской дистанции пути. Потом вышла замуж, родила дочь, и мы с семьей переехали в Уссурийск».

На станции Уссурийск Лариса трудилась приемосдатчиком груза и багажа, затем — в машиносчетном отделении. В 2007-м после перевода на станцию Барановский — товарным кассиром, оператором при дежурном по станции.

Но без общественной нагрузки Иволгина себя не представляла, поэтому стала заниматься профсоюзными делами, была избрана профгруппоргом. А в 2010 году стала еще и уполномоченным по охране труда.

«Эта нагрузка никак не изменила мою жизнь, — говорит она. — Ведь я владею путевой спецификой, знаю, как осматривать вагоны. Автоматически фиксирую замечания и в нашем хозяйстве, и у смежников. Важно сформировать у себя правильное отношение к культуре безопасности, и тогда мимо проблемной ситуации не пройдешь. В работе помогает поддержка руководства станции, нашего профсоюзного лидера Ольги Кондратьевой (она возглавляет первичку внеклассной станции Уссурийск, куда входят и линейные станции). Без этого было бы сложно что-то двигать, менять».

А в 2019 году случился новый поворот — Лариса Иволгина начала трудиться дежурной по станции Барсовый. Оторванность от цивилизации ее не испугала.

Станция расположена в «сердце» одного из заповедников, которыми богат Хасанский район. Вокруг тайга и покой. Размеренность жизни могут нарушить лишь дикие животные. Нет-нет, да и наведываются тигры, леопарды на перегон, бодря работающих на путях путейцев. Но стычек не было никогда.

«По ночам мы не выходим на путь, только днем закрепляем поездку — все-таки зверье рядом. Машинисты недавно предупреждали: осторожно, в горловине — медведь. Зимой тигриные следы на снегу не редкость, — говорит она. — Но у нас есть собака. Ее обязанности — громко лаять и отпугивать непрошенных гостей. С наступлением темноты забираем ее к себе в модуль. Рядом населенных пунктов нет. Тишина. Молодежь мечтает уехать в город, а нам, старожилкам, нравится. Хотя если непогода, и дождем размывает дорогу или занесет снегом, дежурство может растянуться на 2-3 дня».



Сертификат за победу в викторине по охране труда Ларисе Иволгиной (справа) вручила председатель первички станции Уссурийск Ольга Кондратьева

ФОТО ДОРПРОФЖЕЛ НА ДВЖД

По стопам Ларисы Иволгиной пошли и две ее дочери.

«Они всегда говорили мне, хотим, как мама, работать. Трудности, напряженный график же-

лезной дороги не пугали девчонку. Видимо, передалась им моя любовь к профессии, — улыбается она. — Поэтому я себя считаю счастливым человеком».

УВЛЕЧЕНИЕ

Верим в Веру



ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ВЕРЫ ГЛУХОВАТОЙ

ЕЛЕНА ПАВЛОВА,
корр. «Сигнала»

В полную силу возможность заниматься любимым видом спорта инженеру службы управления имуществом СКЖД Вере Глуховатой дала железная дорога. Родители, напротив, всю жизнь запрядали девушке волейбол. А она раз за разом возвращалась на спортплощадку.

Детство Веры прошло на Кубани. «Мы тогда жили в Краснодарском крае. К нам на хутор Привольный приехал тренер, набрал команду мальчиков и начал заниматься. Мои оба старших брата тут же стали волейболистами. Тренировать девочек тренер не захотел, говорил, мол, вредные они», —

вспоминает Вера Глуховатая.

Для кого-то, может, и вредные, а вообще — сложные. Вера не обратила никакого внимания на то, что девчонкам путь в команду был заказан. «Братья занимались, и мне ж тоже надо. Они же старшие, с них следует брать пример. Но мне родители сказали: «Никакого спорта», — рассказывает Вера.

Вместо волейбольной площадки в ежедневном расписании девочки появились уроки музыки, — мама-таки настояла, чтобы дочь училась играть на фортепиано. А ей было обидно, и втихаря она бегала на тренировки, играла в мальчишеской команде, причем на равных.

