

С Днем железнодорожника!

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



1 августа 2007 г.
№ 14-15 (46-47)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ



**Поздравляем коллектив
Дальневосточной железной дороги
с победой в отраслевом
экономическом соревновании
за второй квартал!**
**От всей души желаем коллективу
дороги новых трудовых побед.**
Дорпрофсож

ВСТРЕЧА С АКТИВОМ



Фото автора

Фотография на память

В ходе рабочей поездки председателя Роспрофжела Николая Никифорова по Дальневосточной железной дороге состоялась встреча с председателями филиалов дорпрофсожа на Дальневосточной железной дороге, руководителями отделов. На встрече состоялся деловой разговор о перспективах профсоюзной работы, вопросах, касающихся принятия новой редакции коллективного договора, Отраслевого тарифного соглашения, проблемах организации работы структурных подразделений и филиалов дороги и дорпрофсожа.

Николай Алексеевич ответил на многочисленные вопросы, волнующие сегодня не только профсоюзных лидеров, но и рядовых членов профсоюза. Это касалось и передачи ряда работ аутсорсинговым компаниям, и реформирования структуры профсоюза, и социально-экономической защищенности членов профсоюза, и многих других насущных проблем.

Николай Алексеевич отметил положительный опыт работы дорпрофсожа по созданию профсоюзной собственности, что, несомненно, укрепляет авторитет, позиции профсоюза в трудовых коллективах.

Антонина ПИВНЕВА



Уважаемые члены профсоюза железнодорожников и транспортных строителей!

От имени президиума дорпрофсожа сердечно поздравляю вас с профессиональным праздником — Днем железнодорожника.

В этом году мы отмечаем 110-летие Дальневосточной железной дороги. За эти годы здесь трудилось немало специалистов высокого уровня, многие имена строителей и тружеников магистрали вошли в историю не только дороги, но и страны, их именами названы улицы и станции.

Немало достойных людей трудится сегодня на дороге, преумножая славу самых отдаленных от центра страны участков Транссиба и БАМа, обеспечивая бесперебойную доставку грузов, безопасную и своевременную перевозку пассажиров.

Большую работу по обеспечению безопасности движения поездов, охране труда работников, улучшению их бытовых условий, защите социально-экономических гарантий и законных прав проводит и профсоюзный актив нашей дорожной профсоюзной организации. Взаимодействие с руководителями предприятий, взаимопонимание помогают сделать труд и быт лучше, а социальные гарантии — более надежными.

Желаю всем труженикам магистрали, филиалов компании «Российские железные дороги», дочерних обществ, транспортных строительных предприятий больших творческих успехов на благо экономического и социального развития коллективов. Здоровья вам всем и огромного личного счастья.

Виталий БАБИЙ,

председатель дорожной объединенной первичной профсоюзной организации Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей на Дальневосточной железной дороге

Многоуважаемый Виталий Ильич!

Поздравляю вас и весь коллектив с Днем железнодорожника!

Желаю вам и вашим коллегам крепкого здоровья, благополучия, новых творческих горизонтов. Пусть жизнь принесет вам удачу, подарит успехи, сохранит и приумножит то, что уже достигнуто.

Владимир БОНДАРЕНКО,
председатель
Хабаровского краевого
объединения
организаций профсоюзов,
член ОП РФ



Уважаемые железнодорожники, дорогие ветераны!

Сердечно поздравляю вас с профессиональным праздником — Днем железнодорожника!

Примите самые искренние пожелания вам, вашим семьям и близким. Крепкого здоровья, счастья и благосостояния! Пусть добрый земной свет сопутствует в делах и стремлениях. Праздничного вам настроения!

С уважением,
А. А. СУХИНИН,
директор Дальневосточного филиала
НПФ «Благосостояние»

Поздравляем работников газеты «Профсоюзная жизнь», штатных авторов, всех читателей с нашим профессиональным праздником — Днем железнодорожника!

