

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



27 июня 2007 г.
№ 12 (44)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

ЧТОБЫ ЛЕТО ПРОШЛО ИНТЕРЕСНО

ВИЗИТЫ

ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ПОСЕТИЛ ПРЕЗИДЕНТ

С рабочим визитом на Дальневосточной железной дороге побывал президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин. День пребывания в Хабаровске совпал с двухлетием пребывания Владимира Ивановича на посту президента Компании.



Фото автора

выпало немало хлопот по подготовке, уборке, ремонту, всему тому, что потребовалось, чтобы комиссия разрешила открыть первую смену. И сегодня переживали, чтобы отъезд детей не был ничем омрачен.

К ДК прибыли не только те, кто живет в Хабаровске. Организовано привезли ребят из Бикина и других населенных пунктов. Даже из Февральска и других поселков Тындинского отделения изъявили желание приехать. Последних представители филиала дорпрофсожа Хабаровского отделения встречали на вокзале и оттуда отвезли в лагерь.

Однако транспортники не подвели, автобусы прибыли вовремя. Посадка закончилась на удивление быстро. Автомашина ГИБДД возвестила на всю округу воем сирены о начале путешествия детворы в оздоровительный лагерь. Один за другим выезжают автобусы. Их путь лежит к Петропавловскому озеру, к красивому уголку природы Хабаровского края.

Счастливого вам отдыха!

Антонина ПИВНЕВА



В хабаровском Дворце культуры железнодорожников он встретился с трудовым коллективом магистрали. Выступая перед собравшимися, он отметил, что за два года удалось сделать немало. Компания успешно развивается, сегодня разрабатывается стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года, причем до сих пор ни одна компания не заглядывала так далеко вперед.

Сегодня Компания направляет немалые средства не только на развитие путевого хозяйства, инфраструктуры, но и на социальное развитие российских железных дорог, поддержку ветеранов и молодых. А для того чтобы этих средств было больше, необходимо, как заметил президент ОАО «РЖД», повышать производительность труда, совершенствовать технологические процессы, еще лучше взаимодействовать с клиентами и смежниками.

Обсуждая с дальневосточными железнодорожниками вопросы введения новой корпоративной системы оплаты труда, переподготовки и дополнительного обучения кадров, методики передачи опыта ветеранами молодежи, президент предложил стимулировать опытных работников материальным вознаграждением за наставничество.



Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин в ходе рабочей поездки на Дальневосточную магистраль вручил награды работникам Дальневосточной железной дороги, проявившим себя при выполнении производственных заданий.

Знаком «Почетный железнодорожник ОАО «Российские железные дороги» награждены начальник пункта технического осмотра вагонов эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2 Святослав Симанович, который более 30 лет обеспечивает безопасность движения поездов, внес более 30 рационализаторских предложений, направленных на улучшение технологии обработки поездов, и машинист мотовоза путевой машинной станции № 310 Сергей Скубак, который в течение 26 лет обеспечивает безаварийную работу и является активным рационализатором, разработавшим более 20 рационализаторских предложений.

Именными часами президента ОАО «Российские железные дороги» награждены начальник Комсомольской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Виктор Куприянов, старший электромеханик Тындинского регионального центра связи Владимир Дворянинов, машинист электровоза локомотивного депо Облучье Владимир Орищенко.

Окончание на 2-й стр.

Слава богу, прогнозы синоптиков не оправдались и обещанный с утра дождь небесная канцелярия заменила переменной облачностью, с выглядывающим из-за редких облачков солнцем. Возле Дворца культуры железнодорожников на ст. Хабаровск-2 задолго до назначенного времени стали собираться дети и их близкие. Кто-то радовался встрече с уже знакомыми по прошлогоднему отдыху детьми, кто-то прижимался стеснительно к родителям, бабушкам и дедушкам (смотря кто кого

проводил). Все с беспокойством поглядывали в сторону дороги: где же эти автобусы, так хочется побыстрее отправиться в путь...

Но, пожалуй, больше всех волновались я и работники филиала дорпрофсожа, прибывшие к месту сбора в полном составе. Да еще председатели профкомов, дети чьих сотрудников отправлялись в этот день в оздоровительный лагерь имени Ю. Гагарина. Ведь именно силами профсоюзных работников организовывался отдых детей в этом лагере. На их долю

встречали на вокзале и оттуда отвезли в лагерь.

Однако транспортники не подвели, автобусы прибыли вовремя. Посадка закончилась на удивление быстро. Автомашина ГИБДД возвестила на всю округу воем сирены о начале путешествия детворы в оздоровительный лагерь. Один за другим выезжают автобусы. Их путь лежит к Петропавловскому озеру, к красивому уголку природы Хабаровского края.

Счастливого вам отдыха!

Антонина ПИВНЕВА

БУДУТ И МОРЕ, И ПЕННЫЙ ПРИБОЙ...

Ежегодно дети работников Тындинского отделения в возрасте от 10 до 14 лет время каникул проводят на юге России. Причем львиную долю расходов по оздоровлению юных северян, в соответствии с коллективным договором, берет на себя ОАО «РЖД». Родителям путевка к морю для их чада обходится всего в 20 процентов от ее стоимости.

Не стал исключением и нынешний год. В минувшее воскресенье сто ребятшек, папы и мамы которых работают в локомотивном и вагонном депо, дистанциях пути, тепловых и гражданских сооружений, а также в подразделениях на трассе, в специальных вагонах отправились в дальний путь. Конечный маршрут их путешествия — детский оздоровительный лагерь «Юбилейный», что в Краснодарском крае. У моря мальчишки и девчонки смогут позагорать, наберутся сил для нового учебного года.

Геннадий АСТАХОВ

Для справки:

Двести ребят работников Дальневосточной дороги из всех отделений отдохнули в детском оздоровительном лагере «Юбилейный» в Туапсе.

Для 89 детей работников филиалов, дочерних предприятий, не входящих в состав дороги, предоставлена возможность отдохнуть в оздоровительном центре «Жемчужина России» в Анапе. В оба оздоровительных учреждения стоимость путевки для родителей составила 20 процентов.

Шестьдесят детей уже отдохнули на базе отдыха дорпрофсожа «Морской берег» в Приморье

Двадцать семь ребят по путевкам, организованным турфирмой дорпрофсожа «Радуга», отдыхают сейчас в Китае.



Фото Марины Михайловой

ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ПОСЕТИЛ ПРЕЗИДЕНТ

Окончание. Начало на 1-й стр.

Знаком «За безупречный труд на железнодорожном транспорте 30 лет» награждена дежурная по станции Находка Галина Шрамкова. Знаком «За безупречный труд на железнодорожном транспорте 20 лет» награждены начальник дорожного центра фирменного транспортного обслуживания Дальневосточной железной дороги Александр Соколенко, маневровый диспетчер станции Биробиджан Анатолий Аблякин, машинист-инструктор локомотивных бригад локомотивного депо Смоляниново Юрий Курбышев.

На состоявшемся в правительстве Хабаровского края приеме президент Компании в беседе с губернатором Виктором Ишаевым отметил, что подобные встречи с людьми дают намного больше представления о проходящих в отрасли реформах, чем многочисленные заседания с теоретическими расчетами.



транспорта эти три составляющие абсолютно необходимы. Поэтому

мы поддерживаем строительство храмов, мы поддерживаем людей верующих. Пусть этот храм будет часто посещаемым и в дни радости, и в дни печали».

От Российских железных дорог Владимир Якунин подарил храму святой преподобной мученицы великой княгини Елизаветы икону Спасителя.

Затем состоялось выездное совещание рабочей группы по проекту экономического развития Ванино-Советско-Гаванского транспортно-

го промышленного узла под председательством президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина и губернатора Хабаровского края Виктора Ишаева.

На совещании руководители транспортных компаний рассказали о перспективах по увеличению пере-

недостаточно для заявляемых объемов груза.

В этой связи было принято решение обратиться в правительство РФ с вопросом о строительстве вторых путей на участке Комсомольск—Советская Гавань.

По итогам заседания подписан протокол между ОАО «РЖД», администрацией Хабаровского края, СУЭК и другими транспортными компаниями Дальневосточного региона о развитии Ванино-Советско-Гаванского транспортного промышленного узла.

Совещание было организовано правительством Хабаровского края. В нем кроме Виктора Ишаева и Владимира Якунина приняли участие главы Советско-Гаванского и Ванинского муниципальных районов, делегация Республики Саха (Якутия), руководители морского порта Ванино, ОАО «СУЭК», ОАО «ДРСК» и других хозяйствующих субъектов, имеющих отношение к развитию Ванино-Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла.

Руководитель ОАО «Дальневосточная генерирующая компания» Валерий Левит рассказал о ходе раз-

работки ОАО «ДГК» инвестиционного проекта строительства ТЭЦ в городе Советская Гавань. Этот проект осуществляется энергокомпанией в рамках пятилетней инвестпрограммы и соглашения между РАО «ЕЭС России» и правительством Хабаровского края, подписанного в декабре 2006 года, в котором зафиксирована необходимость обеспечения возрастающих энергетических потребностей Ванино-Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла и развития теплоснабжения города Советская Гавань.

В настоящее время проходит открытый конкурс на разработку инвестиционного предложения по строительству Совгаванской ТЭЦ. Совгаванская ТЭЦ остро необходима для развития уни-

кального незамерзающего Ванинского морского порта — «торговых ворот» российского Дальнего Востока и стран Азиатско-Тихоокеанского региона, который дает возможность осуществлять транспортировку различных экспортных грузов. Кроме того, электростанция нужна в данном промышленно-транспортном узле в качестве источника энергии российским промышленным компаниям — для строительства и развития балкерного угольного терминала и перегрузочного комплекса железорудных концентратов, наращивания производственных мощностей нефтеналивного терминала. И, наконец, сооружение ТЭЦ ориентировано на развитие централизованного теплоснабжения города Советская Гавань. Основным видом топлива на Совгаванской ТЭЦ, по прогнозам ОАО «ДГК», должен стать уголь. Первую очередь (60 МВт) электростанции энергокомпания наметила ввести в конце 2010 года

Развитие транспортного комплекса станет «точкой роста» для всего Приморского края, — так губернатор Приморского края Сергей Дарькин

лением более миллиона человек», — сказал Сергей Дарькин. Соглашение о начале реализации этого проекта уже подписано между администрацией края и РЖД. Сергей Дарькин отметил, что в ближайшее время, совместно с РЖД будет создана рабочая группа, которая займется реализацией этого проекта.

