

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



13 июня 2007 г.
№ 11 (43)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

17 июня — День медицинского работника

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «РОССИЙСКИЕ
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» (ОАО «РЖД»)

17 мая 2007 г.

№ 906р

РАСПОРЯЖЕНИЕ

Об индексации заработной платы работников негосударственных учреждений здравоохранения и негосударственных образовательных учреждений открытого акционерного общества «Российские железные дороги»

В соответствии с подпунктом 2.1 Положения об оплате труда работников негосударственных учреждений здравоохранения открытого акционерного общества «Российские железные дороги», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 15 сентября 2004 года № 3292р, и подпунктом 2.1 Положения об оплате труда работников негосударственных образовательных учреждений открытого акционерного общества «Российские железные дороги», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2004 года № 4525р:

1. Индексировать с 1 мая 2007 года заработную плату работников негосударственных учреждений здравоохранения и негосударственных образовательных учреждений ОАО «РЖД» на 3,4 процента с учетом компенсации роста потребительских цен в первом квартале 2007 года.

2. Установить с 1 мая 2007 года тарифную ставку (должностной оклад) 1 разряда Единой тарифной сетки по оплате труда работников негосударственных учреждений здравоохранения и образования ОАО «РЖД» в размере 1484 рубля.

3. Повышение тарифной ставки (должностного оклада) согласно пункту 2 настоящего распоряжения осуществляется за счет средств, предусмотренных на содержание негосударственных учреждений здравоохранения и негосударственных образовательных учреждений ОАО «РЖД».

В. И. ЯКУНИН, президент ОАО «РЖД»

ОФИЦИАЛЬНО

ЕЩЕ РАЗ ПРО ЖИЛЬЕ

В соответствии с многочисленными запросами, поступающими с железных дорог и других филиалов ОАО «РЖД» в части определения состава семьи работника, который необходимо учитывать при постановке его на учет для предоставления корпоративной поддержки при приобретении (строительстве) жилых помещений в собственность (далее — учет), поясняю.

В связи с тем что Жилищный кодекс Российской Федерации (ст. 31 и ст. 51) дает общее понятие по определению состава семьи и условиям признания ее нуждающейся в улучшении жилищных условий, к членам семьи работника ОАО «РЖД» при постановке на учет для предоставления корпоративной поддержки при приобретении (строительстве) жилых помещений в собственность, следует относить его супруга (супругу), их несовершеннолетних детей, а также совершеннолетних детей, не имеющих собственной семьи.

Работник ОАО «РЖД», являющийся нанимателем части жилого помещения по договору социального найма или собственником части жилого помещения и проживающий совместно с другими родственниками, ставится на учет по основаниям, предусмотренным нормативными документами ОАО «РЖД», т. е. в соответствии с занимаемой им (его собственной семьей) части площади жилого помещения. Работник ОАО «РЖД», не являющийся нанимателем жилого помещения (части жилого помещения) по договору социального найма или собственником жилого помещения (части жилого помещения) и проживающий совместно с другими родственниками, ставится на учет независимо от площади жилого помещения.

О. Ю. АТЬКОВ, вице-президент ОАО «РЖД»

17 мая 2007 г.

№ ОА-5432

ВСЕХ КАСАЕТСЯ

ВРЕМЕНИ ОСТАЛОСЬ МАЛО

С 1 января 2007 года вступило в силу новое Положение о негосударственном пенсионном обеспечении работников ОАО «РЖД».

В соответствии с данным положением с 1 июля этого года корпоративные пенсии будут назначаться только участникам-вкладчикам, то есть работникам, уплачивающим ежемесячные пенсионные взносы.

Работникам, не являющимся участниками-вкладчиками, с 1 июля 2007 года корпоративные пенсии назначаться не будут.

Если сегодня вы не являетесь участником-вкладчиком, достигли пенсионного возраста или достигнете его в ближайшие пять лет и ваш стаж работы на железнодорожном транспорте к моменту выхода на пенсию составит 15 лет и более (в том числе два года непрерывно), то для получения корпоративной пенсии вам необходимо присоединиться к договору негосударственного пенсионного обеспечения до 1 июля 2007 года. В этом случае, независимо от срока уплаты взносов, вам будет назначена корпоративная пенсия в размере не меньше минимального.

В случае если вы присоединитесь к договору НПО после 1 июля 2007 года, то для получения права на корпоративную пенсию вам необходимо будет уплачивать пенсионные взносы не менее пяти лет (60 месяцев).

До 1 июля 2007 года осталось мало времени, поторопитесь с принятием решения. Ведь даже та сумма, которая кажется незначительной для работающего человека, станет ощутимым подспорьем ему на пенсии.



Вот уже сорок лет трудится фельдшер Надежда Панина в медпункте на вокзале ст. Хабаровск-1. Она поистине пользуется уважением в небольшом коллективе медпункта. Материал об этом читайте на 5-й стр.

Уважаемые работники железнодорожного здравоохранения!

Приближается ваш профессиональный праздник — День медицинского работника. Дорожная объединенная первичная профсоюзная организация Роспрофжела на Дальневосточной железной дороге от всей души поздравляет вас с вашим профессиональным праздником.

Профессия, которой вы посвятили свою жизнь, сложна и ответственна. Она требует от ее избранников бескорыстия, человеколюбия, порой героизма и большой выдержки. Вы ответственны за здоровья тех, кто к вам обращается за помощью. Без вашего труда не может обойтись практически ни один человек на земле, а уж тем более работающий в железнодорожной отрасли.

Железнодорожное здравоохранение всегда пользовалось заслуженным уважением не только у работников отрасли. Ведь на вооружении у нее новейшие технологии, современное оборудование, наиболее эффективные методы лечения. Порой такие, которыми не всегда могут похвастаться городские, а порой и краевые, областные медучреждения.

Мы благодарим вас за ваш нелегкий и беззаветный труд и желаем дальнейшего совершенствования и развития медучреждений, в которых вы трудитесь, терпения и доброты, благодарных пациентов. Пусть в ваших домах будет тепло и уютно от заботы и любви ваших близких. Здоровья вам и простого человеческого счастья.

СПРАВКА

— Региональная дирекция медицинского обеспечения на Дальневосточной железной дороге представляет собой совокупность учреждений здравоохранения, расположенных в пяти субъектах Российской Федерации Дальневосточного федерального округа и связанных между собой функционально, информационно, методически для достижения главной цели — обеспечения надежности работы железнодорожного транспорта со стороны человеческого фактора.

— На Дальневосточной железной дороге работают 18 негосударственных учреждений здравоохранения, из них 9 объединений (стационар и

поликлиника), 8 поликлиник, одна линейная амбулатория.

— Основные направления в деятельности НУЗ ОАО «РЖД» отражают их значимость для Компании. Прежде всего это медицинское обеспечение безопасности движения поездов и деятельности железнодорожного транспорта, оказание специализированной медицинской и санаторно-курортной помощи работникам ОАО «РЖД», членам их семей и пенсионерам железнодорожного транспорта, проведение мероприятий по ликвидации медицинских последствий чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте.

— Число негосударственных

учреждений здравоохранения, являющихся единственными на территории, — 8, в которых оказывается медицинская помощь как железнодорожникам, так и территориальному населению.

— Для повышения качества проведения предрейсовых медицинских осмотров планируется внедрение автоматизированной системы предрейсовых медицинских осмотров работников локомотивных бригад.

— Научное обеспечение является залогом успешного осуществления деятельности НУЗов, мероприятий по сохранению и укреплению здоровья железнодорожников. На базе ДКБ на ст. Хабаровск-1 и ОБ на ст. Владивосток работают 17 кафедр медицинских вузов.

КАДРЫ РЕШАЮТ ВСЕ...

На пятом пленарном заседании филиала дорпрофсожа Владивостокского отделения дороги рассматривался вопрос «О работе администрации Владивостокского отделения дороги, структурных подразделений по проведению кадровой политики, укреплению трудовой и технологической дисциплины».

На заседании было отмечено, что на отделении создана определенная система работы с кадрами. Реализуется программа подготовки и повышения квалификации специалистов руководящего звена на базе ДВГУПС и Уссурийского техникума железнодорожного транспорта. На базе Уссурийского учебного центра проходят повышение квалификации специалисты рабочих профессий.

Проводится работа по обучению, переподготовке и повышению квалификации руководителей номенклатуры уровня дорожного подчинения, отделенческого уровня, а также обучение резерва замещения. Есть положительные результаты продвижения и закрепления молодых специалистов, окончивших по целевым наборам железнодорожные вузы и техникумы. На сегодняшний день Владивостокское отделение располагает в целом достаточно сбалансированным по возрасту и стабильным составом руководителей и специалистов. При общей численности работающих около 16 тысяч человек с высшим образованием трудится 2116 (13,2 %) и 2783 человека (17,4 %) со средним профессиональным образованием.

Вместе с тем на отделении доро-

ги имеются и недоработки. Например, списки на выдвижение в резерв руководителей составляются, однако работа с кандидатами проводится в большей части формально.

Следующий вопрос, который волнует, — подход к работе с молодежью, в частности с «целевиками». Анализ использования молодых специалистов показывает, что от момента их поступления в вузы и до приема на работу теряется около 10 процентов. Но самое серьезное это то, что около 30 процентов целевиков не заканчивают учебные заведения и не доходят до предприятий железнодорожного транспорта. В прошлом году, например, из набранных в 2001 году в высшие учебные заведения 65 учащихся в прошлом году к нам вернулись 46 выпускников целевого набора. Не секрет, что сложившаяся практика целевых направлений только детей железнодорожников не всегда приносит отдачу.

Вызывает тревогу состояние производственной и технологической дисциплины. Несмотря на все усилия администрации и профсоюзного комитета улучшения ситуации с нарушениями трудовой и технологической дисциплины на ряде предприятий не происходит. Основные нарушения — это хищения материальных ценностей, дизельного топлива, отстранение работников локомотивных бригад, ремонтного персонала от работы по



признакам алкогольного опьянения.

Выступающие на пленуме говорили о необходимости более активной воспитательной и оздоровительной работы с кадрами, повышения уровня спортивной и культурно-массовой деятельности, мотивации труда на железнодорожном транспорте. Руководство отделения и профсоюзная организация в этих вопросах должны работать как единое целое.

Затрагивали и другие вопросы, касающиеся режима труда и отдыха, социальной защищенности, подготовки недостающих кадров и много другого, что непосредственно влияет на привлекательность работы на железнодорожном транспорте. В принятом постановлении утверждены перечень мероприятий, направленных на укрепление дисциплины, воплощения в жизнь кадровой политики Компании. Работы хватит всем.

Соб. инф.