Так бы и продолжалась эта двойственная жизнь, если бы не травма. Без травм, к сожа-

лению, не бывает спорта. Вера же травмировала пальцы, которые так важны для занятий на фортепиано. «Пальцы нужно беречь!» — сказала Вера мама и окончательно наложила вето на спорт.

Через пять лет окончив музыкальную школу, Вера отдала свидетельство маме со словами: «Ты хотела — получи. А я пошла на волейбол».

Когда семья переехала в Ростов-на-Дону, Вера сообщила о любви к спорту школьному учителю. «Он был тренером по футболу, но нашел мне хорошего тренера по волейболу в спортшколе № 5. Тогда я стала заниматься профессионально», — говорит Вера.

Через месяц тренировок Глуховатую включили в основной состав команды, и началась жизнь, полная соревнований. Их детская команда всегда занимала первое место в Ростовской области. «Гордость немножко брала, у нас ведь была сильная команда. Помню восторг от своих первых в жизни крупных соревнований. Это был чемпионат России, где мы заняли 8-е место из 16 возможных. Для меня это было очень круто», — вспоминает Вера.

Правда, уйти из команды Вере пришлось на год раньше, чем другим девушкам. Поскольку они в школу пошли с 6 лет, а Вера с семи, играть могли только школьники.

«Сидели мы с мамой на кух-

не, и по ТВ шла бегущая строка, извещающая, что в Школу олимпийского резерва набираются волейболисты моего года рождения. И я взмолилась: «Мам, ну, пожалуйста, отдай меня туда!» Ответ снова был категоричен: «Нет! Тебе не спорт нужен, а «корочки»».

Так Вера поступила в техникум железнодорожного транспорта на бухгалтера. И ведь не окончила его, потому что ходила в четыре места... играть в волейбол! Уже на первом курсе она ездила на соревнования среди железнодорожных техникумов в Воронеж, где команда СКЖД заняла первое место. Дальше — больше, учиться было просто некогда. В итоге — отчислили.

Она поступила в другой колледж, училась заочно, стала экономистом. И получила травму связок. О спорте пришлось забыть надолго.

«В 2014 году, придя работать на железную дорогу, созванивалась с девочками, с которыми раньше играла в команду, и меня очень тянуло в волейбол. И я начала ходить на тренировки на платной основе. Но у меня снова случилась травма», — говорит Вера.

Мама к тому времени уже махнула рукой, ведь дочь стала взрослой и вольна сама решать, как жить. Работая в управлении дороги, Вера периодически стала слышать про

волейбол. И сказала: «Я тоже хочу, где тренировки?» Теперь два раза в неделю играет в КСК «Экспресс». И на платной основе занимается в другом клубе. Говорит, что хотелось бы тренироваться еще интенсивнее.

В мае в составе команды СКЖД Вера Глуховатая участвовала в Кубке ОАО «РЖД» по волейболу. Вот и получается, что профессия, место работы дала ей возможность заниматься любимым делом.

Сейчас из-за очередной травмы Вера снова осталась без спорта. Но времени ей хронически не хватает. И все потому, что значительное место в ее жизни занимает волонтерство. Но об этом мало кто знает. Сейчас в связи с проведением спецоперации на Украине о добровольцах СКЖД узнали многие. После работы и в выходные они решают миллионы проблем, возникающих у людей, покинувших свои родные места. Дома волонтеров практически не видят.

«Моя любимая фраза: «Делая добро, еще никто не обеднел». Да, я трачу свое время и силы, а иногда и нервы. Потому что при работе с беженцами нервных клеток тратится немало. И сама ситуация тяжелая, и люди встречаются разные. Но я хочу делать добро. Мне не тяжело, и я рада, что могу хоть какую-то пользу принести людям», — говорит Вера Глуховатая.

МАРАФОН

Эстафета добрых дел

ОЛЕГ ЧЕПУРНОВ,
Дорпрофжел на ПривЖД
САРАТОВ

Дорпрофжел на Приволжской дороге провел недельный волонтерский марафон «Эстафета добрых дел».

Добровольческие отряды организовали 80 акций, в которых участвовало более тысячи членов профсоюза.