— Развитие транспортного комплекса станет «точкой роста» для всего Приморского края, — так губернатор Приморского края Сергей Дарькин

Приморского края Сергей Дарькин отметил, что в ближайшее время, совместно с РЖД будет создана рабочая группа, которая займется реализацией этого проекта. Приятно, что крупнейшая компания России уделяет огромное внимание Дальнему Востоку и в особенности Приморскому краю. Только функциональный и грамотный подход к взаимодействию бизнеса и власти может дать положительные итоги работы, — отметил губернатор Приморья, комментируя итоги встречи с Владимиром Якуниным и подписание соглашения о намерении построить на юге края высокоскоростную железнодорожную магистраль.

Владимир Якунин в беседе с журналистами назвал реальной перспективу соединения Транскорейской и Транссибирской магистралей и сообщил о намерении провести трехстороннюю встречу с транспортниками КНДР и Республики Корея для обсуждения этого вопроса.



В этот же день президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, начальник Дальневосточной железной дороги Михаил Заиченко и губернатор Хабаровского края Виктор Ишаев приняли участие в торжественном открытии храма, возведенного в честь святой преподобной мученицы великой княгини Елизаветы на территории дорожной клинической больницы.

Возведение храма началось 20 мая 2000 года с освящения закладного камня будущего здания Святейшим патриархом Московским и всея Руси Алексием II. Строительство велось силами Дальневосточной железной дороги. Высота храма с крестом — 54 м, общая вместимость — 2200 прихожан. Это самый большой в мире, первый и пока единственный в России храм в честь святой преподобной мученицы Елизаветы. Именно в нем хранятся частички мощей великой княгини, привезенные с иерусалимской земли.

Освятит храм архиепископ Хабаровский и Приамурский Марк. Он поблагодарил всех железнодорожников, которые помогли преподнести Хабаровску и всем верующим столь замечательный подарок. В память об освящении храма архиепископ Хабаровский и Приамурский Марк подарил президенту ОАО «РЖД» икону, написанную на дальневосточной земле, в Петропавловском монастыре, и книгу «Святой России край», рассказывающую об истории и современной жизни Хабаровской епархии.

В ответном слове президент Российских железных дорог Владимир Якунин сказал: «Отличие человека от всего живущего заключается в наличии у него души, а это значит — веры, ответственности, любви. Для работников железнодорожного



возок грузов. Так, в результате реализации якутских проектов добычи угля, железной руды, поставки леса и нефти к 2020 году грузооборот в районе Ванино-Советско-Гаванского транспортного промышленного узла может возрасти до 64,1 млн. тонн. Сегодня на этом участке перевозится 7,5 млн. тонн, резерв пропускной способности — 5 млн. тонн. С учетом реконструкции участка Оунэ—Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля, развития локомотивного парка, модернизации систем энергоснабжения, сигнализации и связи, открытия 12 ранее законсервированных и строительства 11 новых станций и разъездов пропускная способность может вырасти до 31 млн. тонн, что явно

работки ОАО «ДГК» инвестиционного проекта строительства ТЭЦ в городе Советская Гавань. Этот проект осуществляется энергокомпанией в рамках пятилетней инвестпрограммы и соглашения между РАО «ЕЭС России» и правительством Хабаровского края, подписанного в декабре 2006 года, в котором зафиксирована необходимость обеспечения возрастающих энергетических потребностей Ванино-Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла и развития теплоснабжения города Советская Гавань.

В настоящее время проходит открытый конкурс на разработку инвестиционного предложения по строительству Совгаванской ТЭЦ. Совгаванская ТЭЦ остро необходима для развития уни-



прокомментировал итоги совещания по проблемам транспорта, состоявшегося 16 июня во Владивостоке, в котором принял участие президент Компании «Российские железные дороги» Владимир Якунин. — Сегодня мы планируем увеличить грузооборот Приморского края с 45—50 млн. тонн до 150. Это огромная и важная работа, которую нам предстоит всем вместе сделать.

Для решения столь глобальной задачи в ближайшие годы предстоит нарастить портовые мощности, модернизировать существующие и построить новые порты, вернуть и развивать утраченные транзитные контейнерные перевозки. Для более эффективного развития транспортного комплекса Приморья при администрации Приморского края будет создан координационный совет, в который войдут все транспортные компании края. Это в первую очередь РЖД, порты, экспедиторы, стивидорные, логистические центры — все те, кто участвует в транспортном процессе для более полного, экономически эффективного развития транспортных возможностей Приморья.

Толчок развитию всего южного Приморья должна дать реализация еще одного проекта РЖД и администрации края. Речь идет о строительстве высокоскоростной магистрали Владивосток—Артема—Уссурийск. Приморцы смогут добраться на работу и с работы из Уссурийска во Владивосток и обратно в течение одного часа. «Строительство высокоскоростной магистрали — это возможность экономически объединить три крупнейших города и создать конгломерат на юге Приморья с насе-

— Думаю, что перспектива соединения магистралей реальна. Уже в этом году мы выйдем на модернизацию участка железной дороги между северокорейским портом Раджин и приморским Хасаном. Мы провели переговоры по возможному участию РЖД или нашей дочерней компании в оперировании контейнерным терминалом в порту, ведем переговоры с северокорейскими партнерами, — отметил В. Якунин. Он успокоил транспортников и портовиков Приморья, которые высказывали опасения в связи с намерением РЖД участвовать в оперировании или создании контейнерного терминала в Раджине, считая, что это отвернет от них часть грузопотока. — Мы не намерены перенаправлять существующие грузопотоки или забирать перспективные контейнерные грузопотоки на Раджин. Есть задача воссоединения Транскорейской и Транссибирской магистралей. В результате мы рассчитываем, что поток грузов из южной Кореи пойдет по Транссибу. Для России и РЖД это выгодно. Что касается порта Раджин, то это договоренность с южнокорейскими грузовладельцами, которые намерены направить груз, идущий сейчас по морскому маршруту, через Раджин на восстановленный участок железной дороги и далее на Транссиб. Это необходимо, чтобы возникла экономическая составляющая, чтобы все стороны начали зарабатывать деньги и восстанавливались нормальные торговые отношения.

Антонина ПИВНЕВА

Фото Алексея Жуланова

ПРО РАЗДЕВАЛКИ И ДУШЕВЫЕ

и про другие необходимые в быту вещи...

В соответствии с планом на 2007 год технической инспекцией труда профсоюза на Дальневосточной дороге проводились проверки по приведению к нормам санитарно-бытовых помещений в структурных подразделениях, а также проверки технического состояния зданий и сооружений и выполнение мероприятий по устранению недостатков. Но, как показали проверки, далеко не везде работа эта ведется должным образом.

Тындинское ремонтное вагонное депо. Из имеющихся 32 душевых леек в душевых мужских и женских санитарно-бытовых помещений работает только 13 (остальные «заглушены»). Освещение недостаточное.

Локомотивное депо Комсомольск. Требуется замена всех шкафов из-за невозможности дальнейшей эксплуатации. При штате локомотивных бригад 515 человек шкафов лишь на 315 мест. Необходимо установить 200 шкафов, а заявка на 2007 год принята

новить 16 гардеробных шкафов. В женской раздевалке отсутствует комната гигиены, требуется ремонт всех помещений.

На ТО-2 санитарные помещения отсутствуют, до ближайшего санитарного узла примерно 110 метров. Число работающих в смену 15 человек, из них одна женщина. ТНТС: санитарный узел законсервирован из-за аварийного состояния канализационной сети склада топлива. Число работающих в смену — четыре человека, из них одна женщина.

Гардеробные шкафы работников вспомогательных цехов (107 человек) находятся в бытовых помещениях подразделений. Требуется замена 40 шкафов

Локомотивного депо ст. Высокогорная. Не выполняются требования СНиП 2.09.04-87 «Административные и бытовые здания», раздел 2. Отсутствуют комнаты гигиены женщин, приема пищи, места для чистки обуви и т. д.

ПТО Уссурийского вагонного эксплуатационного депо. Бытовое помещение не соответствует санитарным нормам, размещено в старом вагончике, нет гардеробных, не подведено водоснабжение, нет умывальника, не оборудована комната приема пищи.

Табельная Спасской дистанции пути по станции Свиягну (ПД-6). Санитарно-техническое состояние помещения неудовлетворительное, ветхое и сырое. Место приема пищи совмещено с гардеробной, не укомплектовано мебелью и необходимым кухонным оборудованием.

Станция Голенки. Санитарно-бытовые помещения отсутствуют в связи с недостаточными площадями рабочих мест в станционном здании.

ПЧЛ Уссурийск. Отсутствуют санитарно-бытовые помещения на производственных участках и лесопитомниках.

Локомотивное депо Сибирцево. Неудовлетворительное санитарно-техническое состояние душевых и гардеробных помещений в ремонтных цехах.

Хабаровская дирекция по обслуживанию пассажиров. В КОПе имеющиеся душевые помещения находятся в неудовлетворительном состоянии, требуют капитального ремонта. Имеется комната гигиены женщин, также требуется ремонт. Комната приема пищи оборудована всем необходимым: имеются электроплита, холодильник, шкаф для посуды, умывальник с холодной и горячей водой.

Шестая Хабаровская дистанция пути. Душевые и гардеробные находятся в гараже. Душевые имеют всего три лейки. Гардеробные, находящиеся на втором этаже, практически не используются, шкафы требуют замены. В настоящее время начато переоборудование гардеробных. Пущен в эксплуатацию бытовой корпус, в котором разместились сауна с бассейном, душевые, гардеробные, комната для отдыха и приема пищи. Введены в эксплуатацию две табельные модульного типа взамен устаревших. Из 18 околотков всего на двух имеются гардеробные и душевые — 14 околотков



ст. Хабаровск-2 и ст. Хор.

Вагонное эксплуатационное депо ст. Хабаровск-2. Имеющиеся гардеробные и помещение для сушки спецодежды и обуви в парке прибытия четных поездов «А» находятся в крайне неудовлетворительном состоянии. В парках ПТО имеются оборудованные электроплитами, холодильниками, микроволновыми печами, электрочайниками посудой комнаты приема пищи, гардеробные и душевые в парках отсутствуют из-за отсутствия водопровода, вода привозится ежедневно.