КАК ВЕДЕМ ДОКУМЕНТАЦИЮ

Техническим инспектором филиала дорпрофсожа Тындинского отделения произведена проверка обеспечения спецодеждой работников отделения.

В Февральской дистанции пути при оформлении личных карточек учета выдачи спецодежды, спецобуви и других СИЗ ответственной за их заполнение и хранение и. о. кладовщика Е. В. Гладченко не указываются ГОСТы, ОСТы и т. д. Выборочная проверка личных карточек учета выдачи показала, что в дистанции не в полном объеме контролируется обеспечение работников спецодеждой, не во всех карточках учета есть росписи работников в получении, нарушаются сроки носки спецодежды, анализ обеспеченности работников дистанции за первый квартал 2007 года не проведен.

В Верхнезейской дистанции пути в первом квартале 2007 года получение спецодежды согласно заявки на 2007 год со склада НОДХ не осуществлялось. Приказом № 67 от 18.01.07 «Об обеспечении работников дистанции пути спецодеждой, спецобувью и другими СИЗ» не предусмотрен порядок химчистки и стирки спецодежды.

В Февральской дистанции электроснабжения приказом № 23 от 26 января 2007 года не назначено лицо, замещающее ответственно за своевременное обеспечение работников дистанции средствами индивидуальной защиты; за выдачу спецодежды, спецобуви и дру-

гих СИЗ. Не определен порядок стирки, химчистки спецодежды. На выдаваемую спецодежду не ставится клеймо-штамп предприятия, табельный номер работника и дата выдачи.

Выборочная проверка личных карточек учета выдачи спецодежды, спецобуви и других СИЗ показала, что в дистанции не во всех карточках учета выдачи спецодежды есть росписи работников в получении, не указываются ГОСТы, ОСТы:

В Февральской дистанции сигнализации, централизации и блокировки не назначены ответственные за получение, хранение и выдачу спецодежды; ведение журнала регистрации результатов проверки качества спецодежды, спецобуви и других СИЗ; оформление актов приемки спецодежды.

На выдаваемую спецодежду не ставится клеймо-штамп предприятия, табельный номер работника и дата выдачи, не во всех карточках учета выдачи спецодежды есть росписи работников в получении.

При оформлении личных карточек учета выдачи спецодежды, спецобуви других СИЗ ответственной за их заполнение и хранение бухгалтером-материалистом Т. В. Шевлюковой не указываются ГОСТы, ОСТы и т. д.

Сергей МАРКОВ,
технический инспектор труда
филиала дорпрофсожа
Тындинского отделения

МИР ДЕТСТВА

ПОСЛЕДНИЕ ПРИГОТОВЛЕНИЯ НА ОТДЫХ К МОРЮ



Несколько дней осталось до того дня, когда зазвенят в оздоровительном лагере им. Ю. Гагарина детские голоса. Начнется первая смена оздоровительного сезона.

Это через несколько дней, а весь май и оставшиеся до начала первой смены июньские дни лагерь не пустовал. Почти каждый день сюда приезжали взрослые, чтобы подготовить все необходимое для полноценного отдыха. В один из дней побывала здесь и я, посмотрела, как идут дела. О том, что происходило в этот день, наглядно говорят фотографии.

Антонина ПИВНЕВА

Фото автора



Свыше 400 детей дальневосточных железнодорожников отдохнут этим летом на берегу Японского и Черного морей. Третьего июня с железнодорожного вокзала станции Хабаровск-1 на базу отдыха «Морской берег» на побережье Уссурийского залива в Приморье отправилась первая группа из 60 детей, родители которых работают на Дальневосточной железной дороге. Два купейных вагона вошли в состав пассажирского поезда Советская Гавань—Владивосток.

Семнадцатого июня на эту же базу отдыха выедет еще одна группа, также из 60 детей. И в тот же день из Хабаровска будут провозить специальный фирменный детский поезд, сформированный по особой заявке ОАО «Российские железные дороги» и ЦК Роспотребнадзора. На этом поезде 200 детей поедут отдыхать в лагерь «Юбилейный» в Туапсе и 100 — в лечебно-оздоровительный санаторий «Жемчужина» Анапы. Помимо сопровождающих, в пути за детьми будут присматривать врач и медицинская сестра.

Планируется, что в составе поезда будет шесть плацкартных вагонов с кондиционированием воздуха, полностью соответствующих техническим требованиям для перевозки организованных групп детей, два вагона-ресторана и штабной вагон с радиокупе. По мере продвижения на запад спецпоезд «вырастет» в несколько раз: к нему будут прицепляться вагоны с детскими группами с других дорог. Для детей будет организовано горячее трехразовое питание, причем меню согласовывается с Дальневосточным территориальным отделом управления Роспотребнадзора по железнодорожному транспорту.

ЗА СЧЕТ ПРОФСОЮЗА

Сорок ребятшек, чьи родители трудятся на Тындинском отделении дороги, отправятся в июле отдыхать в детский оздоровительный лагерь «Огонек» в Благовещенске.

Этот оздоровительный лагерь пользуется популярностью у тындинцев. Не один год приобретались путевки в это оздоровительное учреждение. Вот и в этом году филиал дорпрофсожа на Тындинском отделении за свой счет приобрел сорок путевок, стоимостью по 12 тысяч рублей. При этом родителям путевок обойдутся в 15 процентов.

В ИТОГЕ ВЫИГРЫВАЕТ ПРОИЗВОДСТВО



Комиссионным осмотром на Комсомольском отделении Дальневосточной железной дороги руководством дороги и дорпрофсожа высказаны серьезные замечания на недостатки, негативно влияющие на процесс перевозок, организацию и безопасность движения поездов, охрану труда и многое другое. Были упрёки и в адрес нашего филиала дорпрофсожа. Замечания, безусловно, справедливы. Однако, по моему мнению, было бы неправильно считать, что профсоюз не уделяет внимание этим вопросам или проводит нами повседневная работа не дает положительных производственных результатов, стабилизации работы коллектива, защищенности и уверенности в будущем каждого труженика. В личных беседах с работниками отделения дороги в основном слышу высказывания о профессиональной гордости, желании трудиться наиболее плодотворней, при этом иметь достойную заработную плату и социальные гарантии.

Безусловно, соблюдение требований охраны труда должны стать нормой жизни каждого работника любого трудового коллектива отделения дороги. Те, кто пренебрежительно относятся к требованиям охраны труда, безопасности движения, должны привлекаться к ответственности в соответствии с действующим законодательством, вплоть до увольнения с железнодорожного транспорта. Реализация мероприятий программы по улучшению условий и охраны труда обеспечит снижение уровня производственного травматизма, что позволит уменьшить прямые и косвенные потери от несчастных случаев на производстве, снизить затраты на компенсационные выплаты за тяжелую работу и работу во вредных и опасных условиях труда. Для достижения этой цели сделано немало.

На отделении дороги разработана программа по улучшению содержания санитарно-бытовых помещений, оборудованию и устройству новых. И все же анализ показывает, что уровень фактического наличия санитарно-бытовых помещений, их содержания во многих подразделениях не соответствует установленным требованиям и нормам, а отдельные председатели профсоюзных комитетов, руководители не уделяют должного внимания этим вопросам. Вопросы по улучшению быта работников на отделении еще достаточно. На сегодня необходимо решить проблему по замене в бытовых помещениях старых деревянных шкафчиков для одежды. Остается открытым вопрос качества спецодежды и дизайна. Профкомы слабо

следят и требуют бережного отношения работников к выданной спецодежде и СИЗ. Совместно мы должны искоренять формализм, безответственность в вопросах охраны труда и безопасности движения.

Есть и положительные примеры. На заседании профкома НОД-собственно за первый квартал нынешнего года поощрены за хорошую организацию рабочих мест премиями по 3000 рублей коллективы станций Этыркен, Малинник, микроволновой печью станция Гурская.

Анализ нарушений безопасности движения в поездной и маневровой работе на Комсомольском отделении дороги показывает, что основными причинами являются неисправности технических средств либо нарушения технологической дисциплины. Безопасность движения обеспечивается в основном за счет надежного функционирования технических средств. В случае их отказа, когда создается нестандартная ситуация, безопасность обеспечивают исполнители. В этих условиях для любого исполнителя важно не растеряться и принять правильное решение, а это возможно прежде всего при хорошей обученности и тренированности.

Много недоразумений возникает по правильному ведению учета рабочего времени и времени отдыха на линейных станциях. В частности, при составлении графиков работ каждое должностное лицо по собственному усмотрению составляет данный документ. Типовой формы графика сменности законодательством не предусмотрено. Поэтому следует графики работ разработать самостоятельно и отразить в них учетный период, продолжительность рабочего времени и перерывов для отдыха и питания, действия в случае неявки сменщика и т. д.

Если у нас будет наведен порядок в учете рабочего времени, нам удастся избежать многих жалоб на «скрытую» сверхурочную работу. Профсоюзными комитетами каждый случай рассматривается на заседании профсоюзного комитета, нарушители трудовой и производственной дисциплины привлекаются общественной организацией к дисциплинарной ответственности. Все негативные случаи предаются огласке, обсуждаются в трудовом коллективе на собраниях. Мы перешли к забытым нормам наглядной агитации, так называемым «Окнам позора».

В данный момент сдвинулась с мертвой точки проблема реабилитации локомотивных бригад. Осталось решить вопросы по приобретению лицензии на данный вид обслуживания (в течение месяца должны решить); приобрести телевизоры, мебель, холодильники и т. д.

Комсомольский филиал дорпрофсожа разработал мероприятия по оказанию содействия администрации по укреплению трудовой и технологической дисциплины и обеспечению безопасности движения поездов. В мероприятиях предусматривается порядок обязательного участия председателя профкома в подведении итогов по безопасности и работы совета общественных инспекторов по обеспечению системного подхода в решении кадровых вопросов, в

недопущении принудительного применения режима неполного рабочего времени для работников, занятых на перевозках и обеспечивающих безопасность движения, осмотрах и целый комплекс мер, направленных на безопасный труд и безопасность движения. Профсоюзные комитеты осуществляют контроль за реализацией требований Трудового кодекса, особенно это касается вопросов труда и отдыха локомотивных бригад, принятие мер по недопущению сверхурочных часов работы, контроль за реализацией программы по улучшению условий и охраны труда, санитарно-бытового обеспечения, состояния бригадных домов отдыха, реабилитации локомотивных бригад.

Определена система обязательного собеседования с кандидатами на руководящие и инженерно-технические должности с целью ориентирования на решение социальных проблем.

На совместном заседании принято решение пересмотреть списки и организовать работу общественных инспекторов на всех предприятиях отделения дороги, оказать практическую помощь в проведении профилактической и организационной работы, проводить взаимосверки по организации работы и улучшению общественного контроля по безопасности движения поездов.