В детский дом Вольска добровольцы отвезли развивающие игры, в Саратове — под-



держали маленьких пациентов больницы, теперь каждый малыш после прохождения сложных

процедур получает небольшой подарок. Связисты доставили корм для собак в приюты Аткарска и Саратова. Составитель поездов из Астрахани Александр Самойлов установил при входе на станцию собственноручно собранный макет тепловоза.

На предприятиях прошли субботники, железнодорожники убрали мусор и сухостой, высадили цветники. Волонтеры Привольской дистанции пути привели в порядок брошенные могилы воинов Великой Отечественной войны.



		Полосья, спинка, планки	Тыл тыла	Жил-площадь для неживых						
					Виски или лента		Ошибся континентом		... безопасности	
		Сорт яблок	Бога-тырь Добрыня	Жертва божьей коровки						
					Насекомое Шалыпина		Внутренности мишки		Мастер ручного ремесла	
«Бок» горы		Бытовая провокация	Они целый день на ногах							
			Студент на финишной прямой	Тропическое дерево	Столица на Каспийском море					
Вонючка из кунных		Карточное строение			«Удушливое» озеро	Униженный баритон				
			Одежда древних римлян			Заоблачное село	Подъездный пароль			
С них голова падает		Полимер нарощенных ногтей			Соковыжималка в автобусе					
			Кто плакал о Мальвине?			Обвинение взглядом				
Кассета для принтера		Спел про утиную охоту	Кавалерийский хлыстик	Время потехи	Дорожная пробка	Вьюк				
				Главный антагонист добра						
	Аквариумный идеалист	«Заголовок» урока			Титул Дон Кихота					
				Странный субъект						
	Параметр туфельки	Четыре короля со свитами								
			Бастيون	Кража ценной вещи	Что мешает хамить другим?					Ой-йо, какая группа
	Кровавый источник	Мера под килем				Эхо грома	«Ресторан» на Руси	Чешский конкурент «Ижа»	Бильярдный стукач	
							Коллега Буки			
	Полоса для хода слонов	«Утяжелённая» музыка				«Он кирпич возил и ...»				
Поведение скряги							Лафа			



СОСТАВИЛ АЛЕКСЕЙ ПИХОВИЧ

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 26

По горизонтали: Моторесурс. Щепя. Игрун. Москва. Пикап. Лондон. Депо. Сила. Задор. Депп. Невод. Рикша. Ниви. Роллер. Смотр. Соло. Туш. Вонь. Реалист. Мыло. Бри. Стыд. Ган. Нон. Жук. Макака. Зажим. Пуф. Голосок. Зефир. Пари. Таз. Чат.

По вертикали: Модем. Томас. Месиво. Зубр. Сын. Погодок. Ганс. Угол. Жираф. Дадон. Клип. Перевес. Диск. Наса. Единорог. Приставка. Шут. Привес. Сланцы. Розыск. Мул. Ошибна. Рутин. Срон. Трахея. Джигит. Амфора. Умора. Поп. Усач. Кит.

ИСТОРИЯ

Спаситель Ленинграда

ВАЛЕРИЙ БРОК,
внеш. корр. «Сигнала»

28 июня 1944 года, не долетев нескольких сотен метров до посадочной полосы аэропорта Лодейное Поле Ленинградской области, расссыпался в воздухе транспортный самолет. Выживших не было. Среди погибших опознали начальника управления военно-восстановительных работ Ленинградского фронта генерала Ивана Георгиевича Зубкова.



Потомственный железнодорожник, его отец — инженер-путеец — работал на Транссибе, Зубков учился на рабфаке при политехническом институте в Тифлисе, а в 1930 году оканчивает Харьковский технологический институт. В 1933 году Игорь Георгиевич переезжает в Москву, где работает сменным инженером на строительстве метро. Способного инженера заметили, и уже через год он становится начальником шахты.

20 января 1941 года в свет вышел приказ о строительстве метро в Ленинграде. Для претворения его в жизнь было создано «строительство № 5 НКПС», начальником которого назначили Зубкова. В подчинении у него оказалось более 11 тыс. человек и 10 заводов, впереди — море работы. Нужно было принять оборудование и людей, разместить и обучить их, а также как можно скорее утвердить план строительства первой очереди метро: Автово — Финляндский вокзал.