Владимир КУЛЬКОВ,
главный технический инспектор профсоюза на ДВЖД

P.S.: Снимки — без комментариев.

Фото Антонины Пивневой

СМОТР-КОНКУРС

ЕЛЕНА НАЗАРОВА: «ТОЛЬКО ИДУЩИЙ ОСИЛИТ ДОРОГУ»

Смотр-конкурс на лучший пункт обогрева и табельную, объявленный дорпрофсоюзом, в самом разгаре. Ведь летний день год кормит. Как обстоят дела на дистанциях пути, есть ли какие-то сдвиги на Комсомольском отделении? Чтобы узнать это, мы обратились к начальнику отдела охраны труда и промышленной безопасности Комсомольского отделения дороги Елене НАЗАРОВОЙ.

— Елена Владиславовна, как на вашем отделении обстоят дела с обеспечением дистанций пути табельными и пунктами обогрева?

— Фактическое обеспечение гардеробными попутному хозяйству отделения составляет 57 процентов. В основном они отсутствуют на отдаленных пунктах.

В нынешнем году запланировано ввести 87 гардеробных, при этом 25 уже произведены и установлены в первом квартале. Это металлические гардеробные на два отдела: для грязной и чистой одежды.

Умывальными путейцами обеспечены на 96 процентов. Мы в прошлом году приобрели 90 специальных умывальников с подогревом,

по 10 на каждую дистанцию.

В хозяйстве пути в наличии 373 пункта обогрева и табельных. На ряде дистанций, где есть притрассовая дорога, работают летучки. В дистанциях Высокогорненской, Литовковской, Этыркенской, Амгуньской нет притрассовых дорог, и там необходимы табельные или пункты обогрева. В этом году запланировано ввести и отремонтировать пятнадцать. Пока отремонтированы только четыре пункта обогрева в Тырменской дистанции пути.

— На отдаленных участках посторонние не «достаю» с варварским отношением к пунктам обогрева?

— Там, где близко нерестовые реки, рыбалка, сбор дикоросов, там «промышляют» бездомные. Ведь проще всего воспользоваться пунктами обогрева, ведь там есть и окна, и двери, и печка. А после них ничего не остается нормального.

— Как дистанции включились в смотр-конкурс?

— Уже сегодня есть предварительные данные от дистанций пути, какие пункты обогрева или табельные они хотят представить на смотр. В Ургальской дистанции пути, напри-

мер, подвели итоги и назвали два околотка, один из которых, в конечном итоге, будет выдвинут на дорожный смотр-конкурс.

Не зря ведь смотр-конкурс был объявлен в конце прошлого года, чтобы можно было запланировать и виды работ, и средства, необходимые для улучшения условий, освоить денежные средства, привести пусть не все объекты, но большинство в соответствие с требованиями.

В прошлом году проходил смотр-конкурс бытовых помещений, была заметна активность, правда, не везде, но те предприятия, которые поддерживали смотр, серьезно готовились к итогам. Если сравнивать с прошлым годом, изменилось настроение людей. Может быть, еще не так много проводится ремонтов, как хотелось бы. Но заметно, что люди к чему-то начали стремиться.

Например, Прошлогодний конкурс по бытовым помещениям, который проходил и в рамках нашего отделения, показал людям, что многое можно сделать своими руками, а потом еще и пользоваться этим. Никто кроме нас этого не сделает. Ведь дома мы все

сами делаем: и белим, и моем, и стираем, и следим за порядком, а почему нельзя за тем же порядком последить на работе? Надо еще прививать некоторым рабочим культуру.

— Конкурс-то объявили, но своими силами табельные или пункты обогрева не приобретешь. Где средства взять?

— Финансирование в принципе идет. Надо проводить в этом направлении правильную политику, а затем быть рачительным хозяином, бережно эксплуатировать имеющиеся.

— А правильную политику кто должен вести?

Разумеется, руководитель предприятия. Он должен поставить вопрос для начала в отделении, а затем планомерно через свой отдел, службу добиваться цели. Только идущий осилит дорогу.



У комсомольских путейцев есть что показать

Цель же конкурса, чтобы прежде всего руководители обратили внимание на то, в каких бытовых условиях приходится быть путейцам. И есть ли эти помещения вообще.

Беседовала
Антонина ПИВНЕВА

ЗАБОТА О ЛЮДЯХ ВОЗДАЕТСЯ СТОРИЦЕЙ



Фото автора

Локомотивное депо Тынды по итогам первого квартала текущего года стало победителем экономического соревнования в отрасли и на Дальневосточной железной дороге. Достижение столь высоких результатов стало возможным благодаря всесторонней заботе руководства и профсоюзного комитета предприятия об организации достойных условий труда и своевременному решению социальных проблем, возникающих перед движением. О том, что помогает людям высокопроизводительно трудиться, корреспонденту «ПЖ» рассказывает начальник отдела кадров локомотивного депо Арон БУХАНЬКО.

— Начну с того, — сказал Арон Леонидович, — что на предприятии наблюдается значительный рост объемов перевозок по отношению к прошлому году. Выполнены плановые задания по основным количественным и качественным показателям. Взятые

нами рубежи находятся на уровне среднесетевых. Более того, они приближаются к двухпутным участкам, что само по себе является проявлением самоотверженного труда коллектива депо.

— Но для этого нужны кадры, обеспечивающие безаварийную работу. Что у вас делается по обеспечению безопасности движения?

— Во-первых, ужесточается отбор кандидатов, которых мы принимаем на работу. Техника стала более сложной, она требует других подходов к себе. При формировании группы помощников машинистов тепловозов мы стали требовать обязательного среднего образования, полученного либо в школах, либо в училищах, либо в техникумах.

К нам в локомотивное депо пришли новые тепловозы с бортовыми компьютерами, которые также требуют к себе особого подхода. Этот важный момент учитывается при организации работы курсов машинистов тепловозов. Мы пересмотрели подход к формированию групп. Во-первых, значительно ограничили возраст людей, направляемых сюда. Связано это с тем, что, как показывает статистика, после 40 лет люди в силу разных обстоятельств не стремятся к перемене профессии. На курсы машинистов направляем мужчин, как правило, не старше 36 лет.

В последнее время отправили даже выпускников ДВГУПС, потому что встает вопрос о подготовке резерва машинистов-инструкторов, желательнее из числа прошедших дневную форму обу-

чения и имеющих высшее образование. Такие условия диктует время. Кроме того, при формировании группы тех, кто будет впервые работать машинистом тепловозов, проводится соответствующее обучение. Наряду с этим они должны пройти подготовку с отрывом от производства по 40-часовой программе. Там им в более доступной форме, с применением тренажеров, доводится порядок работы машиниста тепловоза в условиях пониженных температур, пути выхода из нестандартных ситуаций. Все это дает свои результаты.

Сама система подразумевает обучение на всем протяжении работы. Но от того, как прошла учеба на первом этапе, зависит будущее этих работников.

Вся подготовка осуществляется с отрывом от производства и за счет предприятия. Все это в комплексе позволило значительно поднять уровень подготовки специалистов и дало возможность больше с них требовать.

— Безаварийная работа депо — это прежде всего забота о безопасности движения. Что у вас делается в этом плане?

— У нас активно действует совет общественных инспекторов по безопасности движения. Им руководит машинист-инструктор Виктор Лукашов. По итогам минувшего года машинист Сергей Лисняк признан лучшим общественным инспектором в отраслевом соревновании. К безопасности движения я тоже имею непосредственное отношение. В силу рода своей деятельности провожу внезапные проверки, наркорейды. К сожалению, такое негативное явление тоже имеет место в нашем коллективе. Есть люди, которые пытаются приходить в поездку не готовыми. От такого контингента освобож-

даемся немедленно и без сожаления. Коллектив в целом работает добросовестно, и не хочется, чтобы отдельные случаи пятнали честь предприятия.

Проявляется забота и о бытовых помещениях. На третьем этаже депо сделан ремонт в душевых помещениях. Сейчас к такой работе приступили и на втором этаже. Там идет восстановление стеновых панелей, замена душевых сеток, перегородок, потолочных перекрытий, сантехники. По большому счету это можно назвать капитальным ремонтом. Далее наступит черед «бытовок» и на первом этаже.

Переход на новую форму оплаты труда позволил значительно поднять заработную плату молодежи, заинтересовать ее, чтобы не было оттока в другие регионы страны, как это было в 1994—1997 годах, когда к нам приезжали искать работу люди со всего СНГ. Человек где родился, там он и должен работать. Это особенно важно для ребят, живущих на линейных станциях. Они не должны никуда уезжать.

— Вот об этом, если можно, подберем.

— Обучающимся за счет средств отделения дороги сохранена система распределения молодых специалистов. А это — гарантированный заработок, гарантированная возможность проходить оплачиваемую практику, получить профессию, которая дает возможность нормально существовать в нашем обществе.

Да, есть, конечно, вопросы при отборе кандидатов. Не всегда мы можем удовлетворить все потребности. Кто-то на нас за это обижается. Но мы, не делая из этого тайны, преимущественное право при трудоустройстве отдаем детям наших работников. Когда мама с

папой работают в коллективе и трудятся там очень хорошо, их ребенку будет неудобно относиться к делу спустя рукава, подводя тем самым своих родителей. Молодежи остается только достойно трудиться. Тем более возможности для карьерного роста парням и девушкам есть. И очень даже неплохие.

— Но при всем том людям надо где-то жить...

— У нас появились реальные пути решения этого вопроса. Есть возможность получить льготную ссуду на срок до 10 лет и приобрести жилье на вторичном рынке. Остальное возместит Компания. Более 40 человек этой возможностью уже воспользовались.

А вот многодетная семья машиниста Сергея Ходеева получила трехкомнатную квартиру. Он сам работает в депо около 10 лет. Жена была уборщицей, сейчас переведена в экипировщицы. С тремя ребятами прожизивали в общежитии. А сейчас семья получила 800 тысяч рублей безвозмездной субсидии на жилье. Это первый случай безвозмездной помощи акционерной компании многодетной семье. Сертификат уже пришел, и это хорошо. Таких людей, которые добросовестно относятся к делу, нужно обязательно поддерживать.