Нами наведен порядок по наглядной информации профсоюзной жизни коллективов отделения, хотя вопросы еще есть. Профсоюзные печатные средства массовой информации на предприятиях распространяются, являются востребованными, к сожалению, бывают временные неувязки с получением (например, по узлу Литовко).

Не остаемся мы в стороне и от решения социально-бытовых проблем. По-прежнему остается проблемным вопрос доставки линейных работников на работу и обратно, в том числе и гражданского населения, особенно там, где нет автодорог. По моему мнению, без хозяйственных поездов нам не обойтись, такова география Комсомольского отделения ДВОСТ ж. д. И вопрос этот необходимо решать на уровне дороги.

Работают, и ведется подготовка к эксплуатации дворцов культуры железнодорожников, санатория-профилактория «Тумнин», детского оздоровительного центра имени К. Заслонова. Наши работники постоянно оказывают этим объектам социокультурную помощь и содействие. Профсоюзная организация Комсомольского отделения дороги передала основную часть своего имущества для их развития и содержания.

Вот только небольшой пример того, как профсоюзная организация влияет на психологический настрой коллектива для выполнения поставленных перед ним задач. Вместе с тем мне бы хотелось обратиться к профсоюзным лидерам нашего филиала с призывом активизировать работу своих комитетов, коллективов предприятий, больше уделять внимания социально-правовой защищенности работников. Ведь в конечном итоге от всего этого выигрывает производство.

Николай КОЗЫРЕВ,
председатель филиала дорпрофсожа Комсомольского отделения дороги

К СВЕДЕНИЮ РОДИТЕЛЕЙ

ОАО «РЖД» разъясняет порядок предоставления льгот для студентов и школьников при проезде железнодорожным транспортом.

В связи с отсутствием нормативных актов, устанавливающих льготы для школьников и студентов при проезде железнодорожным транспортом, у ОАО «РЖД» отсутствуют правовые основания для предоставления данных льгот.

Но решением совета директоров ОАО «Российские железные дороги» льготный проезд студентам и школьникам в 2007 году сохранен за счет собственных средств ОАО «РЖД» — за счет прибыли Компании.

ОАО «РЖД» предоставляет возможность воспользоваться скидкой в размере 50 процентов от стоимости проезда в дальнем и пригородном сообщении в осенне-зимний период школьникам и учащимся кадетских и суворовских училищ (с 1 октября по 15 мая).

В пригородном сообщении этой льготой могут воспользоваться также студенты и учащиеся среднеобразовательных учреждений дневной формы обучения (с 1 сентября по 15 июня).

Решение о сохранении льготного проезда ОАО «РЖД» принято в соответствии с принципами государственной политики Российской Федерации в сфере выполнения основной ее составляющей — поддержки молодежи. Оптимальным вариантом решения обозначенной проблемы является правовое ее урегулирование путем внесения дополнений в федеральный закон «Об образовании» и принятием соответствующего постановления правительства Российской Федерации.

ОБСУЖДАЕМ ВМЕСТЕ

На Северо-Кавказской железной дороге прошла сетевая школа передового опыта «Разработка коллективного договора ОАО «РЖД» на трехлетний период». В работе совещания участвовали заместитель председателя профсоюза Сергей Железнов, представители Департамента социального развития ОАО «РЖД», служб управления персоналом Компании, представители филиалов Компании. Открыл школу вице-президент ОАО «РЖД» Олег Атьков. Собравшиеся обсудили цели и задачи Компании при заключении колдоговора на предстоящий период, предложения железных дорог по формированию нового коллективного договора ОАО «РЖД», проект концепции оптимизации системы социальной поддержки персонала на 2008–2012 годы, медицинскую составляющую социального пакета работников Компании и другие вопросы.

Проект концепции оптимизации системы социальной поддержки персонала представляет собой выполненную на достаточно высоком уровне теоретическую разработку. В то же время в ней не до конца проработан вопрос увязки этой системы с коллективным договором ОАО «РЖД». Так что предстоит напряженная и кропотливая работа над проектом коллективного договора ОАО «РЖД» на предстоящий период.

РЖД инвестируют около 580 млн. рублей в работы по переносу участка железной дороги из зоны затопления Бурейской ГЭС.

Вынос участка планируется закончить в октябре 2007 года.

ОАО «Российские железные дороги» инвестирует около 580 млн. рублей в работы по переносу участка железной дороги Известковская—Чегдомын из зоны затопления Бурейской ГЭС.

РЖД ИНВЕСТИРУЕТ

В настоящий момент на обводном участке завершено возведение основания полотна и начата укладка верхнего строения пути. Со стороны станций Новый Ургал и Адникан врезаны первые стрелочные переводы. Таким образом подготовлен путь для заезда техники, с помощью которой предстоит осуществлять подвоз и монтаж рельсошпальной решетки.

Перенос железнодорожного участка линии Известковская—Чегдомын из зоны затопления водохранилища Бурейской ГЭС осуществляется за счет средств федерального бюджета, РЖД и РАО «ЕЭС России».

ТЕННИСИСТЫ НЕ ПОДВЕЛИ

На чемпионате мира среди железнодорожников российская команда, из 5 членов которой 4 – дальневосточники, заняла второе место. С победой сборной команды по теннису начальника Дальневосточной железной дороги Михаила Заиченко поздравил председатель Российского физкультурно-спортивного общества «Локомотив» Александр Попов. Он выразил благодарность «за содействие по формированию команды, неоценимую помощь по подготовке и обеспечению участия спортсменов-железнодорожников в этих соревнованиях».

Восемнадцатый чемпионат Международного спортивного союза железнодорожников по теннису проходил в мае 2007 года в чешском городе Пшероув, в нем принимали участие 18 команд: из Италии, Франции, Швейцарии, Индии, Чехии и других стран. В четвертую подгруппу, в которую попала российская сборная, вошли наиболее сильные команды, поэтому выход в финал дался нелегко.

В финале с командой из Индии играли дальневосточники Алексей Филонов, Николай Пушкарев, Леонид Камынин и спортсмен из Нижнего Новгорода Сергей Белов. Россияне уступили, завоевав второе место. Финальная игра продолжалась пять часов. По словам председателя ДФСК «Локомотив» Владимира Держача, для наших спортсменов усложняющим фактором стала тридцатиградусная жара.

Чемпионат мира среди железнодорожников проводится один раз в четыре года, как олимпийские игры, и российская команда впервые поднялась на такую высокую ступеньку пьедестала почета, что дает ей возможность в следующий раз возглавить одну из подгрупп.

Служба по связям с общественностью Дальневосточной железной дороги

РОЛЬ ОБЩЕСТВЕННИКА ВОЗРОСЛА



Юрий Часовских в вагонном эксплуатационном депо Хабаровск-2 трудится с мая 2002 года. Всего-то пять лет. Но за это время он, придя на должность слесаря, затем — осмотрщика, трудился старшим смены, почти три с половиной года — старшим мастером. Будучи старшим мастером, неоднократно исполнял обязанности начальника ПТО. И второй месяц как назначили его на эту должность. По итогам работы общественных инспекторов дороги за четвертый квартал 2006 года Юрий Валерьевич назван в числе лучших.

— Юрий Валерьевич, вы считаетесь одним из лучших общественных инспекторов в вагонном эксплуатационном депо. Как на ваш взгляд, что может сделать один человек в плане обеспечения безопасности движения?

— В нашей работе, касающейся вагонного хозяйства, мы ежедневно сталкиваемся в работе именно с безопасностью поездов. От нашего труда зависит многое. У нас на ПТО в каждой смене есть общественный инспектор,

который помимо того, что выявляют осмотрщики, он сам замечает что-то, кроме того, он дает огласку тем замечаниям, которые выявляет сам.

Он доводит замечания до руководителей, что бы те принимали меры на соседних ПТО, гарантированных участках. Это большая подсказка и для руководства, в каком направлении работать следует.

Например, приходят поезда с Забайкальской дороги. Очень много замечаний, из-за которых только по счастливой случайности не произошло ничего. В зимний период много выпаданий валика подвески башмака, отсутствие пресскобы. Это недоработка соседних ПТО. Есть претензии и к ПТО нашей дороги, но с Забайкальской вагоны идут груженные, это намного опаснее. Мы неоднократно давали телеграммы туда, однако замечания ликвидировать не удается.

Вот в этих случаях большая заслуга общественных инспекторов. В ночную смену ведь нет мастера. Одни осмотрщики. И общественный инспектор обязательно утром на планерке мастеру расскажет обстановку.

Очень много замечаний, особенно в летний период, общественные инспекторы делают по отсыпке междупутий. Особенно в летний период. Меняют шпалы, а после этого отсыплют крупной фракцией. Они отсыпали и вроде бы как свою работу выполнили. А осмотрщику потом весь рабочий день ходить по этим камням.

— А как реагируют другие службы на ваши замечания?

— Кое что исправляется, а кое что

остается по-старому. В основном это касается путейцев, в частности, ПМС-186. Они отсыпку мелкой фракцией не сделали после замены шпал. Например, на 75 пути парка нечетного прибытия. Уже на протяжении двух лет пишут осмотрщики, а путейцы не реагируют. В парке четного отправления замечания такие же были, но отреагировали, правда, быстро. Есть вопросы и по связи, частично их вопросы исправляются. Если проанализировать, то устраняется другими хозяйствами около половины замечаний.

— Иногда ведь претензии приходится предъявлять и рядом работающим. Как они реагируют на замечания, не бывает ли в связи с эти конфликтов?

— Я не знаю таких случаев. Все наши общественные инспекторы в большем случае работники с большим стажем. Это уважаемые в коллективе люди. Их не назначили, а выбрал коллектив. Большинство общественных инспекторов являются старшими смены. Евгений Барыбин, Александр Ковалев, Андрей Одиноков, Николай Шпилов, Сергей Жирнов. Эти люди все уважаемые. Поэтому никто из осмотрщиков не обижается на замечания, воспринимают все как надо.

— Как люди реагируют на предложение стать общественным инспектором?

— Сегодня, когда роль общественного инспектора возросла, появилось материальное стимулирование, люди охотнее стали заниматься работой общественного ревизора. Ведь сегодня материальное стимулирование значит много.

— Новая должность поможет вам в общественной работе?

— Безусловно. Ведь теперь я напрямую могу выходить на начальника депо с вопросами устранения тех или иных замечаний. Да и по роду деятельности должен проводить проверки.

— Успехов вам в деле повышения безопасности движения поездов.

Беседовала
Антонина ПИВНЕВА

КЛАСС СВОИМИ РУКАМИ

Технический класс для обучения бригад колонны машиниста-инструктора Сергея Макиевского локомотивного депо Хабаровск-2 оборудовали своими руками. Инициатива принадлежала самому машинисту-инструктору, а все остальные ее поддержали.