Зубков сам ездил по городу, выбирая места для шахт, станций, туннелей, полагаясь при этом на собственный опыт и инженерную интуицию. К июню 1941-го метростроевцы прошли 11 шахтных стволов, проложили 700 м туннелей, начали строить первый подземный вестибюль в Автово. Однако началась Великая Отечественная война, и строительство законсервировали.

Зубков обратился к командованию с призывом использовать метростроевцев при возведении оборонительных сооружений. Его команда трудилась в Карелии, на Лужском рубеже, после того как в сентябре 1941-го наши форсировали Неву и заняли плацдарм на ее левом берегу («Невский пяточок»), организовывала понтонную переправу для транспортировки туда танков. А поздней осенью 1942-го под руководством Зубкова началось строительство 35-километровой железнодорожной переправы через Ладогу от станции Ладонское

озеро до поселка Кобона («Дороги жизни»).

Собственно Иван Георгиевич предлагал ее построить еще накануне страшной блокадной зимы 1941–1942 годов, но тогда на это по каким-то причинам не решилось командование Ленинградского фронта. Надо сказать, строили не просто переправу, а эстакаду: в дно озера забивали сваи, на них укладывались бревна-«прогоны», а уже к «прогонам» крепили шпалы и рельсы. Уже в ноябре 1942-го по эстакаде прошел первый поезд.

Несмотря на регулярные авианалеты, снабжение города наконец стало более-менее стабильным, — недаром уже тогда Зубкова стали называть спасителем Ленинграда, а в 1943 году ему было присвоено звание Героя Социалистического труда.

После первого прорыва блокады, в январе 1943-го, началось строительство железной

Несмотря на регулярные авианалеты, снабжение города наконец стало более-менее стабильным, — недаром уже тогда Зубкова стали называть спасителем Ленинграда.

дороги Шлиссельбург — Поляны, которая должна была соединить Ленинград с большой землей. Задание перед Зубковым поставили непреклонное: за три недели на узком участке отвоёванной земли построить 30 км пути, включая три моста. Первый поезд пришел в Ленинград 7 февраля — и город линовал.

Погиб Иван Зубков — по официальной версии — в результате несчастного случая, хотя на войне возможно все. В народе гипотезы были самые разные: от диверсии до неизвестно откуда взявшегося немецкого истребителя.

ФОТОРЕПОРТАЖ



В преддверии Дня железнодорожника в ЦДНЖ состоялся праздничный концерт для ветеранов компании. С поздравлениями к ветеранам обратились генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозёров, председатель РОСПРОФЖЕЛ Сергей Черногаев и председатель Центрального Совета ветеранов войны и труда железнодорожного транспорта Николай Никифоров



На Красноярской магистрали прошел дорожный этап программы «Время молодых. Работники». Самой перспективной из представленных молодежью идей, был признан проект «Экологичный поезд добра»



Работники Северо-Кавказского ТЦФО стали участниками акции по фоновой ходьбе



Профактивисты Московско-Смоленского региона МЖД приобрели детское питание и предметы личной гигиены, которые отвезли в ресурсный центр по развитию и поддержке волонтерского движения «Мосволонтер»



В Лискинском центре организации работы железнодорожных станций ЮВЖД 1 сентября 50 детей членов профсоюза впервые переступят школьный порог. Профком ППО подарил будущим первоклассникам школьные рюкзаки



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

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

Телефон: (499) 262-17-66

Факс: (499) 262-08-13

Интернет: <http://rosprofzhelezn.ru>

E-mail: pashkalovanv@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru; pryamitsynaOV@ckrpgt.org.rzd

Инtranet: <http://10.248.11.133>
volkovamn@ckrpgt.org.rzd

ВЫХОДИТ 48 НОМЕРОВ В ГОД. ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ ССЫЛКА НА «СИГНАЛ» ОБЯЗАТЕЛЬНА.

Тираж отпечатан в АО «Красная Звезда» 125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38
Тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62
<http://www.redstarph.ru>
E-mail: kr_zvezda@mail.ru

Газета печатается в Волгограде, Воронеже, Енаатинбурге, 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: 02.08.2022 №