Строительство жилья, которое будет в собственности у акционерной компании, — вопрос времени. Хотя он вполне решаемый. Есть уже решение о том, что на станциях Юктали и Верхнезейск появится жилье Компании, которое будет предоставляться специалистам определенных профессий на время работы. В случае расторжения договора, человек должен вернуть это жилье.

Беседовал
Геннадий АСТАХОВ

НА КОНТРОЛЕ КОЛДОГОВОР

ЗАТЕМ И НУЖЕН ПРОФСОЮЗ, чтобы права защищать

Вопрос о том, зачем нам нужен профсоюз, возникал и эпизодически возникает и высказывается до настоящего времени некоторыми известными нам членами трудовых коллективов. Пожалуй, лучшим ответом на него (в рамках местного масштаба) станет изложенная ниже хронология событий во взаимоотношениях между Владивостокским филиалом дорпрофсоюза Дальневосточной железной дороги и администрацией крупнейшего на территории Владивостокского отделения дороги обособленного подразделения ОАО «РЖД» — Уссурийского локомотиворемонтного завода.

Информация о несоблюдении условий собственного коллективного договора администрацией завода впервые прозвучала в представлении об устранении выявленных нарушений трудового законодательства РФ, направленном в ноябре 2004 года правовой инспекцией труда Владивостокского теркома в адрес руководителя завода по факту не обеспечения нуждающихся работников предприятия бытовым топливом.

Представление руководителем завода было попросту проигнорировано, а требование о привлечении руководителя завода к дисциплинарной ответственности за нарушение условий коллективного договора, направленное в соответствии с постановлением президиума Владивостокского теркома (протокол № 58 от 19 мая 2005 года) в адрес Главного государственного инспектора труда Хабаровского края Я. И. Потеева в 2005 году, было фактически оставлено без правовых пос-

ледствий, предусмотренных Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях.

Информация о вышеозначенном нарушении условий коллективного договора была доведена до сведения Центрального комитета профсоюза и рассмотрена на заседании президиума ЦК Роспрофсоюза (постановление № 22-81 от 21.06.05).

Возможно, отсутствие действенных мер воздействия на сложившуюся ситуацию со стороны центральных органов управления Компании и непринятие мер со стороны государственной инспекции труда спровоцировали недостаток тепла в домах причастных работников и в зимний период 2005 и 2006 годов. Более того, в нарушение условий коллективного договора завода 19 декабря 2005 года, игнорируя протест председателя профсоюзного комитета А. И. Мякишева, директор завода Н. П. Панченко издал приказ № 1924л о приостановлении в 2006 году выплаты материальной помощи работникам завода, уходящим в очередной оплачиваемый отпуск.

Двадцатого декабря прошлого года председатель профсоюзного комитета А. И. Мякишев официально, в письменной форме, обратился к руководителю завода с требованием изменить это решение. Данное требование также было проигнорировано руководством завода, а более двух миллионов рублей, необходимых для реализации названной социальной гарантии отпускникам завода, пополнили миллиардный объем чистой прибыли Компании за 2006 год.

Ситуация на предприятии осложнилась фактически полным расстройством основных принципов социального партнерства — принятие локальных нормативных актов по заводу в редакции, не нашедшей поддержки у профсоюзного комитета, осуществлялось без соблюдения установленной законопроцедуры учета мнения представительного органа работников.

Так, двадцать второго декабря 2006 года председателем профсоюзного комитета в адрес руководителя завода направлена для рассмотрения выписка из расширенного заседания цехового комитета отдела охраны завода о несогласии личного состава с немотивированным лишением всех сотрудников отдела премии за ноябрь 2006 года на 100 процентов. Обращение было оставлено без внимания. Как результат — коллективное заявление работников отдела охраны направлено в транспортную прокуратуру Приморского края.

В нарушение пункта 4.11.10 коллективного договора и вопреки протесту профсоюзного комитета директором завода Н. П. Панченко издан и приведен в действие в редакции, допускающей дискриминацию работников завода, приказ № 2268/л от 27.12.06 «О выплате единовременного поощрения». И так далее, и так далее...

Информации председателя профсоюзного комитета А. И. Мякишева о систематических нарушениях со стороны администрации завода норм Трудового кодекса РФ и коллективного договора при согласовании локальных нормативных актов предприятия было посвящено

отдельное заседание профсоюзного комитета (протокол № 13 от 02.05.06), выписка из протокола направлена для рассмотрения директором завода. О последствиях вы уже догадываетесь: в ответ — молчание. Начало 2007 года отметили тем, что в отпуски работники пошли без материальной помощи.

Учитывая сложившуюся ситуацию, исполнительными органами Владивостокского филиала дорпрофсоюза принято решение о рассмотрении (в очередной раз) вышеизложенных фактов на заседании президиума. Двадцать пятого января 2007 года президиум Владивостокского теркома выносит беспрецедентное решение — направить в адрес президента ОАО «РЖД» В. И. Якунина по основаниям статьи 195 ТК РФ заявление о нарушении директором Уссурийского локомотиворемонтного завода Н. П. Панченко трудового законодательства РФ и условий коллективного договора и привлечении директора завода к дисциплинарной ответственности вплоть до увольнения. И вот тут во взаимоотношениях сторон социального партнерства что-то изменилось. Деятельность администрации завода по устранению выявленных нарушений заметно активизировалась.

Достаточно сказать, что по состоянию на последнюю декаду июня 2007 года в пользу работников, ушедших в очередной оплачиваемый отпуск в текущем календарном году, произведена выплата материальной помощи на общую сумму более одного миллиона рублей.

Конечно, говорить о том, что работа профсоюзных органов на этом заверше-

на, не приходится. Буквально накануне подготовки настоящей статьи к печати, а именно 18 июня 2007 года, директором завода издан приказ № 742, утвердивший график проведения основных мероприятий по производственной и общественной работе на Уссурийском ЛРЗ ОАО «РЖД». Данным графиком предусмотрено ежедневное проведение директором завода планерных совещаний с начальниками цехов основного производства в 19 часов местного времени.

В адрес директора завода правовой инспекцией труда Владивостокского теркома немедленно направлено представление об отмене данного приказа в части привлечения начальников цехов основного производства к сверхурочной работе. В представлении четко указано, что поскольку график в названной части предполагает привлечение причастных работников к работе за пределами продолжительности рабочего времени, установленной Правилами внутреннего трудового распорядка, и не регулируется в приведенном случае частями 2 и 3 ст. 99 ТК РФ, то приказ № 742 от 18.06.07 по вышеозначенным основаниям может быть издан лишь по согласованию с профсоюзным комитетом.

Завершая наше повествование, хотелось бы подчеркнуть и еще одно важное обстоятельство. Выплата на заводе материальной помощи при уходе в отпуск в 2007 году произведена и в пользу тех работников, которые не являются членами профсоюза, но иногда любят подискутировать на тему о состоятельности профсоюза. Возможно, данная публикация поможет им получить ответы на некоторые вопросы. В том числе и на вопрос: «Зачем нам нужен профсоюз?»

Сергей ПЕТРИК,
правовой инспектор труда филиала дорпрофсоюза Владивостокского отделения дороги

НАГРАДЫ ПО ЗАСЛУГАМ

За многолетний добросовестный труд по охране здоровья железнодорожников и членов их семей, медицинское обеспечение безопасности движения поездов и в связи с празднованием Дня медицинского работника приказом президента ОАО «РЖД»

именными часами от президента ОАО «Российские железные дороги» награждена Анета Болотова, врач-терапевт НУЗ «Узловая больница на ст. Новый Ургал»;

знаком «За безупречный труд на железнодорожном транспорте 40 лет» — Зинаида Агапова, медицинская сестра НУЗ «Отделенческая поликлиника на ст. Хабаровск-1»;

знаком «За безупречный труд на железнодорожном транспорте 20 лет» — Ольга Городилова, заместитель главного врача НУЗ «Узловая больница на ст. Уссурийск».

Благодарность президента ОАО «Российские железные дороги» получили: Виктор Салашник — начальник региональной дирекции медицинского обеспечения на Дальневосточной железной дороге;

Александр Быканов — заместитель начальника региональной дирекции медицинского обеспечения на Дальневосточной железной дороге;

Тамара Хомичук, заместитель главного врача НУЗ «Дорожная больница на ст. Хабаровск-1».

Почетной грамотой президента ОАО «Российские железные дороги» награждена Лариса Ганик — заместитель главного врача НУЗ «Отделенческая больница на ст. Комсомольск-на-Амуре».

Приказом министра здравоохранения и социального развития РФ почетной грамотой Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации награждены:

Елена Алешина, старший фельдшер организационно-методического кабинета НУЗ «Отделенческая поликлиника на ст. Облучье»;

Антонина Илюшкина, медицинская сестра НУЗ «Отделенческая поликлиника на ст. Хабаровск-1».

Приказом министра транспорта РФ почетной грамотой Министерства транспорта Российской Федерации награждена Елена Музыко, главный врач НУЗ «Узловая больница на ст. Новый Ургал».

Согласно приказу начальника департамента медицинского обеспечения ОАО «РЖД» денежные премии получили:

Борис Меркешкин, главный врач НУЗ «Дорожная клиническая больница на ст. Хабаровск-1»;

Петр Нидзельский, главный врач НУЗ «Отделенческая больница на ст. Владивосток»;

Александр Махлин, главный врач НУЗ «Отделенческая больница на ст. Комсомольск-на-Амуре»;

Юрий Коршняк, главный врач НУЗ «Отделенческая больница на ст. Тында»;

Любовь Цырульникова, главный врач НУЗ «Узловая поликлиника на ст. Беркамит»;

Александр Ермошин, главный врач НУЗ «Узловая больница на ст. Уссурийск»;

Игорь Горбатюк, главный врач НУЗ «Узловая больница на ст. Юктали»;

Каринэ Аветян, главный врач НУЗ «Узловая поликлиника на ст. Бикин»;

Ольга Трушина, главный врач НУЗ «Узловая больница на ст. Высокогорная».

ЕДА ДОЛЖНА БЫТЬ ЛЕКАРСТВОМ

Можно ли соблюдать диету в эту знойную пору? В жару ведь не до мяса, сыра, яичницы... Не лучше ли отложить ее до зимних деньков? В первых, налегать на одно мясо да яйца и зимой нежелательно. А во-вторых, самые традиционные летние блюда можно легко сделать диетическими. С пользой для здоровья и фигуры. Достаточно немного кулинарной фантазии.