— Пассажирское движение это специфическая отрасль движения. Приходят новые электровозы, надо переобучаться их вождению, — говорит Сергей Александрович. — А тут помещение пустует. Вот нам его и выделили по нашей просьбе. Привели его в порядок и начали оборудовать всем необходимым.

Безусловно, на одном только энтузиазме такое дело не делается. Первоначально помог цехком, выделив по мере возможности средства для ремонта. А когда в экономическом соревновании с локомотивным депо Смоляниново коллектив стал победителем и получил премию, часть средств отдала сюда.

— Когда видишь, что люди пытаются сделать что-то хорошее, всегда хочется помочь, — включается в разговор председатель цехкома Александр Назаров. — Вот и начальник дороги Михаил Заиченко поддержал инициативу и подарил техклассу ноутбук и проектор.

Пообещали внести свой вклад в оборудование техкласса и руководители локомотивной службы. Только, говорят, обещанного сколько там ждут?

Воплощение инициативы в жизнь очень понравилось и другим коллективам пассажирского движения. Они изъявили желание пользоваться техклассом для обучения своих кадров. А как с помощью, слабо?

Антонина ПИВНЕВА

СТОП, МАШИНА!

День безопасности прошел на железнодорожных переездах в Хабаровске. Журналисты хабаровских СМИ в ходе совместного рейда с железнодорожниками и сотрудниками ГИБДД смогли понаблюдать за работой как образцово-показательного переезда по улице Салтыкова-Щедрина, оборудованного самыми современными средствами звуковой и световой сигнализации и устройством заграждения переезда (УЗП), так и проблемных — по улице Тихоокеанской возле Хабаровского нефтеперерабатывающего завода.

Старший ревизор службы пути Александр Корчев познакомил журналистов со статистикой несчастных случаев, которые произошли по вине недисциплинированных водителей. За пять месяцев 2007 года в результате шести ДТП на переездах пострадали шесть человек, в том числе один погиб. Все случаи ДТП произошли по вине водителей личных транспортных средств.

В настоящее время на Дальневосточной железной дороге эксплуатируется 538 железнодорожных переездов, в том числе 66 с дежурными. В целях снижения уровня аварийности на переездах, обеспечения безопасности движения поездов дорогой постоянно проводится работа по содержанию и ремонту переездов, оснащению их техническими средствами, повышающими безопасность движения, при ухудшении безопасности движения производится закрытие переездов в установленном порядке. За последние девять лет в результате проделанной работы на дороге были закрыты 102 переезда, 11 переездов оборудованы автоматической переездной сигнализацией (АПС), устройствами заграждения — 35 переездов, на 77 уложен резиноматериальный настил, установлены три тысячи светофорных головок на светоизлучающих диодах, произведен ремонт 467 переездов.

Для дальнейшей стабилизации положения с обеспечением безопасности движения в 2007 году запланировано закрыть один переезд, на 15 уложить резиноматериальные настилы, на пяти установить УЗП, модернизировать АПС на 11 переездах, установить связь с ГИБДД на двух, оборудовать полуавтоматическими шлагбаумами пять переездов, на ряде объектов запланировано улучшить электроснабжение и освещение, выполнить ремонт. Часть работ уже выполнена.

Служба по связям с общественностью Дальневосточной железной дороги
СМОТР-КОНКУРС

УЛУЧШЕНИЕ УСЛОВИЙ БЫТА — ЗАДАЧА ОБЩАЯ

В январе 2007 года на Дальневосточной железной дороге объявлен смотр-конкурс на лучшую табельную и лучший пункт обогрева. По-разному подошли к этой важной работе на дистанция пути Владивостокского отделения.

В дистанции пути станции Партизанск администрация и профсоюзная организация очень ответственно отнеслись к данному мероприятию. О проведении смотра-конкурса было объявлено на планерных совещаниях. Издан приказ начальника дистанции пути и разработано положение о проведении смотра-конкурса на дистанции пути, намечены организационные и технические мероприятия. Вся документация разослана по околоткам. Рассмотрен данный вопрос и на заседании профкома. С большой ответственностью подошли к смотру мастера, бригадиры и многие работники дистанции пути.

Много внимания уделяют улучшению санитарно-бытовых условий на пятом околотке, расположен-

ном на станции Красноармейский. В 2006 году работники околотка своими силами произвели ремонт табельной, отделав ее современными строительными материалами. В ходе смотра-конкурса на лучшую табельную в 2007 году ими запланировано также своими силами построить санитарно-бытовое помещение с душем и хорошей раздевалкой.

На девятом околотке, расположенном на станции Находка, в ходе смотра-конкурса в мае закончен ремонт душевой и сушилки. На шестом околотке на станции Партизанск оборудованы душевая и сушилка, подведена вода. На других околотках также проводятся работы.

Совершенно иначе подошли к организации смотра во Владивостокской дистанции пути. При проверке 5 апреля 2007 года было установлено, что вопросом организации смотра-конкурса на лучший пункт обогрева и табельную никто не занимается. На дистанции не издан приказ, не разра-

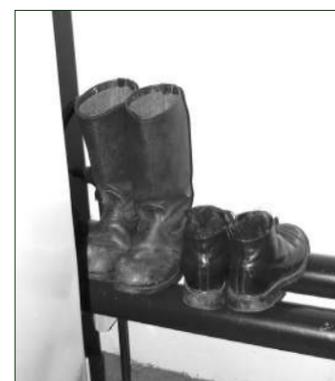
ботано положение. На околотках отсутствует какая либо информация о проведении данного смотра на дороге, отделении и дистанции. В связи с этим начальнику дистанции пути А. В. Минайлову и председателю профсоюзного комитета Н. С. Шопиной было направлено представление, в котором указывалось на неисполнение приказа начальника дороги № 129/Н от 20.03.07 по организации смотра-конкурса, а также ряд других замечаний, выявленных при проверке. Долго отмалчивались руководитель ПЧ и профком и не отвечали на представление.

Повторная проверка в мае показала, что представление не выполняется. И только после направления второго представления, беседы с начальником дистанции и профкомом был издан приказ начальника дистанции и разработано положение о смотре-конкурсе. Но и по сей день на ряде околотков отсутствуют объявления о проведении смотра, приказ и положение. Работники дистанции не знают о проведении

смотра-конкурса, и какие поощрения получат победители. Может быть, это и является одной из причин того, что длительное время не могут закончить ремонт табельной на восьмом околотке, который находится рядом с администрацией дистанции.

Не занимается организацией смотра-конкурса и отдел пути. Как заявил начальник отдела С. В. Замогильный, отдел занимается оперативной работой, и он лично не знает ничего о проведении смотра. Но лукавит начальник отдела. Кроме постановления дорпрофсожа, приказа начальника дороги по электронной почте в адрес всех ПЧ и начальников отделов службой пути 31 марта 2007 года была направлена информация о не удовлетворительной организации смотра. В адресе электронной почты есть и фамилия С. В. Замогильного.

Организация смотров-конкурсов по улучшению санитарно-бытовых условий работников является продолжением решения



Не везде есть и такие сушилки

задачи, поставленной на заседании ЦК профсоюза в сентябре 2004 года, и для ее решения необходимо объединить усилия администрации и профсоюза. Тогда тогда можно добиться положительных результатов.

Александр ЛЫСАК,
технический инспектор труда
филиала дорпрофсожа
Владивостокского отделения

ЛЮДИ ДЕЛА

СОРОК ЛЕТ РАБОТЫ



Именно столько в этом месяце исполнилось с того дня, как пришла работать в медпункт на вокзале станции Хабаровск-1 Надежда Панина. На мой вопрос: не надоело ли столько лет приходить на одно и то же место работы, Надежда Тимофеевна ответила отрицательно:

— Каждый день не похож один на другой. Все время новые пациенты, новые случаи. Интересно.

— Так ведь и платят мало.

— Ну и что. Призвание все-таки выше этого. Что сделаешь, если ничего другого не хочется. Нравится помогать людям. Когда я пришла сюда работать — врача здесь не было. Не положено по штату. Сейчас врач один — заведующий. В выходные, праздничные дни один фельдшер работает, да еще санитарка. Приходится многие решения

принимать самостоятельно.

— Наша работа во многом сходна с работой «Скорой помощи», — включается в разговор старший фельдшер Ирина Жиба (на снимке справа). — Ведь не только тем, кто в медпункт приходит, оказываем помощь. И экстренно на перрон или привокзальную площадь ходим, часто приходится оказывать помощи в поездах. В прошлую зиму, например, пришлось много обрабатывать обморожений, причем сильных.

Нередко заходят сюда за консультацией, в том числе и работники РЖД. И никому не отказывают в помощи медики, каждого выслушают, помогут где делом, а где словом. Вот бы посчитать, сколько людям за сорок лет помогла Надежда Тимофеевна. Только никто такой статистики не вел.

Антонина ПИВНЕВА

Фото автора

НАШИ В ЯПОНИИ

В мае в городе Кагосима (Япония) прошел 80-й научный конгресс японской Ассоциации изучения ультразвука в медицине. Известно, что равных японцам в этой области нет. Но даже они признают важный вклад нашего соотечественника в этот раздел научной и практической медицины.

Вице-президент ОАО «РЖД», профессор доктор медицинских наук врач-космонавт Олег Атьков рассказал участникам конгресса о результатах своих многолетних космических исследований механизма влияния невесомости на систему кровообращения человека. Исследования проводились более трех десятилетий, начиная с 1975 года, в том числе

в составе экипажа космического корабля «Союз Т-10» (Л. Кизим, В. Соловьев, О. Атьков) в 1984 году и на космодроме Байконур, при полетах по параболе Кеплера (на специально оборудованных для этих целей самолетах Ил-76ТД и А-300). Проведенные российским врачом-космонавтом ультразвуковые исследования сердца, сосудов и внутренних органов открыли новую страницу в космической физиологии и медицине и до настоящего времени считаются не только пионерскими, но и наиболее полными.

В настоящее время Олег Атьков принимает участие в создании российской школы специалистов в

ЦЕНТР НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

До 700 операций в год будет проводиться в Центре хирургии сердца и сосудов, открытом на базе железнодорожной клинической больницы Ростова-на-Дону (Северо-Кавказская магистраль).

Двадцать шестого мая двести кардиохирургов из восьми городов России (Хабаровска, Ярославля, Челябинска, Новосибирска, Москвы, Саратова, Ростова и Сочи) наблюдали on-line операцию, проведенную академиком Российской академии медицинских наук Ренатом Акчуриным в Ростове-на-Дону. Таким неординарным событием было отмечено открытие Центра хирургии сердца и сосудов и презентация нового телемедицинского комплекса на базе ростовской железнодорожной клинической больницы. В церемонии открытия Центра принял участие вице-президент ОАО «РЖД» Олег Атьков.