Профсоюзная газета, учредителем которой является дорпрофсож Дальневосточной железной дороги, является нужным и полезным органом печати. Она пользуется большим успехом в профсоюзных организациях предприятий Комсомольского отделения дороги, где подписка с каждым годом возрастает.

Желаем вам реализации творческих планов, верных читателей, надежных партнеров, ярких интересных публикаций, здоровья и счастья, всех земных благ!

По поручению профсоюзного актива
Татьяна ПАВЛЕНКО,
специалист по оргработе филиала дорпрофсожа
Комсомольского отделения дороги

РАЗГОВОР НА СЕРЬЕЗНЫЕ ТЕМЫ

Двадцать седьмого июля состоялось совместное совещание руководства дороги и дорпрофсожа по подведению итогов выполнения обязательств коллективного договора за первое полугодие 2007 года. В работе совместного заседания приняли участие вице-президент ОАО «РЖД» Вячеслав Лемешко и председатель Роспрофжела Николай Никифоров. С отчетом руководства дороги выступили начальник Дальневосточной железной дороги Михаил Заиченко, дорпрофсожа — председатель дорпрофсожа Виталий Бабий.

шению условий охраны труда освоено 130 млн. рублей, что составило 0,73 процента от эксплуатационных расходов.

Потребность в торгово-бытовом обслуживании работников, проживающих на линейных станциях и разъездах, осуществляется через социально-технологический заказ дороги через 102 предприятия торговли, 61 предприятие общественного питания, 6 предприятий хлебопечения и 19 хлебопечек и удовлетворена полностью.

Работников дороги обслуживают

снижении объемов выгрузки к уровню прошлого года на 1,2 процента простой под одной грузовой операцией увеличен на один час, оборот местного вагона замедлен на два часа в связи с несвоевременной выгрузкой вагонов в портах.

При переходе на корпоративную систему оплаты труда обеспечен рост заработной платы работников всех основных производственных групп. Но наименьшими темпами обеспечен рост заработной платы электромехаников СЦБ и электромонтеров контактной сети. При росте заработной

платой локомотивных бригад продолжает оставаться сложным: за первое полугодие 2007 года допущен рост сверхурочных часов работы на 13 процентов. Увеличены на 21 процент часы следования локомотивных бригад резервом, что равнозначно нерациональному использованию 106 бригад. На дороге работают 2,8 тысячи общественных инспекторов, которые провели более 18 тысяч проверок, выявили 40 тысяч и предотвратили 3 тысячи нарушений, но итоги первого полугодия заставляют признать, что положение с безопасностью движения остается тревожным — общее количество нарушений ненамного улучшено по сравнению с предыдущим годом (137 против 156 случаев).

Хотя количество нарушителей трудовой дисциплины сократилось на 4 процента, 22 работника совершили прогулы без уважительных причин, в том числе 4 — связанных с пьянством.

Профилактические мероприятия позволили за истекший период снизить на 33 процента количество случаев хищений, но задержаны 23 работника дороги, что только на четыре человека меньше аналогичного периода прошлого года.

Для осуществления потребностей работников дороги в услугах детских садов, школ-интернатов в пределах Дальневосточной железной дороги функционируют 27 негосударственных учреждений, в том числе 22 детских сада с числом мест 2953 и пять школ-интернатов на 1629 мест, но уже сегодня имеющийся фонд по ст. Хабаровск-1 не позволяет принять всех детей, состоящих на учете.

Выполнены обязательства по санаторно-курортному обеспечению работников дороги, но загрузка санаториев-профилакториев не превышает в целом 58,8 процента, что не позволяет обеспечить самокупаемость этих подразделений.

Выступающие в прениях поднимали вопросы разной направленности, но все они касались организации труда железнодорожников, соблюдения Трудового кодекса, правил внутреннего распорядка, обеспечения их спецодеждой, социальной защищенности.

Так, например, начальник Хабаровского отделения дороги Павел Нехаев заострил внимание

комитет остались в стороне от решения этих проблем. Он призвал всех руководителей подразделений, председателей профкомов работать совместно и нести коллективную ответственность.