Самое популярное первое блюдо летом — окрошка. Кто бы спорил. Только поищем замену традиционному квасу. Он ведь не зря зовется хлебным. В квас добавляют много сахара. А это уже без комментариев.

Опять же квас квасу рознь. Если внимательно изучить этикетку купленной в магазине или киоске бутылки, то можно обнаружить там не только натуральные солод, сахар, дрожжи, но и консерванты, пищевые добавки...

Или, завидев издалека на бутылке заветное слово «квас», схватить пару емкостей, принести домой, поставить на стол. И тут-то увидеть: «КВАСной напиток». Иные ловкие производители вдобавок маскируют мелкие буквы про напиток орнаментом, ковшами, бородачьи мужиками. И не притерешься. Сам виноват, что обмишурился.

Поэтому, если не можете без кваса, то готовьте его дома — получится более натуральный. Или же покупайте бочковой. А лучше замените хлебный напиток в окрошке обычным кефиром или просто кислым молоком. Разумеется, натуральным кислым, а не прокисшим в пакете порошковым.

Между прочим, в старину в традиционную окрошку вместо кваса часто добавляли огуречный, капустный рассол, то же кислое молоко. Еще один вариант: кефир развести соленой минеральной водой. Вкусно.

Теперь, выражаясь кулинарным языком, поговорим о твердых ингредиентах окрошки. Вареные яйца, свежие и соленые огурчики, зеленый лук, редиска, петрушка, укроп, прочая

зелень приветствуются. Как и отварное мясо или рыба (если уж вместо них добавлять колбасу, то не дешевую!) А вот картошку проигнорируем. Без нее вкус окрошки не изменится.

Конечно, чутко картошки в окрошке не повредит (как и натуральный хлебный квас раз в неделю). Но лучше уж дожидаться молодой — она и вкуснее, и для здоровья полезнее, чем перезимовавшая бульба.



Кроме окрошки есть немало других первых блюд, хорошо освежающих в зной: холодники, свекольники, таратор... Только помните главный принцип: не добавляйте в них картошку, сахар, гренки, крупы.

Что же касается свежих овощей, то никаких ограничений нет. Наоборот, ешьте сейчас больше салатов из огурцов, помидоров, капусты, болгарского перца, редиски, зеленого лука, щавеля, молодой свеклы, репы... Можно добавить в них немного сыра, брынзы. Заправлять салаты лучше сметаной, растительным нерафинированным маслом.

Шашлык в теплой компании на лесной полянке или берегу речки тоже пойдет за милую душу. Как и пойманная в соседнем пруду или речке и собственноручно приготовленная на гриле рыбка.

ПОЛЕЗНЫЕ СОВЕТЫ

В жару больше хочется пить, чем есть. Выбор напитков на первый взгляд огромен. Глаза разбегаются при виде банок, пластиковых и стеклянных бутылок! Только вот, утверждают специалисты, популярные сладкие шипучки жажду не утоляют. Наоборот, усиливают, требуя все новых и новых доз газировки. Отсюда нагрузка на сердце, почки. И реальная опасность ожирения, вызванная чрезмерным

употреблением сахара. Надпись на этикетке «0 углеводов» означает одно — вместо сахара в напиток искусственный подсластитель.

Пиво тоже не приветствуется. Лучший вариант — проверенная веками обычная питьевая вода. Благо сейчас торговля предлагает много марок бутилированной воды. Однако здесь есть риск нарваться на подделку. Вместо ключевой, подземной, артезианской в бутылке может оказаться обычная водопроводная H₂O. Чтобы отбить неприятный вкус, ее усиленно газировали. Вот почему лучше покупать воду без газа, причем одной конкретной марки.

Другой хороший вариант для дома и работы — утолять жажду горячим зеленым чаем. Как издавна поступают в жаркой Средней Азии. Но чай, разумеется, без сахара. И не крепкий.

По материалам СМИ

КОНСУЛЬТАЦИИ ДЛЯ ВАС

ЕСЛИ ВЫ ЗАБОЛЕЛИ...

Статья 14. Порядок исчисления пособий по временной нетрудоспособности, по беременности и родам

1. Пособия по временной нетрудоспособности, по беременности и родам исчисляются исходя из среднего заработка застрахованного лица, рассчитанного за последние 12 календарных месяцев, предшествующих месяцу наступления временной нетрудоспособности, отпуска по беременности и родам.

2. В заработок, исходя из которого исчисляются пособия по временной нетрудоспособности, по беременности и родам, включаются все предусмотренные системой оплаты труда виды выплат, учитываемые при определении налоговой базы по единому социальному налогу, зачисляемому в Фонд социального страхования Российской Федерации, в соответствии с главой 24 части второй Налогового кодекса Российской Федерации. В заработок для исчисления пособий по временной нетрудоспособности, по беременности и родам застрахованным лицам, добровольно вступившим в отношения по обязательному социальному страхованию на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством,

включаются полученные ими доходы, с которых уплачены страховые взносы в Фонд социального страхования Российской Федерации в соответствии с федеральным законом «Об обеспечении пособиями по обязательному социальному страхованию граждан, работающих в организациях и у индивидуальных предпринимателей, применяющих специальные налоговые режимы, и некоторых других категорий граждан».

3. Средний дневной заработок для исчисления пособий по временной нетрудоспособности, по беременности и родам определяется путем деления суммы начисленного заработка за период, указанный в части 1 настоящей статьи, на число календарных дней, приходящихся на период, за который учитывается заработная плата.

4. Размер дневного пособия по временной нетрудоспособности, по беременности и родам исчисляется путем умножения среднего дневного заработка застрахованного лица на размер пособия, установленного в процентном выражении к среднему заработку в соответствии со статьями 7 и 11 настоящего федерального закона.

5. Размер пособия по временной нетрудоспособности, по беременности и родам определяется путем умножения размера дневного пособия на число календарных дней, приходящихся на период временной нетрудоспособности, отпуска по беременности и родам.

6. В случае если размеры пособий по временной нетрудоспособности, по беременности и родам, исчисленные в порядке, установленном настоящей статьей, превышают максимальные размеры пособий по временной нетрудоспособности, по беременности и родам, установленные в соответствии со статьями 7 и 11 настоящего федерального закона, указанные пособия выплачиваются в указанных максимальных размерах.

7. Особенности порядка исчисления пособий по временной нетрудоспособности, по беременности и родам, в том числе для отдельных категорий застрахованных лиц, определяются правительством Российской Федерации.

Начиная с 1 января 2007 года появилась возможность уменьшить размер пособия до величины минимального размера оплаты труда (1100

руб.). Это зависит от поведения больного в период нетрудоспособности.

Основания для уменьшения размера пособия:

— нарушение без уважительных причин в период временной нетрудоспособности режима, предписанного лечащим врачом;

— неявка без уважительных причин в назначенный срок на врачебный осмотр или на проведение медико-социальной экспертизы;

— заболевание или травма, наступившие вследствие алкогольного опьянения или действий, связанных с таким опьянением (до 1 января 2007 года при этих обстоятельствах пособие не выдавалось).

Рассмотрим пример расчета пособия по временной нетрудоспособности.

Пример. Работник болел 11 календарных дней: с 9 по 19 января 2007 года. Страховой стаж на 9 января 2007 года (два варианта):

а) 8 лет 2 мес. 7 дней — 100 %;

б) 7 лет 2 мес. 7 дней — 80 %.

Всего в январе 2007 года 25 календарных дней (без учета праздничных). Расчетный период с 1 января по 31 декабря 2006 года отработан полностью и характеризуется следующими показателями:

— количество календарных дней — 365;

— количество праздничных дней — 12.

Начисленная за этот период заработная плата, учитываемая при определении налоговой базы по ЕСН, зачисляемому в ФСС РФ, — 256 тыс. рублей.

1. Размер среднедневного заработка составил:

$Sд = 256\ 000 / (365 - 12) = 725,21$ руб.

2. Сумма дневного пособия (Пд = Sд × X %) в варианте «а» составляет 100 процентов, но не более установленного ограничения.

а) сравним размер дневного пособия и принятые действующим законодательством ограничения суммы выплачиваемого пособия по временной нетрудоспособности (О = 16 125 руб.). Выбираем меньшую величину (установленное ограничение — это максимальное пособие за полный календарный месяц).

Пд = 725,81 руб.

Од = 16 125 / 25 = 645 руб. это и будет среднедневной заработок для расчета пособия;

б) Пд = 725,81 руб. × 80 % = 580,65 руб.

3. Определяем размер пособия:

а) П = 645 руб. × 11 к.д. = 7095 руб.

б) Пд = 580,65 руб. × 11 к.д. = 6387,15 руб.

Обратите внимание: если застрахованное лицо работает у нескольких работодателей, то оно сможет получить пособия в максимальном размере по каждому месту работы.

ТЕАТР, КОТОРЫЙ ВСЕГДА В ПУТИ



Продолжение. Начало в № 10 и 11
Подводя итоги работы в сезон 1934-1935 годов, дорпрофсоюз отметил успешное выполнение театрального обслуживания работников Уссурийской железной дороги на 20 дней раньше срока. Это еще раз подтвердило, что «крепко спянный коллектив под руководством основателя театра директора Фомина

и председателя МК Попова вместе с вновь влившимися в коллектив главным режиссером Глеттером за девять лет существования оправдали доверие и любовь рабочего класса к своему передвижному театру».

Дорпрофсоюз в своем постановлении выразил надежду, что коллектив театра и впредь будет «своим актуальным репертуаром и прекрасным исполнением содействовать партийным и профсоюзным организациям внедрению в массы директив партии и правительства на точное и неуклонное выполнение приказов наркома Кагановича, что приведет к еще большей обороноспособности нашего социалистического общества и к прекрасной зажиточной жизни рабочих и колхозников нашего отдаленного Дальневосточного края».

Дорпрофсоюз принимает постановление просить президиум крайсовпрофа и крайсоюзрабис выйти с ходатайством перед ВЦСПС и ЦК РАБИС о присвоении звания заслуженного артиста республики А. А. Пенькович.

За сезон 1934-1935 годов театр поставил 240 спектаклей вместо запланированных 200, обслужив 107 631 зрителя. На линиях, крупных станциях проведено 11 конференций зрителей, которые дали весьма высокую оценку рабочему театру.