Накануне проведения операции состоялся телеконсилиум по обсуж-

дению диагнозов больных, отобранных для проведения операции. В нем приняли участие Р. Акчурин (Ростов), О. Атьков (Сочи), ведущие кардиологи и кардиохирурги ЦКБ-2 и ЦКБ-1 им. Семашко (Москва). За работой телемоста наблюдали слушатели VIII международной школы по телемедицине.

По окончании операции Ренат Акчурин оценил новейшее высокотехнологичное оборудование центра, скорость создания современного кардиохирургического комплекса и высочайший уровень подготовки ростовских медиков. Центр был построен всего за полтора года. Российские железные дороги вложили в его создание около 60 млн. рублей. Врачи открывшегося центра свыше семи лет проходили подготовку в ведущих клиниках Германии, Италии, Москвы и Новосибирска. В Ростове-на-Дону планируется проводить около семисот операций в год.

Присутствовавший на церемонии

НОВОСТИ МЕДИЦИНЫ

области ультразвуковой диагностики заболеваний сердечно-сосудистой системы как президент Российской ассоциации телемедицины и профессор, заведующий кафедрой инструментальных методов диагностики Российского государственного медицинского университета. А как вице-президент ОАО «РЖД» Олег Атьков активно совершенствует железнодорожное здравоохранение. Именно при нем в Компании получили развитие высокотехнологичные проекты в области медицины, создана уникальная информационная система, позволяющая отслеживать состояние здоровья всех работников, от которых зависит перевозочный процесс, и самая крупная в России телемедицинская сеть.

Соб. инф.

открытия центра вице-президент ОАО «РЖД» Олег Атьков заявил, что ОАО «РЖД» продолжит создание высокотехнологичных медицинских центров на базе крупнейших железнодорожных клиник на территории РФ. Так, в ближайшее время после реконструкции в Подмоскovie откроется Центр восстановительного лечения на базе центральной больницы № 4, а в 2008 году в Новосибирске — новейший центр нейрохирургии.

Современное диагностическое и операционное оборудование, которым оснащен центр, позволит ростовским хирургам проводить операции по лечению ишемической болезни сердца, шунтирование коронарных артерий, имплантацию стимуляторов, протезирование клапанов. В центре смогут лечиться все нуждающиеся в помощи кардиологов жители Южного федерального округа.

Пресс-центр РЖД

КОНСУЛЬТАЦИИ ДЛЯ ВАС

ЕСЛИ ВЫ ЗАБОЛЕЛИ...

Мы продолжаем знакомить вас с федеральным законом № 255-ФЗ «Об обеспечении пособиями по временной нетрудоспособности, по беременности и родам граждан, подлежащих обязательному социальному страхованию, который вступил в силу с 1 января 2007 года.

Глава 3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОСОБИЕМ ПО БЕРЕМЕННОСТИ И РОДАМ

Статья 10. Продолжительность выплаты пособия по беременности и родам

1. Пособие по беременности и родам выплачивается застрахованной женщине суммарно за весь период отпуска по беременности и родам продолжительностью 70 (в случае многоплодной беременности — 84) календарных дней до родов и 70 (в случае осложненных родов — 86, при рождении двух или более детей — 110) календарных дней после родов.

2. При усыновлении ребенка (детей) в возрасте до трех месяцев пособие по беременности и родам выплачивается со дня его усыновления и до истечения 70 (в случае одновременного усыновления двух и более детей — 110) календарных дней со дня рождения ребенка (детей).

3. В случае если в период нахождения матери в отпуске по уходу за ребенком до достижения им возраста полутора лет у нее наступает отпуск по беременности и родам, она имеет право выбора одного из двух видов пособий, выплачиваемых в периоды соответствующих отпусков.

Статья 11. Размер пособия по беременности и родам

1. Пособие по беременности и родам выплачивается застрахованной женщине в размере 100 процентов среднего заработка.

2. Размер пособия по беременности и родам не может превышать максимальный размер пособия по беременности и родам, установленный федеральным законом о бюджете Фонда социального страхования Российской Федерации на очередной финансовый год. В случае если застрахованное лицо работает у нескольких работодателей, размер пособия по беременности и родам не может превышать указанный максимальный размер указанного пособия по каждому месту работы.

3. Застрахованной женщине, имеющей страховой стаж менее шести месяцев, пособие по беременности и родам выплачивается в размере, не превышающем за полный календарный месяц минимального размера оплаты труда, установленного федеральным законом, а в районах и местностях, в которых в установленном порядке применяются районные коэффициенты к заработной плате, в размере, не превышающем минимального размера оплаты труда с учетом этих коэффициентов.

Глава 4. НАЗНАЧЕНИЕ, ИСЧИСЛЕНИЕ И ВЫПЛАТА ПОСОБИЙ ПО ВРЕМЕННОЙ НЕТРУДОСПОСОБНОСТИ, ПО БЕРЕМЕННОСТИ И РОДАМ

Статья 12. Сроки обращения за пособиями по временной нетрудоспособности, по беременности и родам

1. Пособие по временной нетрудоспособности назначается, если обращение за ним последовало не позднее шести месяцев со дня восстановления трудоспособности (установления инвалидности с ограничением способности к трудовой деятельности), а также окончания периода освобождения от работы в случаях ухода за больным членом семьи, карантина, протезирования и долечивания.

2. Пособие по беременности и родам назначается, если обращение за ним последовало не позднее шести месяцев со дня окончания отпуска по беременности и родам.

3. При обращении за пособием по временной нетрудоспособности, по беременности и родам по истечении шестимесячного срока решение о назначении пособия принимается территориальным органом Фонда социального страхования Российской Федерации при наличии уважительных причин пропуска срока обращения за пособием. Перечень уважительных причин пропуска срока обращения за пособием определяется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому

регулированию в сфере обязательного социального страхования.

Статья 13. Порядок назначения и выплаты пособий по временной нетрудоспособности, по беременности и родам

1. Назначение и выплата пособий по временной нетрудоспособности, по беременности и родам осуществляются работодателем по месту работы застрахованного лица (за исключением случаев, указанных в частях 2 и 3 настоящей статьи). В случае если застрахованное лицо работает у нескольких работодателей, пособия назначаются и выплачиваются ему каждым работодателем.

2. Застрахованному лицу, утратившему трудоспособность вследствие заболевания или травмы в течение 30 календарных дней со дня прекращения работы по трудовому договору, служебной или иной деятельности, в течение которой оно подлежит обязательному социальному страхованию, пособие по временной нетрудоспособности назначается и выплачивается работодателем по его последнему месту работы либо территориальным органом Фонда социального страхования Российской Федерации.

3. Застрахованным лицам, указанным в пункте 3 части 2 статьи 2 настоящей статьи федерального закона, а также иным категориям застрахованных лиц в случае прекращения деятельности работодателем на момент обращения застрахованного лица за пособиями по временной нетрудоспособности, по беременности и родам назначение и выплата указанных пособий осуществляются территориаль-

ным органом Фонда социального страхования Российской Федерации.

4. Для назначения и выплаты пособий по временной нетрудоспособности, по беременности и родам застрахованное лицо представляет листок нетрудоспособности, выданный медицинской организацией по форме и в порядке, которые установлены федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере обязательного социального страхования, а для назначения и выплаты пособий территориальным органом Фонда социального страхования Российской Федерации также сведения о заработке (доходе), из которого должно быть исчислено пособие, и документы, подтверждающие страховой стаж, определяемые указанным федеральным органом исполнительной власти.

5. Работодатель осуществляет выплату пособия по временной нетрудоспособности, по беременности и родам застрахованному лицу в порядке, установленном для выплаты работникам заработной платы.

6. В случаях назначения и выплаты пособий по временной нетрудоспособности, по беременности и родам территориальным органом Фонда социального страхования Российской Федерации, предусмотренных частями 2 и 3 настоящей статьи, выплата пособия по временной нетрудоспособности, по беременности и родам производится в установленном размере непосредственно территориальным органом Фонда социального страхования Российской Федерации, назначившим указанное пособие, или через организацию федеральной почтовой связи, кредитную либо иную организацию по заявлению получателя.

ТЕАТР, КОТОРЫЙ ВСЕГДА В ПУТИ

Продолжение. Начало в № 10

В 1929 году передвижной театр дорпрофсожа решено было сохранить, учитывая положительный результат работы за два года, стопроцентную посещаемость на линии. Срок работы театра на сезон 1929-1930 годов определен в девять месяцев: с 16 сентября 1929 года по 16 июня 1930-го. Работу этого сезона президиумом дорпрофсожа рекомендовано «строить с расчетом постановок в оба конца: Владивосток—Талдан и обратно. Причем продвижение вагонов театра от Талдана до Владивостока осуществлять с четными поездами».

Театру предписано принять меры, чтобы работа шла по пути дальнейшего развития постановок. Репертуарный план необходимо было строить с расчетом использования современных пьес, «отражающих быт, производство, социалистическое соревнование. В репертуар включить пьесу, затрагивающую вопросы алкоголизма».

В 1931 году принято решение закрепить театр до конца пятилетки и поставить этот вопрос перед коллективом. В данный момент «усиление политико-воспитательной работы среди железнодорожников является одной из первоначальных задач, вытекающих из постановления ЦК ВКП(б) и СНК от 15 января 1931 года по железнодорожному транспорту. Театр прикрепляется на снабжение промышленными товарами к Хабаровску, одновременно решается вопрос с транспортной кооперацией об обеспечении коллектива всеми необходимыми предметами в соответствии с производственной работой театра, считая, что костюмы, обувь и другое для театра являются предметами производственной необходимости. Дорводздраву и дорводстраху было дано указание освидетельствовать всех работников театра и определить состояние здоровья».

Прошлый сезон дался артистам трудно. Прежде всего потому, что клубы к приезду передвижного театра не были готовы. Поэтому дорпрофсоюз предложил всем МК и КПС клубов оказывать всемерное содействие в работе театра: освещение, отопление, тщательная уборка помещений, обеспечение кипяченой водой, умывальниками, подготовка сцены и прочее. При этом дорпрофсоюз объявил, что

при повторении плохой подготовки клубов председатели месткомов будут привлекаться к союзной ответственности. Должность Фомина решением президиума изменена с руководителя театра на директора.