Старший мастер ПТО Хабаровского вагонного эксплуатационного депо Юрий Часовских поднял вопрос обеспечения питьевой водой работников не только своего предприятия, но и других, расположенных в районе ст. Хабаровск-2, где из кранов бежит техническая вода, непригодная для употребления в пищу. Кроме того, обратил внимание на тот факт, что осмотрщикам зачастую приходится выезжать на «окна» на пригородных поездах, да и возвращаться тоже. А это означает, что прибывают они задолго до начала «окна» и рабочего дня, а возвращаются значительно позже, но сверхурочной работой это считать нельзя.



Машинист локомотивного депо Комсомольск Василий Ильин заострил внимание на проблему, которая возникнет уже в ближайшем будущем — дом отдыха локомотивных бригад на ст. Высокогорная. В прошлом году ее перевели в благоустроенное помещение, отдав целый подъезд в построенном жилом доме. Однако с ростом в недалекой перспективе грузопотока, а значит количества бригад, останавливающихся в доме отдыха, мест не будет хватать.

Председатель профсоюзного комитета шестой Хабаровской дистанции пути Владимир Жигарев задал вопрос гостям: «Намерен ли «Ермак» покорять Дальневосточные просторы?» Речь идет о путевских комплексах «Ермак», которые уже бороздят просторы Московской железной дороги и где предусмотрено все необходимое для проживания путейцев в период работы на отдаленных участках.

Он же отметил, что внешний вид путейца, имея в виду спецодежду, оставляет желать лучшего. А ведь и от этого зависит престиж профессии.

В адрес Росжелдорснаб высказывались претензии не только по несвоевременному поступлению спецодежды. В разгар ремонта пути не поступают в необходимом количестве шпалы. И это не только в этом году. Данная проблема возникает ежегодно. И до сих пор она не решается.

В ряде выступлений звучали претензии в адрес страхового общества ЖАСО. Дорпрофсож второй год страхует железнодорожников от несчастных случаев в быту. И если в прошлом году, когда страховой компанией была ДальЖАСО, вопросов по поводу выплат не возникало, то в нынешнем, когда компания изменилась и ею стала ЖАСО, люди не могут получить страховые выплаты.

Окончание на 10-й стр.



Первое полугодие 2007 года для дороги было успешным. Динамика роста объемов грузоперевозок и улучшения использования подвижного состава положительно отразились на итоговых показателях эксплуатационной работы: грузооборот возрос на 5,8 процента к уровню прошлого года и на 4 процента к плану, перевезено практически 26 млн. тонн груза, что на 6,3 процента больше уровня прошлого года и на 2,1 процента выше планового задания. Общий прирост погрузки к уровню прошлого года составляет более 1,5 млн. тонн. Пассажирооборот во всех видах сообщений возрос на 0,6 процента к 2006 году и на 0,2 процента к установленному заданию.

Достигнут рост к уровню прошлого года основных качественных показателей использования подвижного состава: среднесуточная производительность локомотива возросла на 2 процента, средний вес поезда увеличился на 43 тонны, техническая скорость возросла на 0,5 км/час. Задание по сбору выручки от грузовых перевозок выполнено с ростом на 9,6 процента, от пассажирских — на 3, от прочих продаж — на 6,4 процента. Достигнуто снижение себестоимости перевозок к плановому уровню на 4,3 процента.

Среднемесячная заработная плата в основной деятельности составила 21 972 рубля, в эксплуатации — 22 550 рублей, с ростом к аналогичному периоду прошлого года на 14,7 процента.

Полугодовое задание по производительности труда перевыполнено дорогой на 2,2 процента, к аналогичному периоду прошлого года производительность труда выросла на 5,3 процента. На мероприятия по улуч-

шению условий охраны труда освоено 130 млн. рублей, что составило 0,73 процента от эксплуатационных расходов.