В апреле 1936 года дорпрофсоюз Дальневосточной железной дороги (в феврале этого года Уссурийская дорога была разделена на Дальневосточную и Амурскую) подвел итоги десятилетней деятельности театра. За это время показано более двух тысяч спектаклей, которые посетили более миллиона человек, предоставлено бесплатных мест красноармейцам ОКДВО более 105 тысяч. Вагоны театра прошли по бывшей Уссурийской дороге более 108 тысяч километров.

Работа артистов проходила в

исключительно сложных условиях. И несмотря на это «железнодорожники бывшей Уссурийской за десять лет сумели увидеть лучшие советские драматические произведения и образцы классики». Артисты оказывали участникам драмкружков при клубах практическую помощь, успешно, по мнению дорпрофсожа, применяли методы работы театра.

Неоднократно по заданию дорпрофсожа театр перебрасывался на станции, находящиеся в прорыве. «В результате приезда передвижного театра станция выходила из прорыва». С 1927 года театр шефствовал над Забайкальским кавалерийским полком. Общее собрание полка постановило, что «это шефство — одна из самых ярких страниц в истории театра. Рабочий театр дорпрофсожа является истинно рабочим, боевым».

С 1928 года театр шефствовал над школой ФЗУ ст. Шимановская. «Изучение быта учащихся, товарищеская поддержка культурных начинаний, помощь идейная и материальная этим начинаниям, горячее участие в жизни школы явились немалым толчком в росте школы» (из постановления конференции зрителей ст. Шимановская).

Во время конфликта на КВЖД коллектив досрочно закончил репетиционную работу и по собственной инициативе перебрался в прифронтовую полосу для культурного обслуживания красноармейцев.

В особенно напряженный для Уссурийской железной дороги 1931 год работники театра после спектаклей ночью шли в депо, увлекая за собой более половины зрителей на сборку паровозов, прибывших на дорогу из центральных районов страны.

В 1932 году театр по заданию ОКДВО перебрался на обслуживаемые колхозной дивизии. Работать пришлось за 10—20 км от станций, сценические площадки устраивались



ДК им. Чумака, где базировался театр

прямо на открытом воздухе. И при таких условиях «коллектив досрочно выполнил задание, получив высокую оценку командования».

В год десятилетнего юбилея при театре существовала группа кукольного театра. Ряд работников посылали для повышения квалификации в Москву. Этот коллектив ищет зрителя, воспитывает его, прививает ему жажду культуры, любовь к советскому театру. Начав свою работу в одном вагоне четвертого класса, который прицеплялся к товарному составу, театр имел в своем распоряжении уже целый поезд, где были вагон-общезитие, вагон-столовая и другие помещения. Вся жизнь и работа артистов проходили «на колесах».

В том же 1936 году дорпрофсоюз обращается к начальнику дороги с просьбой предоставить два дома с соответствующим оборудованием для организации базы театра в Ворошилов-Уссурийске, а также оказать помощь в ремонте вагонов.

В то же время дотация театра увеличилась в связи с малой вместимостью

клубов и нехваткой денег на дороге.

В марте 1937 года при рассмотрении профбюджета на этот год отмечено, что передвижной театр имеет огромный дефицит, что в связи с уменьшением профбюджета ставит под угрозу работу театра. Директору Фомину было предложено увеличить доходную часть за счет увеличения стоимости билетов, прекращения бесплатных постановок и выдачи бесплатных входных билетов, сократить до минимума другие расходы, связанные с постановками.

В апреле 1940 года ЦК союза принимает решение ликвидировать несколько передвижных железнодорожных театров. В их числе театры на Томской и Красноярской дорогах. Театр дорпрофсожа на Дальневосточной остался.

По материалам фондов Государственного архива Хабаровского края и Музея истории ДВЖД подготовили
Антонина ПИВНЕВА,
Нина САЛЬНИКОВА

Продолжение следует

НАХОДКА В ГОСФИЛЬМОФОНДЕ

Окончание. Начало в № 6, 10, 11
5. Их знала и любила вся страна

Меня рассказ летчицы заставил предположить, что у экипажа «Родины» вообще не было никакой аэронавигационной поддержки. Радиоконпас вышел из строя, динамику радиопередатчика заставить работать не удалось даже на земле, не говоря уж про полет. Там она явно бездействовала. И как можно было перепутать реки Амур и Амгунь, тем более что штурман Марина Раскова была лучшей ученицей известного на всю страну члена чкаловского экипажа Александра Белякова на аэронавигационном факультете академии имени Жуковского?

Знакомство с публикациями более позднего времени подтвердили правоту моих сомнений. Оказалось, что связи с землей не было все время перелета. За десять дней до старта «Родины» был арестован ведавший радиоделами полковник Алехин. Он не успел предупредить штурмана Раскову, когда же произойдет смена частот и позывных. Более того, перед самым полетом оказалось, что рация не работает. Чинить ее времени не было. Попытки Марины отремонтировать ее во время полета успехом не увенчались. Выходить из обледе-

нения, сильнейшей болтанки мужественным летчицам приходилось самим, без всякой помощи с земли. Они не имели возможности получить элементарную справку от широкоэвещательных радиостанций. Работать приходилось в кислородных масках и на лютном холоде. И Раскова, и Осипенко обморозились.

Даже сейчас невозможно представить себе полет на расстоянии 6450 километров (а по прямой — 5947), длившийся 26 часов 29 минут при бездействующих радиопередатчике, компасе и приемнике, внутренней телефонной связи. Летчицы не видели местности, не слышали радиомаяков. Жизнь сохраняли только работающие моторы да аэрокомпас, по которому и шел полет. А тогда, в тридцатых... Фантастика да и только!

Гризодубова настолько успешно осуществила посадку на болото, что потом пожалела, что приказала Расковой выпрыгнуть с парашютом. Хотя твердой гарантии, что кабина штурмана, находящаяся впереди самолета, останется невредимой, никто дать не мог. Этой летчице досталось больше всех. Револьвер с несколькими патронами и пара плиток шоколада составляли комплект, обеспечивавший ей выживание в скитаниях по дремучей тайге. Она чуть не утонула в болоте, потеряла унт, была

истощена. Но все-таки ей удалось выйти к самолету и спастись...

От Хабаровска до Москвы к литерному железнодорожному составу с летчицами выходили тысячные толпы людей. Вести поездовверялось самым опытным машинистам. Они в пути нагоняли время, чтобы дать возможность встречающим подольше пообщаться с героями. Мужественные и славные женщины воистину были окружены всенародной любовью. В Амурской области большой митинг состоялся на станции Куйбышевская-Восточная (ныне Белогорск). О нем сообщила «Амурская правда». Газета, начиная с дня вылета и заканчивая напечатанным накануне 21-й годовщины Великого Октября указом о присвоении летчицам звания Героя Советского Союза, в каждом номере публиковала материалы об экипаже «Родины».

Небо и дальше распоряжалось судьбами летчиц. Полина Дмитриевна Осипенко погибла в 1939 году в авиакатастрофе вместе с 29-летним летчиком комбригом Анатолием Серовым.

Марина Михайловна Раскова — командир женского авиаполка — разбилась на пикирующем бомбардировщике Пе-2 в 1943 году. Валентина Степановна Гризодубова всю войну командовала авиационным полком. Она совершила более двухсот боевых

вылетов к партизанам по ночам, с посадками в тылу врага. Умерла прославленная летчица в 1993 году.

Самолет «Родина» подняли на домкраты и перегнали в Комсомольск. Он эксплуатировался почти всю войну.

6. Почтили память погибших

В Комсомольске-на-Амуре чтят память жертв трагедии, случившейся при спасении экипажа «Родины». В этом мне довелось убедиться во время поездки по Дальнему Востоку в одной из журналистских экспедиций, случившейся уже после завершения работы над фильмом. Сопровождавший нас местный краевед, действительный член Географического общества СССР В. Ф. Зувев, рассказал, что обломки самолета «Дуглас» членами туристических клубов заводов имени Ленинского комсомола и Ю. А. Гагарина перевезены за триста километров от места катастрофы вблизи озера Амукит. Фрагмент хвостового оперения установлен на постаменте в центре города как раз напротив того здания, с балкона которого перед горожанами выступали на митинге совершившие мировой рекорд спасенные летчицы. На памятнике — мемориальная табличка с надписью: «Остановись, прохожий! Склони голову перед прахом тех, кто 4.10.1938 г. трагически погиб при

поиске самолета «Родина». И далее приводятся фамилии, имена и отчества с указанием даты рождения и гибели всех жертв авиакатастрофы.

Мы, директор киностудии «БМ» Виктор Пожаров, заместитель директора Андрей Дюкарев и я, так и сделали. Минутой молчания почтили память погибших.

Здесь же, в Комсомольске-на-Амуре, мы встретились с очевидцем трагедии, бывшим фотожурналистом газеты «Дальневосточный Комсомольск» Иваном Васильевичем Паниным. Тогда, в 1938-м, он должен был лететь к месту приземления «Родины» на «Дугласе». Но в последний момент Я. В. Сорокин распорядился заменить его. Вместо Панина в свою последнюю командировку отправился корреспондент военной газеты «Тревога» (сейчас это газета КДВО «Суворовский натиск») Раппопорт. Долго мы проговорили тогда с ветераном об этом и других событиях, очевидцем и участником которых он был.

Такая вот история оказалась связанной с находкой тындинских кинодокументалистов в Госфильмофонде России, положенной в основу документального фильма киностудии «БМ».

Геннадий АСТАХОВ

УДАРНЫЙ ТРУД — АКТИВНЫЙ ОТДЫХ

Пятого августа 1940 года выходит телеграфное распоряжение НКПС № 1063/у о вводе с 6 августа 1940 года в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии Волочаевка-2—Комсомольск-на-Амуре. На основании этого распоряжения 6 августа 1940 года приказом начальника ДВЖД И. А. Шмелева № 254/н на узловой станции Литовко образуется четвертое отделение службы движения (начальник Б. А. Павлович) и четвертое отделение паровозного хозяйства (начальник А. В. Лопатенко, которого вскоре сменил Т. Сподин), а также вагонный участок.