И все-таки несмотря на трудности, которые подстерегали артистов, значительно повысилось качество игры и постановок. «Своим репертуаром коллектив мобилизовывал рабочую массу вокруг вопросов укрепления трудовой дисциплины на дороге, оздоровления паровозного парка, развертывания соцсоревнования, ударничества, укрепления обороны железной дороги, классовой борьбы на селе, нового быта», — так было записано в постановлении президиума дорпрофсожа, подводившего итоги работы своего театра за сезон 1930-1931 годов. Не надо забывать политическую обстановку в стране в те годы, когда во всю идет классовая борьба, начинается раскулачивание, уже видятся «враги народа», вернее, отдельные «вражеские элементы», начинается чистка руководящего состава всех уровней, в том числе и в профсоюзных организациях. Здесь каждое слово культурно-просветительских учреждений должно было поднимать активность и сознательность масс.

За этот сезон были поставлены 256 спектаклей, в том числе девять бесплатных, на которых побывали (обслужено) 105 295 человек. За счет минимальной потери времени в передвижении театр выполнил приходную часть сметы 77 604 рубля вместо 70 370. Театр и дорпрофсоюз готовятся отметить в этом же году пятилетие театра.

Работа театра на следующий сезон — 1931-1932 годов «должна быть направлена на мобилизацию железнодорожников по укреплению спаренной езды, подготовки паровозного парка и всего хозяйства дороги к осенне-зимним перевозкам, вовлечение в соцсоревнование и ряды подлинных ударников новых тысяч рабочих. Первый рейс должен быть начатся 16 октября».

В 1932 году принято решение перевести театр в разряд краевого значения. В ту пору существовал Дальневосточный край, в который входили и нынешние Приморский, Хабаровский края, Читинская и Амурская области. Учитывая трудные бытовые условия, решено предоставлять коллективу театра дополнительный отпуск пртяженностью полтора

месяца, а наиболее нуждающихся в лечении отправить на курорт за счет дорпрофсожа. Намечено расширить зрительные залы клубов, провести необходимый ремонт, освещение сцен, примерок и отопительных приборов.

с постановлением местного комитета, который все годы существования театра возглавлял Попов, и коллектива, считая их постоянными «орателями». Себя он, по выводам проверяющих, считал художником, новатором, «а остальные

части железнодорожников». Поэтому Орловского предложено снять с работы, как не обеспечившего руководство, внесшего дезорганизацию в коллектив. Дорпрофсоюз обратился в крайрабис с просьбой «поставить вопрос перед



Постановка в исполнении передвижного рабочего театра дорпрофсожа

В репертуар театра входят новые пьесы — «Жизнь меняется», «Доктор Егор Кузнецов», «Улица радости», «На дне». Ну а уж какая из них нацеливает на ударный труд, а какая на борьбу с алкоголизмом, решайте сами.

Труппа театра состояла в основном из артистов, ранее проживающих в городах Шахты и Москва. В 1933 году директор театра Фомин возвращается в Шахты. На его место назначен Лошаков. После первого же рейса нового театрального сезона дорпрофсоюз получил ряд постановлений местного комитета союза Рабис о «нетактичности и разлагающих действиях художественного руководителя Орловского» с просьбой немедленно уволить его с работы. Бригада дорожного комитета в течение месяца изучала возникшие споры между коллективом и худруком и пришла к выводу, что Орловский не только не «спаял коллектив, а наоборот, внес дезорганизацию, пытаясь разделить коллектив на две группы: шахтинцев и москвичей. Это обострение снизило качество спектаклей». Орловский совершенно не счита-

«мелюзга», «тупицы», и ничего полезного не смогут дать в работе».

На всевозможные замечания художественный руководитель не обращал внимания. Во время выступления в гарнизонном клубе комиссар части сделал конкретные замечания, но «оказался не авторитетом для Орловского». Видимо, комиссар тут же доложил об этом в райком, поскольку Александровский райком ВКП(б) запретил постановку.

Вот некоторые выводы бригады дорпрофсожа, проводившей проверку: «В пьесе «Рельсы гудят» в третьей картине группа комсомольцев должна стать во главе борьбы за оздоровление прорывного цеха. Орловским она искажена и показана как вредительская работа...»

В результате «систематического разложения коллектива со стороны Орловского рабочий передвижной театр не стал подлинным проводником воспитания масс железнодорожников в таежных уголках дороги, а наоборот, искаженными фактами дал почву классовому врагу проводить свою работу среди малосознательной

соответствующими органами о недопущении Орловского в какое бы то ни было дело в качестве художественного руководителя». Директору Лошакову был объявлен выговор за попустительское и непринятие мер к допущенным политическим извращениям.

В июне 1934 года на президиуме дорпрофсожа рассматривается вопрос о реорганизации театра. Причиной явилось пьянство в коллективе. Большая часть труппы настроена уехать с Дальнего Востока — «дезертировать из Дальневосточного края». Решено принять предложение Фомина, работавшего тогда в Шахтах, распустить существующий состав, за исключением 5-6 человек, «наиболее сознательных, работоспособных актеров». Фомина уполномочили укомплектовать новый состав театра...

По материалам Государственного архива Хабаровского края и Музея истории ДВЖД подготовили:

**Антонина ПИВНЕВА,
Нина САЛЬНИКОВА**

Продолжение следует

НАХОДКА В ГОСФИЛЬМОФОНДЕ

Продолжение. Начало в № 6 и 10

3. Самолет искали в небесах, на земле и на воде

Что же происходило в промежутке между описываемыми событиями? Другими словами, как же проходил этот рекордный перелет и как были организованы поиски летчицы? Вновь обратимся к публикациям «Амурской правды». Вот что сообщала она 6 октября 1938 года.

«Последняя радиogramма с борта самолета «Родина» была получена 25 сентября в 6 часов 52 минуты по московскому времени. После этого связь самолета с землей прекратилась».

По указанию правительства были приняты экстренные меры. Местным организациями Дальнего Востока были даны указания об организации наблюдения за полетом самолета и его розысков всеми имеющимися средствами.

Были основания считать, что отважный экипаж «Родины» даже после прекращения радиосвязи с землей продолжал полет на восток. Это подтверждалось сведениями из различных пунктов, лежащих вбли-

зи трассы перелета, где видели самолет. Особенно много сообщений было получено из района Керби, расположенного в 130 километрах от Комсомольска. Сразу же для розысков были привлечены 30 самолетов. Были организованы крупные поисковые партии из местных жителей, главным образом охотников.

До 30 сентября самолетами были обследованы огромные территории по обе стороны железной дороги от Читы до Хабаровска. Кроме того, путем прочесывания самолетами местности, обследованы районы по маршруту Сретенск, Калакан, Тыгда, Рухлово и большая территория от Могочи до реки Олекмы.

Первого и второго октября самолетами была облетана огромная полоса примерно в 200 километров, расположенная к северу и северо-востоку от железной дороги от станции Рухлово до города Свободного».

Вот, оказывается, где понадобился работающий с нагрузкой Рухловский аэропорт. Весь световой день взлетали отсюда и садились на полосу самолеты. Немного времени на заправку двигателей горячим, отдых и еду пилотам — и

вновь в небо. В архивах, к сожалению, не сохранилось фамилий летчицы, документальных свидетельств участников поисков, проходивших в Амурской области. А вот причастные к строительству аэропорта товарищи Нецадим и Ксензик, о которых я упоминал в начале своего очерка, вошли в историю напечатанными через лиловую копиру на поблекшем листке бумаги.

«Наряду с этим был обследован бассейн реки Амур от Хабаровска до Комсомольска и левый берег этой реки вглубь до 50 километров. Осмотрено также с воздуха побережье Охотского моря от Николаевска-на-Амуре до Чумикана на глубину до 75 километров. Особое внимание было обращено на обследование огромной территории, расположенной от Комсомольска в радиусе 300 километров. В последние дни в розысках «Родины» участвовали свыше 50 самолетов. Розыскам препятствовали низкая облачность и дожди. Продолжалось непрерывное наблюдение за эфиром».

4. Рекорд дался крайне тяжело

В ту пору, когда люди читали эти

строки, летчиц уже не только нашли, но и оказали им необходимую помощь. Они могли поделиться своими впечатлениями о полете. Даже из официально-газетных сообщений того времени, пронизанных победным духом, было видно, что мировой рекорд на дальность полета дался женщинам очень и очень непросто. Седьмого октября к прямому телеграфному проводу член правительственной комиссии заместитель начальника Главного управления гражданского воздушного флота М. Картушев вызвал находящуюся с экипажем в Керби командира «Родины» В. Гризодубову. Он интересовался, чем вызвана посадка в данной местности: отсутствием бензина или отказом материальной части. В ответ услышал, что матчасть работала отлично, к вынужденной посадке в тайге понудил подошедший к концу запас топлива после слепого полета. Проходил он при вышедшем из строя радиоконпасе на высоте от 4 до 7,5 тысячи метров.

Любопытными подробностями начен и рассказ Валентины Степановны, напечатанный в газетах того времени.

— Весь полет, — говорила она, — протекал в неблагоприятных условиях погоды. Достигнув Тунгурского залива, мы пошли над побережьем Охотского моря, чтобы дойти до Амура и по нему прийти в Хабаровск. Так как Амгунь протекает почти параллельно Амуру, мы приняли Амгунь за Амур и шли этим курсом до самого Керби. Здесь мы обнаружили, что запас бензина вышел, и решили идти на посадку. На высоте две тысячи метров Раскова покинула самолет. Я и Осипенко спокойно приземлили самолет на болото. «Родина» цела до самого последнего стеклышка.

Раскову унесло за гряды сопки. Парашют зацепился за дерево. Отрезав стропы, Марина спустилась на землю. Мы, желая ей помочь, сделали несколько выстрелов. Но эхо в сопках обмануло ее. Уверенная, что идет на выстрелы, Марина пошла в противоположную сторону.

Гризодубова и Осипенко пытались наладить радиосвязь, крутили динамку. Однажды поймали было Хабаровск, но двухсторонней связи установить не удалось. Третьего октября стояло пасмурное утро. Вдруг появилась птица. Да не простая, а с поплавками. Как потом оказалось, это был самолет Михаила Сахарова. Той ночью женщины заснули спокойно.

Геннадий АСТАХОВ

Окончание следует

МАССОВОСТЬ НАДО ВОЗРОЖДАТЬ

История дорожного спортивного общества тесно связана с первичными организациями, формирующимися на предприятиях. Одним из таких малых спортивных коллективов является коллектив локомотивного депо Хабаровск-2, возглавляет который Анатолий Безруков — инструктор-методист по спорту локомотивного депо Хабаровск-2, в котором он работает с 1982 года. Двадцать пять лет — срок довольно большой для того, чтобы сравнить день сегодняшний с тем, как был развит спорт на предприятиях четверть века назад.



— Анатолий Николаевич, какие спортивные мероприятия были памятными в восьмидесятые годы?