Потребность в торгово-бытовом обслуживании работников, проживающих на линейных станциях и разъездах, осуществляется через социально-технологический заказ дороги через 102 предприятия торговли, 61 предприятие общественного питания, 6 предприятий хлебопечения и 19 хлебопечек и удовлетворена полностью.

Работников дороги обслуживают снижением объемов выгрузки к уровню прошлого года на 1,2 процента простой под одной грузовой операцией увеличен на один час, оборот местного вагона замедлен на два часа в связи с несвоевременной выгрузкой вагонов в портах.

При переходе на корпоративную систему оплаты труда обеспечен рост заработной платы работников всех основных производственных групп. Но наименьшими темпами обеспечен рост заработной платы электромехаников СЦБ и электромонтеров контактной сети. При росте заработной

платой локомотивных бригад продолжает оставаться сложным: за первое полугодие 2007 года допущен рост сверхурочных часов работы на 13 процентов. Увеличены на 21 процент часы следования локомотивных бригад резервом, что равнозначно нерациональному использованию 106 бригад.

На дороге работают 2,8 тысячи общественных инспекторов, которые провели более 18 тысяч проверок, выявили 40 тысяч и предотвратили 3 тысячи нарушений, но итоги первого полугодия заставляют признать, что положение с безопасностью движения остается тревожным — общее количество нарушений ненамного улучшено по сравнению с предыдущим годом (137 против 156 случаев).

Хотя количество нарушителей трудовой дисциплины сократилось на 4 процента, 22 работника совершили прогулы без уважительных причин, в том числе 4 — связанных с пьянством.

Профилактические мероприятия позволили за истекший период снизить на 33 процента количество случаев хищений, но задержаны 23 работника дороги, что только на четыре человека меньше аналогичного периода прошлого года.

Для осуществления потребностей работников дороги в услугах детских садов, школ-интернатов в пределах Дальневосточной железной дороги функционируют 27 негосударственных учреждений, в том числе 22 детских сада с числом мест 2953 и пять школ-интернатов на 1629 мест, но уже сегодня имеющийся фонд по ст. Хабаровск-1 не позволяет принять всех детей, состоящих на учете.

Выполнены обязательства по санаторно-курортному обеспечению работников дороги, но загрузка санаториев-профилакториев не превышает в целом 58,8 процента, что не позволяет обеспечить самокупаемость этих подразделений.

Выступающие в прениях поднимали вопросы разной направленности, но все они касались организации труда железнодорожников, соблюдения Трудового кодекса, правил внутреннего распорядка, обеспечения их спецодеждой, социальной защищенности.

Так, например, начальник Хабаровского отделения дороги Павел Нехаев заострил внимание

комитет остались в стороне от решения этих проблем. Он призвал всех руководителей подразделений, председателей профкомов работать совместно и нести коллективную ответственность.

Старший мастер ПТО Хабаровского вагонного эксплуатационного депо Юрий Часовских поднял вопрос обеспечения питьевой водой работников не только своего предприятия, но и других, расположенных в районе ст. Хабаровск-2, где из кранов бежит техническая вода, непригодная для употребления в пищу. Кроме того, обратил внимание на тот факт, что осмотрщикам зачастую приходится выезжать на «окна» на пригородных поездах, да и возвращаться тоже. А это означает, что прибывают они задолго до начала «окна» и рабочего дня, а возвращаются значительно позже, но сверхурочной работой это считать нельзя.

Машинист локомотивного депо Комсомольск Василий Ильин заострил внимание на проблему, которая возникнет уже в ближайшем будущем — дом отдыха локомотивных бригад на ст. Высокогорная. В прошлом году ее перевели в благоустроенное помещение, отдав целый подъезд в построенном жилом доме. Однако с ростом в недалекой перспективе грузопотока, а значит количества бригад, останавливающихся в доме отдыха, мест не будет хватать.

Председатель профсоюзного комитета шестой Хабаровской дистанции пути Владимир Жигарев задал вопрос гостям: «Намерен ли «Ермак» покорять Дальневосточные просторы?» Речь идет о путевских комплексах «Ермак», которые уже бороздят просторы Московской железной дороги и где предусмотрено все необходимое для проживания путейцев в период работы на отдаленных участках.