В ведении службы движения было руководство работой всех линейных станций, разъездов, резервом кондукторских бригад станций Литовко, Болонь, оперативное руководство дистанциями пути (Литовко, Болонь (с 1941 года), Комсомольск), сигнализации и связи (Литовко), гражданских сооружений и ОРСа (Литовко), а также грузовой и коммерческой работой. Отделение же паровозного хозяйства руководило основными и оборотными депо (на ст. Волочаевка, Болонь, Литовко, Комсомольск), работой складов топлива и пунктами водоснабжения на станциях Волочаевка-2, Джелюмкен, Литовко, Сельгон, Подали, Комсомольск, а также электростанциями на станциях Волочаевка, Литовко, Болонь. В ведении отделения входило также и оперативное руководство четвертым вагонным участком с вагонным депо станции Комсомольск и пунк-

тами технического осмотра вагонов на станциях Волочаевка-2, Литовко, Болонь.

По приказу народного комиссара путей сообщения Л. М. Кагановича № 302/ц на Комсомольскую железнодорожную линию по путевкам НКПС стали пребывать паровозные машинисты, помощники машинистов, паровозные кочегары, слесари, машинисты углеподъемных кранов, электромеханики, путейцы, связисты, электрики из паровозных депо и дистанций узлов Старый Оскол, Сергач, Киров, Валуйки, Глубокая, Шепетовка, Мичуринск, Конотоп, Орск, Уфа, Брянск-2, Киев, а также с Дальневосточной железной дороги: Облучье, Ин, Хабаровск-2, Вяземская, Бикин.

Приехавшим работать на Комсомольскую железнодорожную линию с разных уголков Советского Союза пришлось начинать трудиться в очень трудных условиях. Несмотря на все эти тяжелейшие условия, многие из прибывших на линию с первых же дней начали добиваться хороших успехов в эксплуатационной работе. Однако это не мешало им принимать активное участие в культурно-спортивной жизни.

— Наряду с производственной, всей культурно-спортивной работой руководил политотдел Комсомольского отделения во главе с Рулиным, — вспоминал старейший железнодорожник Василий Иванович Кукарцев. — Клубом станции Литовко руководил Горенков, спортивную

работу возглавлял начальник отдела кадров дистанции зданий и гражданских сооружений Комаров. В свободное от работы время молодежь активно занималась спортом. Любимым занятием были футбол, городки, лапта, волейбол, шахматы, шашки и другие игры.

Газета «Комсомольская Магистраль» писала: «25 ноября 1940 года в коллективе дистанции связи станции Литовко прошли соревнования лыжников. В них приняли участие четыре команды, в том числе 24 лыжника. Из них одна команда девушек во главе со старшей по смене телеграфистки станции Литовко Т. Сидоровой. Отличились команды электромеханика Тышевича и старшего электромеханика Т. Охвата».

Двадцать девятого декабря 1940 года в отделенческой газете ответственный секретарь районного комитета профсоюза отделения дороги Андрей Горенков рассказал, что «по решению первой организационной районной конференции профсоюза Комсомольской железнодорожной линии, которая состоялась в начале декабря 1940 года, 25 декабря на базе клуба станции Литовко прошел слет спортсменов отделений: службы движения, паровозного хозяйства и вагонного участка. На слете была отмечена хорошая работа по спорту коллективов паровозных депо Литовко, путейцев со станции Болонь и движущих станций Джарман, Литовко, Сельгон, Подали. Ценными подарками были награждены девуш-

ки-лыжницы: машинист паровоза Мария Фадеева, нарядчик кондукторских бригад Мария Кольцова, стрелочница Людмила Евдокимова, помощники машиниста Шепилова, Рыжова, Пыталева, Каретникова, Малюгина, Прохорова, Лазутина, вагонный мастер Мальцев.

Делегаты слета избрали районный комитет спортивного общества «Локомотив» в составе активных спортсменов: Комарова, Рулина, Горенкова, Мальцева, Фадеевой, Лазутиной, Селезнева, Хабарова. Районный комитет возглавил машинист Константин Леднев. Товарищ Леднев на наше отделение прибыл с Оренбургской железной дороги. Там он работал с 1933 года слесарем, помощником машиниста, машинистом. За образцовую работу он неоднократно премирован НКПС, а в 1936 году награжден орденом Трудового Красного Знамени. В 1939 году он был награжден орденом «Знак Почета» и премирован Народным Комиссаром Путей Сообщения карманными часами. В 1940 году за стахановско-кривоносковскую работу нарком наградил его значком «Почетному железнодорожнику», а товарищ М. И. Калинин вручил орден Ленина. В январе 1941 года на станции Литовко состоялся лыжный кросс имени Ворошилова, в котором приняли участие 500 человек работников дороги».

«Комсомольская Магистраль» от 9 апреля 1941 года сообщала: «6 апреля на узле Литовко состоя-

лись первые соревнования по гимнастике. Две команды средней школы (командир т. Кочеткова) сдали восемь упражнений типа «зарядка» на «отлично». Хорошо подготовилась к соревнованиям команда управления отделения движения, где командир Барсукова. Здесь все комсомольцы сдали гимнастические упражнения на «отлично». Чемпионом по гимнастике стала школьница Вера Курявая».

В этой же газете от 1 июня 1941 года сообщалось, что «на узле Литовко прошли соревнования футбольных и волейбольных команд отделения паровозного хозяйства. Победителями стали футболисты паровозного депо станции Комсомольск (командир А. Зуев) и волейбольная команда депо станции Волочаевка-2 (М. Фадеева)».

Железнодорожники Комсомольского отделения, как и весь советский народ, с большим негодованием встретили весть о разбойничьем налете фашистских бандитов на нашу Родину. Более тысячи ушли в Красную армию, оставшиеся на магистрали работали по-стахановски. В свободное от работы время молодежь занималась спортом. Юноши и девушки обучались военному делу...

Федор АНУЧИН,
инструктор-методист
ФСК «Локомотив»,
Нина МИТРОФАНОВА,
директор дома физкультуры
ФСК «Локомотив»

КАК ЭТО БЫЛО

«...СОЗДАТЬ ОРГБЮРО ФК ОБЩЕСТВА «ЛОКОМОТИВ»...

В прошлом году ФСО «Локомотив» торжественно отметило свое семидесятилетие. Именно столько лет назад было образовано физкультурно-спортивное общество железнодорожников. Однако увлечение физической культурой началось значительно раньше. Восстановление народного хозяйства после Гражданской войны, повышение материального и культурного уровня рабочих и служащих способствовали развитию физкультуры и спорта в трудовых коллективах. Профсоюзы стали учреждать спортивные клубы, физкультурные кружки и ячейки. Не стала исключением и Уссурийская железная дорога.

Важное значение для подъема физкультурно-массовой работы имело создание при ВЦИК Высшего совета физической культуры, в состав которого вошли представители ВЦСПС и некоторых отраслевых профсоюзов. В мае 1924 года ВЦСПС провел 1-е Всесоюзное совещание советов физической культуры, на котором был определен порядок создания, регистрации, финансирования кружков физической культуры профсоюзов, проведения соревнований, подготовки общественных кадров и организации международных спортивных встреч.

Шестой съезд профсоюзов СССР (ноябрь 1924 года) отметил, что физкультурная работа получила значительное развитие. Но в постановлениях указывалось, что «профсоюзы пока оказывают недостаточное влияние на общее руковод-

ство физическим воспитанием».

Профсоюзы развернули интенсивное строительство спортивных сооружений, увеличили ассигнования на физкультурно-спортивную работу. Не остался в стороне и дорпрофсоюз Уссурийской железной дороги. В ноябре 1926 года на заседании президиума дорпрофсоюза принято решение о созыве в декабре этого же года совещания по физической культуре. С докладом на заседании президиума выступил инструктор ФК Шадрин, который доложил о своей поездке на южный участок дороги.

К сожалению, просмотреть этот доклад возможности не представилось, но, судя по протоколу совещания, можно увидеть энтузиазм профсоюза в этой работе. На совещании предложено «ввиду не имения спортивных помещений для занятия спортом зимой, перенести всю работу на воздух, для чего уделить максимум внимания на организацию катков, горок, лыжных станций. Наряду с этим широко развивать рабочие секции зимнего спорта».

Было отмечено, что работа многих кружков сводится к выступлениям в клубе в виде демонстрации вольных упражнений и пирамид на сценах.

На заседании принимается решение в будущем году проработать в окончательной форме вопрос строительства спортплощадок, помещений, водных станций.

В декабре 1926 года созывается дорожное совещание, на котором

обсуждалась работа в коллективах дороги по физической культуре и спорту в этом же году. Участники совещания отметили, что спортивные организации физической культуры на дороге сравнительно неплохо обеспечены, а потому в дальнейшем следует выделять больше средств на капитальное строительство и оборудование спортплощадок, дорожного стадиона, водных станций.

Вот что рассказали делегаты совещания корреспонденту журнала «Рабочий путь»: «Владивостокский участок на 100-верстной полосе имеет три прилично работающих кружка по физкультуре. Общий культурный уровень Владивостока очень высок и вызывает большие запросы, а последнее удовлетворить трудно. В настоящее время зимнюю работу развертывают два кружка на Первой Речке с 148 членами и на Угольной с 42 членами. Летом на участке особенно хорошо работают две секции: велосипедная и водно-спортивная. Потребность в летнем инвентаре удовлетворяется на 85 процентов. Сейчас на Владивостокском участке культивируется французская борьба и готовится два руководителя из своей среды по джиу-джитсу и боксу. На Первой Речке хорошо оборудован медкабинет, но нет врача и денег на его содержание».

В совершенно противоположных условиях работают физкультурные кружки Архаринского участка. Делегат оттуда

т. Никитин так охарактеризовал работу своего кружка: кружок работает слабо, нет даже постоянного руководителя. Правление клуба на кружок не обращает внимание. Увязка с парторганами не лучше. Средства физкружка должны получать от месткома через правление клуба, которое в действительности их расходует на другие нужды...

На дороге начинается подготовка руководителей кружков ФК с целью повышения их квалификации. Надо учитывать, что подготовленных для этой работы кадров в ту пору просто не могло быть, большая часть рабочих едва научилась читать. Развитие физкультуры и спорта среди населения являлось одним из пунктов культурно-просветительской работы среди масс.