— В восьмидесятые годы мы всегда участвовали в краевых легкоатлетических эстафетах, проводимых на призы газет «ТОЗ» в мае и «Молодой Дальневосточник» в октябре. Со школьной и студенческой поры прививали любовь к эстафетам. Сороковая школа всегда принимала участие во всех городских соревнованиях. Во время проведения эстафет мы постоянно соперничали с командой завода им. Горького. Были забеги с командами техникумов, воинских частей, но мы всегда состязались непосредственно с этим заводом и неоднократно выигрывали эстафеты.

У нас давным-давно, еще до меня, начал работать Николай Васильевич Селявин — один из первых професси-

ональных освобожденных работников по спортивно-массовой работе. Именно с его приходом наш спортивный коллектив начал участвовать во всех соревнованиях — дорожных, городских, краевых. Владимир Владимирович Моргулис — ветеран общества, долгие годы был председателем отделенческого спортклуба «Локомотив». Николай Ефимович Макеев — тоже ветеран спорта. Немалая их заслуга в том, что в семидесятые-восьмидесятые годы спорт среди рядовых железнодорожников пользовался популярностью. Именно в 80-е годы был построен культурно-спортивный комплекс в нашем депо. Мы его назы-

вали клубом или красным уголком. В нем с энтузиазмом убиралась кресла, стулья, ставились снаряды (теннисный стол, штанги), проходили тренировки по борьбе, боксу. На маленьких дворовых площадках играли в волейбол, футбол. Тогда существовал почин — «Всей бригадой — на стадион». Мы торжественно проводили массовые рабочие спартакиады с парадами, со знаменами, с обсуждением результатов в цехах. Были свои правофланговые цеха. Мастера в цехах планомерно принимали на работу специалистов, занимающихся спортом.

У нас был старший мастер электроаппаратного цеха (группа ремонта) — Алексей Яковлевич Солодов, уважаемый в спорте человек, принимал участие в соревнованиях. В его цехе выставлялись теннисные столы в обеденный перерыв,

люди тренировались. Арендовали мы спортивные площадки. На базе пионерлагеря в Вяземском зимой проводили лыжные кроссы, летом соревновались в плавании, перетягивании каната, играли в волейбол, футбол. Старались собрать лучшие подразделения, соревнования проводились массово, интересно, красиво. В них принимали участие руководители депо, цехов. Начались они парадами команд. Все это привлекало людей, болельщиков.

Что касается комплексных спартакиад, то мы проводили спартакиады по 12-13 видам спорта. Тогда были небольшие спортивные сооружения, зальчики, где проходили занятия спортом. Одними из любимых состязаний в ту пору считались стрелковые соревнования. Дина Федоровна Мартынюк, она и сейчас работает в «Локомотиве», курировала занятия по спортивной стрельбе. Сдавали нормы ГТО, готовили кандидатов в мастера спорта. Спортсмены тихонько переходили из одной возрастной категории в другую (тем, кому за 30, кому за 40).

И сегодня у всех на слуху некоторые фамилии наших работников, активно занимавшихся в те годы и сегодня спортом. Николай Мороз, Ирина Крюкова, Раиса Чуприянова (лыжи), Виктор Шишкин в свое время всегда участвовали в соревнованиях. Николай Мороз был чемпионом края по многоборью ГТО, он от нашего коллектива участвовал во многих соревнованиях много лет. Анатолий Ивашов был в категории «за 40».

— Сохранилось ли сегодня что-нибудь из тех видов спорта, которые в те годы пользовались популярностью?

— В восьмидесятые годы мы активно развивали подводный спорт, 25 человек из нашего коллектива прошли обучение на курсах при комитетах ДОСААФ. Люди коллективом в пять человек выезжали на весенние сборы на острова, с желанием погружались, смотрели, учились. Сегодня этот вид спорта вновь популярен. В плавательном бассейне, который мы арендуем на заводе им. Горького, организовано три раза в неделю занимаются 69



человек два раза в неделю проводятся занятия по подводному плаванию и один раз, в воскресенье, массовые занятия плаванием (до 75 человек). Сейчас на договорных началах есть возможность отдыхать на базе отдыха в Рязановке. В 1991 году мы были первопроходцами, заключили договоры, подтянули туда другие коллективы.

У нас есть группа общефизической подготовки, занимаются энтузиасты. Есть группа, где из года в год занимаются волейболом, играют ради спортивного азарта. Настольным теннисом занимаются в основном ребята, выезжают на городские, дорожные соревнования, девчат мало. Мы покупаем спортивный инвентарь, призы, кубки.

У нас всегда очень сильные пловцы были, жалко, что сейчас это направление из рабочих спартакиад убрало. Я считаю, что надо возобновить этот вид соревнования. Иметь плавательный бассейн и не проводить соревнования по плаванию — неверно. Эти состязания всегда проходили зрелищно, с азартом. Мы занимали первое, реже — второе место.

У нас есть спортивные формы для футболистов, теннисистов, форма украшает соревнования, чувствуется, что команда единая.

На колдоговорных и профсоюзных конференциях поднимался вопрос о строительстве стадиона. После того как стадион сломали, он долго стоял без действия, и сейчас заниматься негде, хотя

перспектива красивая была нарисована.

Дорога проводит свои спартакиады, а мы, естественно, проводим свои деповские комплексные соревнования: по теннису, шахматам, мини-футболу, бильярду. У нас очень сильная команда по мини-футболу, а волейболисты — клуб любителей, слабая команда, молодежь сегодня мало увлекается этим видом спорта.

При подготовке к дорожным спартакиадам иногда приходится сталкиваться с трудностями. Надо собрать команды по разным видам спорта, тренироваться. Мы стремимся победить, а не просто участвовать. Собраться и выехать — это легко, а победить — это сложнее. Без повседневной подготовки, сыгранности команды это невозможно. Трудно сформировать женскую команду. Активных физкультурниц — мало, они узнаваемы. Их имена знают еще с тех пор, когда было массовое увлечение. Молодые женщины, увы, менее активны. И если говорить об оздоровлении нации через спорт, к чему нас призывает президент России, надо возрождать многие старые традиции, строить спортивные комплексы, приводить в порядок имеющиеся. Тогда и люди охотнее будут вести здоровый образ жизни. Но этого должны добиваться, прежде всего, руководители дорожных спортобществ.

Беседовала
Антонина ПИВНЕВА

Фото из архива профкома локомотивного депо Хабаровск-2

ИЗ ИСТОРИИ «ЛОКОМОТИВА»

ВСЕ ДЛЯ ФРОНТА, ВСЕ ДЛЯ ПОБЕДЫ

Окончание. Начало в № 10

Вся страна работала в военном режиме, все делалось для фронта, для победы в войне. Железнодорожники и члены их семей собрали 4 млн. рублей на постройку эскадрильи боевых самолетов «Дальневосточный железнодорожник».

В газете «Пограничный транспортник» от 11 января 1945 года сообщается, что в депо Вяземская слабо проводилась военно-физкультурная работа. «Комитет ВЛКСМ поручил группировку промывочного цеха товарищу Бородатову провести ряд мероприятий. С жаром взялся он за дело. Созданы три лыжные команды, совершен один переход по маршруту Вяземская—Хабаровск. Лыжным спортом занимаются все юноши и девушки. Организован кружок по изучению автоматического оружия, которым руководит сам товарищ Бородатов».

В этой же газете 8 марта 1945 года И. Бородатов, бригадир прокатного цеха Вяземского депо, пишет, что «молодежь Вяземского паровозного депо охотно овладевает военно-лыжным делом. В январе и феврале

213 человек прошли на лыжах около 500 километров. Благодаря хорошо поставленной тренировке молодые лыжники показали отличные результаты, заняв первые места в районных и дорожных военно-лыжных соревнованиях.

Команда лыжников совершила военизированный лыжный переход по маршруту Вяземская—Хабаровск, пройдя 120 километров за два дня, вместо намеченных по плану четырех. За успешное проведение перехода команда награждена Почетными грамотами Хабаровского крайкома ВЛКСМ и дорпрофсоюза».

После победы над Германией уже в конце мая 1945 года в управлении дороги обратили внимание на развитие спорта на Дальневосточной железной дороге. В газете «Пограничный транспортник» от 31 мая была опубликована статья, которую мы приводим полностью.

«Развертываем физкультурную работу

В Великой Отечественной войне героическая советская молодежь проявила образцы мужества и отваги в защите Родины. Сейчас, когда

закончилась военная страда, она продолжает крепить оборону Отечества, совершенствовать свое воинское мастерство.

За последнее время комитет комсомольской организации управления дороги развернул среди комсомольцев и несоюзной молодежи оборонно-физкультурную работу.

В прошедшем кроссе приняли участие около ста человек. Своими силами молодежь, проживающая в Гупровском городке, оборудовала волейбольную площадку. Из любителей организованы две волейбольные команды, которые ежедневно тренируются. Систематически проводятся тренировки в парке по бегу и метанию гранаты. Лучшие физкультурники управления дороги активно готовятся к предстоящим городским соревнованиям.

И. ГЕРАСИМОВ,
член комитета ВЛКСМ управления дороги».

С 9 сентября на дороге начался осенний розыгрыш по волейболу. На всех урлах уже прошли соревнования команд предприятий, и 16 сентября состоялись встречи физкультурни-

ков узлов. Финальные игры лучших команд отделений будут проходить в Хабаровске 29-30 сентября.

Зимой 1945 года вновь проводятся лыжные соревнования. Первого декабря молодежь депо Вяземская деятельно готовится к лыжному сезону. Организовано восемь команд. К ним прикреплены инструкторы по физкультуре. Всей спортивной работой в депо руководит инструктор лыжного спорта товарищ Гаврилюк. Сейчас лыжники изучают правила для участников лыжного кросса.

Вот что писал член совета дорожного спортивного общества «Локомотив» товарищ Кудин в газете «Пограничный транспортник» 18 декабря 1945 года:

«Создать условия для спортивной работы

Физкультуре и спорту в нашей стране придается очень большое значение. Государство выделяет большие средства на физическое воспитание населения и совершенствование спортивного мастерства. Однако у нас на Дальневосточной дороге этому важному делу не уделяется должного внимания.

С 27 ноября по 2 декабря в Хабаровске проводились соревнования по волейболу на первенство города, в которых принимала участие и команда управления дороги.

Спортивное мастерство требует упорной тренировки, хорошо оборудованного спортивного зала. В каких же условиях тренировалась перед соревнованиями наша команда? Спортивного зала в управлении дороги нет. Физкультурники пробовали тренироваться в спортзале железнодорожного института, но безуспешно. Вследствие неисправности отопления температура в зале была настолько низкой, что пришлось играть в перчатках. Есть спортивный зал в школе техникумов, но он не оборудован. Команда управления дороги отправилась на соревнования без достаточной подготовки, но все же заняла третье и четвертое места из восьми.

У нас есть все возможности добиться лучших показателей. Требуется лишь создать благоприятные условия для спортивной работы».