Он же отметил, что внешний вид путейца, имея в виду спецодежду, оставляет желать лучшего. А ведь и от этого зависит престиж профессии.

В адрес Росжелдорснаб высказывались претензии не только по несвоевременному поступлению спецодежды. В разгар ремонта пути не поступают в необходимом количестве шпалы. И это не только в этом году. Данная проблема возникает ежегодно. И до сих пор она не решается.

В ряде выступлений звучали претензии в адрес страхового общества ЖАСО. Дорпрофсож второй год страхует железнодорожников от несчастных случаев в быту. И если в прошлом году, когда страховой компанией была ДальЖАСО, вопросов по поводу выплат не возникало, то в нынешнем, когда компания изменилась и ею стала ЖАСО, люди не могут получить страховые выплаты.

Окончание на 10-й стр.

ИТОГИ ДОРОЖНОГО СОРЕВНОВАНИЯ ЗА ВТОРОЙ КВАРТАЛ 2007 ГОДА

1 место:

— Тындинское отделение железной дороги (руководитель Щербаков Георгий Анатольевич, председатель филиала дорпрофсоюза Сверкунов Виктор Александрович);

— железнодорожная станция Спасск-Дальний (руководитель Горячкин Михаил Анатольевич, председатель ПК Тяжелникова Марина Геннадьевна);

— железнодорожная станция Угольная (руководитель Лексиков Александр Владимирович, председатель ПК Бабурова Раиса Ивановна);

— локомотивное депо Тында (руководитель Джигола Вячеслав Антонович, председатель ПК Сорокин Алексей Александрович);

— Спасск-Дальненская дистанция сигнализации (руководитель Петрук Петр Иванович, председатель ПК Ермак Наталья Юрьевна);

— Уссурийская дистанция защитных лесонасаждений (руководитель Волк Зинаида Федоровна, председатель ПК Сидненко Сергей Григорьевич);

— центр диагностики путевого хозяйства (руководитель Романко Алексей Анатольевич, председатель ПК Пономарева Руслана Михайловна);

— путевая машинная станция № 217 (руководитель Кононец Юрий Иванович, председатель ПК Губина Ольга Владимировна);

— Сибирцевский щебеночный завод (руководитель Редин Александр Викторович, председатель ПК Галюк Вера Васильевна);

— Хабаровская дистанция электроснабжения (руководитель Седлер Роберт Владимирович, председатель ПК Филиппова Татьяна Николаевна);

— Биробиджанская дистанция сигнализации, централизации и блокировки (руководитель Левковский Николай Иванович, председатель ПК Кудрявцев Павел Константинович);

— Тындинский региональный центр связи (руководитель Циганчук Сергей Леонтьевич, председатель ПК Стружкина Наталья Анатольевна);

— дорожный центр фирменного транспортного обслуживания (руководитель Соколенко Александр Андреевич, председатель ПК Алова Нина Григорьевна);

— дирекция по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении (руководитель Шулин Михаил Васильевич, председатель ПК Гетманская Тамара Васильевна);

— Хабаровская дистанция гражданских сооружений (руководитель Ершов Борис Васильевич, председатель ПК Солодова Людмила Юрьевна);

— Энергосбыт (руководитель Помозов Евгений Андреевич, председатель ПК Казанцева Наталья Владимировна);

— предприятие по материально-техническому снабжению Владивостокского отделения железной дороги (руководитель Степаненко Александр Николаевич, председатель ПК Коннова Валентина Петровна);

— механизированная автобаза Хабаровского отделения железной дороги (руководитель Попов Юрий Вячеславович, председатель ПК Луговая Юлия Петровна).