В апреле 1927 года президиум подвел итоги зимней работы в этом направлении. Было отмечено, что в «скорейшем беге на простых коньках первое место заняла команда Бочкаревского участка, второе — правления Уссурийской железной дороги, третье — Облучья, четвертое и пятое — Владивостока и Вяземского». По хоккею первыми были владивостокцы, вторыми — никольск-уссурийцы, третьими — облученцы. Вдохновленный успешным проведением зимнего спортивного сезона, дорпрофсоюз принимает решение в дальнейшем шире практиковать метод соревнований, выполнения всех технических требований их проведения и медконтроля.

Одновременно с этим дорпрофсоюз

принимает решение настаивать перед дорожной организацией здравоохранения об «усилении форм обслуживания меднадзором физкультурных групп». Для обеспечения профилактическими мероприятиями членов союза ст. Первая Речка учпрофсоюз Владивосток обратился с просьбой в дорстрахкасса с просьбой выделить не менее 500 рублей для развертывания работ по постройке водной станции.

«Учитывая отсутствие в Хабаровске спортплощадки и в связи с ростом численности железнодорожников в ФК» в мае выделяется 600 рублей на окончание строительства спортплощадки на ст. Хабаровск-2.

Летом 1928 года дорпрофсоюз провел обследование состояния спортивных объектов. Было отмечено, что на местах клубы и профсоюзы к физкультурной работе относятся небрежно. Это выражается в «слабой воспитательной работе на местах по борьбе с курением, пьянством и прочими недостаточными наблюдениями за состоянием спортплощадок». Речь шла и о санитарном, и о техническом состоянии, сохранности спортивного инвентаря, его хранения и ремонте.

Именно в эти годы начинает развиваться интерес к занятиям стрельбой, и президиум дорпрофсоюза в своем очередном постановлении в сентябре того же года отмечает, что необходимо уделить больше внимания стрелковой работе...

Десятого ноября 1935 года дорпрофсоюз принимает решение об организации оргбюро ФК общества «Локомотив» на основании указания политуправления НКПС...

По материалам
фондов Государственного архива
Хабаровского края подготовила
Антонина ПИВНЕВА

В БОРЬБЕ ЗА ЧИСЛЕННОСТЬ

Федерация профсоюзов Приморского края провела краевой конкурс молодежных агитбригад «В профсоюзе — наша сила». Соучредителями конкурса стали департамент образования и науки, управление культуры администрации Приморского края, приморские краевые профсоюзные организации работников образования и науки и работников культуры. В подготовке и организации конкурса приняли участие подведомственные организации ФПК — учебно-методический центр, ПКЦНК, ООО «Творчество».



Фото автора

Ой, Вань, смотри, какой экспресс пришел!

В соревновании могли участвовать любые коллективы, приветствовались любые формы агитации. В первом туре конкурса команды каждой отрасли соревновались между собой. Победители вышли во второй тур и соперничали с представителями других профессий в пяти кустовых территориях. Наибольшую активность в конкурсе проявил профсоюз образования и науки, выставив на конкурс более 40 команд!

Всего в конкурсе приняли участие около шестистот человек. Это более 50 команд из 34 городов и поселков Приморья. Учителя и врачи, гидрометеорологи и железнодорожники, работники торговли и культуры показали себя как отличные пропагандисты и

агитаторы. Во второй тур конкурса вышли 12 команд и 120 человек: из Артема, Уссурийска, Дальнегорска, Владивостока, Чугуевки, Уссурийского и Партизанского районов.

Главная цель конкурса заключалась в пропаганде профсоюзного движения среди молодежи, что является одной из важных задач каждой профсоюзной организации, работающей на формирование имиджа профсоюзов и мотивацию профсоюзного членства. Многие из агитбригад, кстати, успели не раз выступить перед различными аудиториями и заслужили самые хорошие отклики.

Победителем стала агитбригада железнодорожного техникума из Уссурийска вместе с агитбригадами профсоюза образования из Чугуевки и профсоюза культуры из Дальнегорска. Все участники конкурса получили памятные подарки и денежные премии.

Председатель жюри конкурса главный специалист департамента образования и науки администрации Приморского края Тамара Рвачева заметила, что подобное мероприятие является украшением любого общественного движения и подтверждает его жизнеспособность.

Организаторы конкурса решили, что практику выступления профсоюзных агитбригад перед массовыми аудиториями необходимо продолжать и пропагандировать.

Наталья ЛЯМИНА, председатель филиала дорпрофсожа на Владивостокском отделении дороги

ВРАЧ ЗА МОЛЬБЕРТОМ

Елена Петровна Рючина известна в Тындинской отделенческой больнице прежде всего как прекрасный организатор. Она заведует детской поликлиникой и умело руководит коллективом медиков. Это качество послужило для работников здравоохранения основанием, чтобы избрать Елену Петровну членом профкома больницы. Люди, как показало время, не раз могли убедиться в правильности сделанного выбора.

Буквально один штрих. По восточному календарю нынешний год проходит под знаком Свиньи. Для того чтобы встретить его соответствующим образом, еще в прошедшем ноябре профком учреждения принял решение провести конкурс снежных скульптур, посвященный милейшему животному. Но как это нередко бывает, у в принципе согласных с хорошей идеей людей вдруг стали появляться отговорки: то какие-то неотложные дела, то уж больно холодная погода.



«Засоленные» бабки

Нужен был импульс, чтобы поднять коллектив. Энтузиастом стал коллектив детской поликлиники. Под руководством заведующей свободные от смены медики вышли на мороз и энергично, с шутками буквально за два-три часа создали яркую скульптурную композицию. И, надо подчеркнуть, сделана она была по эскизам и под художественным началом Е. Рючиной. Тут уж и другим

подразделениям отставать было просто негде. Буквально за несколько дней обширная территория отделенческой больницы превратилась в снежную свиноферму. И каких только хрюшек здесь не было! Разных размеров и расцветок, группами и поодиночке они радовали не только медперсонал и больных. Тындинцы приходили сюда на экскурсии. Врачи шутили, что здесь можно проводить сеансы психотерапии.

Но вернемся к героине нашего повествования. Тяга к прекрасному выражается у нее не только в снежной скульптуре. Елена Петровна прилично владеет кистью и увлекается живописью. Несколько лет назад в поликлинике была открыта постоянно действующая выставка работ врача. Мимо нее не пройдешь просто так, не остановившись, куда бы ты ни спешил и какие бы проблемы тебя ни угнетали. Выполненные маслом пейзажные работы показывают красоту и неповторимость природы средней полосы России. Почему именно этого региона?

Да потому что Елена Петровна оттуда родом и очень любит те места. На БАМ она приехала после окончания Калужского медицинского института. Самостоятельная художница пробует свои силы и в маринистике. Побывав на море, она влюбилась и в него.

Хороша подборка натюрмортов. В них нет нагромождения предметов. Все они подобраны со вкусом, и каждый отвечает теме произведения.



Е. П. Рючина с новыми живописными работами

Феномен Рючиной в том, что она не имеет специального художественного образования. Чтобы утолить творческую жажду, Елена Петровна взяла несколько уроков у профессионала. Директор тындинской художественной школы Нина Одинцова ввела ее в теорию рисунка, раскрыла тонкости работы масляными красками. И дело пошло. Вернисаж врача в детской поликлинике стал как бы стационарным. Время от времени здесь появляются новые работы, происходит замена картин на вновь созданные.

Совсем недавно самодельная художница освоила довольно оригинальный жанр — производство скульптурок из соленого теста. Материал, то есть тесто, делается по особой технологии. Из него лепятся работы, которые потом запекаются в духовке. Получаются очень милые и забавные персонажи. Их выставка в актовом зале больницы, где недавно проходило торжество в честь Дня медицинского работника, вызывала у людей добрые улыбки.

Воистину, для творческого поиска нет границ.

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора

В МИРЕ ИНТЕРЕСНОГО

КТО ТАКОЙ БАЛОБАН

Вы когда-нибудь слышали о соколиной охоте? Так вот, балобан — это птица из семейства соколиных. Не все представители соколиных ценятся охотниками. Привлекают внимание лишь самые смелые, умные, крупные и сильные соколы. Балабан оказался в числе этих самых-самых. Охотятся с ним главным образом в Средней Азии.

Его длина доходит до 60 сантиметров, вес достигает 1200 граммов, а размах крыльев — больше метра. Наряд птицы чаще однотонный — бурый, но встречается и рыжеватый. Глаза темные, пронзительные. Главное оружие балобана — клюв и когти синевато-черного цвета. Живет балобан на деревьях или скалах. Строить гнезда себе он не умеет, поэтому занимает брошенные гнезда или выгоняет хозяев из гнезда. Выгнать из гнезда он может не только мелкую птицу, но даже могильника — крупного орла, который по силе ему равен, но в проворности и отваге уступает. Свое жилище балобан отважно защищает. Если он заметит вблизи гнезда даже лисицу, то ей не поздоровится. В конце весны у балобана появляются птенцы. Они быстро растут и к концу июня уже превосходно летают и сами охотятся, укрываются от врагов. Через два-три года они создают семьи. У балобанов семьи крепкие и не рушатся до конца дней.

ОТВЕТЫ НА СОТОВЫЙ КРОССВОРД «МЕДОВЫЙ ПРЯНИК»

1. Скамья. 2. Идиома. 3. Сундук. 4. Чикаго. 5. Диплом. 6. Орудие. 7. Собаки. 8. Гаврош. 9. Молоки. 10. Провал. 11. Икание. 12. Грибок. 13. Рвение. 14. Пролив. 15. Оратор. 16. Патина. 17. Сортир. 18. Планер. 19. Виардо. 20. Танцор. 21. Труппа. 22.

Палаты. 23. Сводня. 24. Нанаец. 25. «Путана». 26. Копыта. 27. Состав. 28. Армяне. 29. Анкона. 30. Тряпка. 31. Хватка. 32. Соседи. 33. Мрамор. 34. Роблес. 38. Самара. 39. Ореада. 40. Балбес. 41. Сатира. 42. Сериал.

Уважаемые железнодорожники! Для вас работает гостиница «Ерофей»



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

Телефоны администратора гостиницы: 34-88-55, 38-09-54.

Мы ждем вас!

Администрация гостиницы

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.dvzd.ru

Редактор — Антонина ПИВНЕВА
Дизайн и верстка — информцентр дорпрофсожа
Отпечатано в Хабаровской краевой типографии
Адрес: 680038, г. Хабаровск, ул. Серышева, 31.
Заказ № 2211. Тираж 2650 экз.