По материалам фондов Музея истории ДВЖД подготовила
Нина САЛЬНИКОВА

ОЧАГ КУЛЬТУРЫ

УРОКИ ВНЕ РАСПИСАНИЯ



В Новом Ургале Дом культуры железнодорожников стал поистине центром культуры. Здесь проводится множество интересных мероприятий для взрослых и детей, во многих принимают непосредственное участие сами новоургалцы, в числе которых подавляющее большинство железнодорожников. Не остались в стороне и работники библиотеки.

Только в 2006 году они провели 60 массовых мероприятий для школьной аудитории. Многие мероприятия

организуются и проводятся сотрудниками библиотеки Л. И. Буловацкой и Т. И. Асташовой.

Они всегда оформляются ярко и красочно. По теме мероприятия обязательно оформляется книжная выставка. Иногда в оформлении используются поделки и рисунки, выполненные детьми из кружков художественного творчества. Действуют постоянные выставки: «По волшебной стране», «Благословение Руси», «Гармония души и тела», «Расскажи мне о войне», которые

дополняются тематическими выставками в соответствии с календарем знаменательных дат и проводимых мероприятий.

Большое количество разнообразных мероприятий привлекает сюда не только детвору, ради которой они и проводятся. Приходят сюда и взрослые. Для начала поинтересоваться, чем увлечены их чада, а затем просто послушать беседу, посмотреть на творения рук детей, пообщаться.

Соб. инф.

Уважаемые железнодорожники!
Вас приглашает гостиница «Ерофей»

К вашим услугам — уютные номера, конференц-зал на 30—40 человек, удобное месторасположение по адресу: город Хабаровск, улица Станционная, 2 (остановка «Железнодорожный вокзал» или «Железнодорожный университет»).

Телефоны администратора гостиницы: 34-88-55, 38-09-54.
Мы ждем вас!

Администрация гостиницы



RICO PONTI

СЕТЬ САЛОНОВ
МУЖСКОЙ ОДЕЖДЫ
ИЗ ЕВРОПЫУВАЖАЕМЫЕ
СОТРУДНИКИ ДВЖД!

Компания RICO PONTI сообщает о новых поступлениях летней коллекции одежды и обуви ведущих мировых производителей.

Напоминаем Вам о том, что для Вас постоянно действует скидка 15% Основанием для скидки является удостоверение работника ДВЖД.

Ждем Вас в наших салонах по адресам:

Магазин «Одежда для мужчин»,
Уссурийский бульвар, 4
т.21-28-27

Магазин «Только для мужчин»,
ул. Гайдара, 2
т.32-66-86

ТЦ «Дом одежды», 4 этаж,
ул. Карла-Маркса, 59

ТЦ «Дом Быта», 1 этаж,
ул. Шеронова, 92

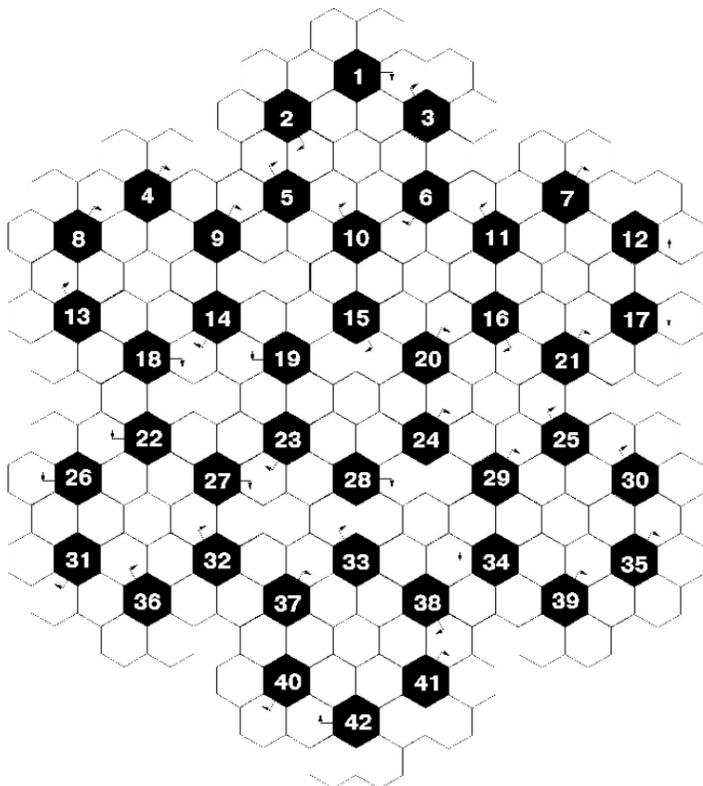
ТЦ «Лотос», 3 этаж,
ул. Муравьева-Амурского, 7

Дворец культуры профсоюзов,
1 этаж, ул. Льва Толстого, 22

ЦУМ, 3 этаж

Контактный телефон: (4212) 21-28-27

СОТОВЫЙ КРОССВОРД «МЕДОВЫЙ ПРЯНИК»



ОТВЕТЫ НА ЧАЙНВОРД ИЗ СЛОВ-ПАЛИНДРОМОВ В № 10

Слева направо:

1. Туш. 3. Шелк. 6. Колесо.
11. Обмер. 15. Раки. 18. Инга. 21. Апорт.
25. Телекс. 30. Севан. 34. Налим.
38. Мел. 40. Леток. 44. Кома. 47. Арака.
51. Арат. 54. Туф. 56. Фен. 58. «Нос».

Справа налево:

60. Сон. 58. Неф. 56. Фут. 54. Тара.
51. Акара. 47. «Амок». 44. Котел.
40. Лем. 38. Милан. 34. Навес.
30. Скелет. 25. Тропа. 21. Агни. 18. Икар.
15. Рембо. 11. Оселок. 6. Клеш. 3. Шут.

Слова в «соты» вписываются по часовой стрелке, начиная с ячейки с указателем.

1. Место в зале суда, «плачущее» по представителям криминала. 2. Словоупотребление, характерное для особенностей языка. 3. Каждый из домашних сейфов у пушкинского скупого рыцаря. 4. Город, где расположено самое высокое здание в мире (442 м). 5. Документ, за который приходится бороться несколько лет, чтобы пополнить в итоге ряды безработных. 6. Им может быть что и кто угодно, если является средством достижения цели. 7. «Чем больше я знаю людей, тем больше я люблю...» То, что имел в виду юморист. 8. Женская стрижка, к которой приложил руку Виктор Юго. 9. У рыбы есть «дегло», утверждает словарь Даля. Что это такое? 10. Кавказская достопримечательность, куда О. Бендер пускал членов профсоюза за пятак, а не членов — за гривенник. 11. Судорожный процесс, который согласно рекламе, может остановить только «Фанта». 12. Низший спортивный организм, обожающий потеющие ноги. 13. Стахановское усердие. 14. Водная «перегородка» между двумя соседними островами. 15. Так на митинге зовут того, кого в более узком кругу называют «пустобрех» или «мудозвон». 16. «Плесень» времени на старинных вещах, придающая им особую ценность. 17. Тип туалета, фигурировавший в кинофильме «Бриллиантовая рука». 18. Воздушный змей, загримированный под само-

лет. 19. Дама, до которой был большим охотником автор «Записок охотника». 20. Мужчина, который выписывает кренделя на трезвую голову. 21. Группа людей, ведущих закулисную борьбу. 22. Адрес Ивана Васильевича из фильма Гайдая. 23. Роль, которую берет на себя газета, печатая «брачные» объявления. 24. И таежный абориген, и один из четырех кумиров юных поклонниц эстрады. 25. Песня Олега Газманова, воспевающая «ночных бабочек». 26. «Если ты нашел на счастье подкову, значит, кто-то другой недавно отбросил...» Пропущенное слово в КВН-ской шутке. 27. И длинный поезд, и содержание химических элементов в веществе. 28. Православные, почитающие католиков. 29. Город в Италии. 30. Любимый муж, отличающийся от танка, в глазах своей жены. 31. Действия того, кто не отступит, пока не добьется своего. 32. Люди, знающие о нас больше нас самих (неизв.). 33. Камень, дорога «одежка» архитектурных сооружений. 34. Дорога, параллельная линии фронта. 35. Каркающий человек, для которого главное сообщить вам о неминуемом конце. 36. Мошеник на языке отпетых мошенников. 37. Французский писатель, автор романа «Везувий». 38. Город, в котором «сгорела» милиция. 39. Нимфа гор. 40. Кличка Ю. Никулина в фильмах режиссера Гайдая. 41. «Недобрый» юмор телепередач с Виктором Шендеровичем. 42. Бесконечная телевизионная «мыльная опера».

ЭТО ИНТЕРЕСНО

ЩЕЛЧОК КОМАРУ

В организме комаров обнаружены опасные для человека грибки, поэтому американские врачи советуют не прихлопывать комаров на себе, а стряхивать их или сбивать щелчками. Результаты исследования группы ученых из медицинского колледжа Альберта Эйнштейна в Нью-Йорке свидетельствуют о том, что существует вероятность заражения человека патогенными грибами *Brachiola algerae*. Грибки могут попасть в организм человека через кожу, когда мы прихлопываем и размазываем комара, осмелившегося нас укусить.

Описан случай смерти 57-летней пациентки, которая заразилась именно таким образом. Причем, в отличие от возбудителя малярии или лихорадки Западного Нила, грибки не обнаруживаются в слюне комара, для инфицирования нужно именно раздавить его и, таким образом, втереть в кожу.

Некоторые специалисты считают, что совет стряхивать комаров с себя, а не прихлопывать их, не имеет под собой строгой научной основы. Роджер Наски, эксперт Центра по контролю над заболеваниями Колорадо подчеркивает, что комары, если их стряхнуть, с большой долей вероятности вернуться, чтобы укусить вас снова. Причем самка комара может проделать эту операцию даже не один раз за ночь.

ПРОФСОЮЗНАЯ
ЖИЗНЬ

Учредитель: дорожная объединенная первичная профсоюзная организация Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей на Дальневосточной железной дороге.

Газета зарегистрирована управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в СМИ и охране культурного наследия по ДФО.
Свидетельство ПИ № ФС 15-0499 от 23.04.2007 года.

Адрес редакции: 680000, Хабаровск, ул. Муравьева-Амурского, д. 20, дорпрофсоюз.
Телефон — 38-45-63 (4-45-63).
E-mail: APivneva@upr.dvzgd.ru

Редактор — Антонина ПИВНЕВА
Дизайн и верстка — информцентр дорпрофсоюза
Отпечатано в Хабаровской краевой типографии.
Адрес: 680038, г. Хабаровск, ул. Серышева, 31.
Заказ № 2209. Тираж 2650 экз.