2 место:

— Комсомольское отделение железной дороги (руководитель Дмитрук Николай Анатольевич, председатель филиала дорпрофсоюза Козырев Николай Михайлович);

— железнодорожная станция Биробиджан (руководитель Ляшенко Евгений Александрович, председатель ПК Ильина Светлана Анатольевна);

— железнодорожная станция Облучье (руководитель Каширский Павел Алексеевич, председатель ПК Ильина Светлана Анатольевна);

— локомотивное депо Партизанск (руководитель Девятаев Александр Павлович, председатель ПК Кучерявенко Владимир Геннадьевич);

— Биробиджанская дистанция пути (руководитель Тюлюпа Александр Иванович, председатель ПК Киреева Ольга Алексеевна);

— путевая машинная станция № 220 (руководитель Шульженко Николай Григорьевич, председатель ПК Вавилова Наталья Владимировна);

— Комсомольская дистанция электроснабжения (руководитель Волков Сергей Александрович, председатель ПК Кузнецова Татьяна Митрофановна);

— Владивостокская дистанция сигнализации, централизации и блокировки (руководитель Хроленко Виктор Анатольевич, председатель ПК Гончуков Виталий Васильевич);

— Уссурийская дистанция гражданских сооружений (руководитель Клименко Геннадий Николаевич, председатель ПК Закарадзе Виктор Григорьевич).

3 место:

— железнодорожная станция Владивосток (руководитель Козко Игорь Иванович, председатель ПК Бабурова Раиса Ивановна);

— локомотивное депо Первая Речка (руководитель Асмирко Игорь Владимирович, председатель ПК Приходько Александр Васильевич);

— Партизанская дистанция пути (руководитель Драголюб Андрей Сергеевич, председатель ПК Писник Николай Михайлович);

— Хабаровская дистанция сигнализации, централизации и блокировки (руководитель Драпеза Сергей Иванович, председатель ПК Микинян Сергей Нерсесович).

УЧРЕЖДЕНА МЕДАЛЬ «ЗА РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ»

Десятого июля президент России Владимир Путин подписал указ «Об учреждении медали «За развитие железных дорог». Медалью будут награждаться граждане за заслуги в развитии железнодорожного транспорта в РФ и большой вклад в подготовку кадров, научную и иную деятельность, направленную на повышение эффективности его работы.

Медаль «За развитие железных дорог» изготовлена из серебра. Она имеет форму круга диаметром 32 мм

с выпуклым бортиком с обеих сторон. На лицевой стороне медали изображены первый русский паровоз и современный электровоз. На оборотной стороне медали надпись «За развитие железных дорог», под ней — номер медали. Все изображения на медали рельефные. Медаль при помощи ушка и кольца соединяется с пятиугольной колодкой, обтянутой шелковой муаровой лентой зеленого цвета с продольными полосками серебристого и черного цветов по краям ленты.

ПОЧЕТНЫЕ РАБОТНИКИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ

Звание «Почетный работник Дальневосточной железной дороги присвоено:

Абрамову Владимиру Петровичу — токарю эксплуатационного вагонного депо Уссурийск;

Вырупаеву Владимиру Викторовичу — слесарю по ремонту автомобилей путевого машинной станции № 313 ст. Амур;

Губенко Василию Ивановичу — мастеру участка Комсомольской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций;

Демину Анатолию Алексеевичу — локомотивному диспетчеру ДЦУП службы перевозок управления дороги;

Ершову Валерию Николаевичу — машинисту реактивной установки пункта мехочистки вагонов ст. Беркалит эксплуатационного вагонного депо Тында;

Земцовой Ирине Анатольевне — ведущему инженеру железнодорожной станции Ванино;

Киселеву Владимиру Николаевичу — промывальщику-пропарщику цистерн Комсомольского эксплуатаци-

онного вагонного депо;

Кобернику Дмитрию Кузьмичу — электромеханику района электрических сетей Ружинской дистанции электроснабжения;

Козлову Сергею Степановичу — дорожному мастеру Партизанской дистанции пути;

Лапик Ольге Васильевне — начальнику железнодорожной станции Арсеньев;

Левиной Нине Сергеевне — ведущему экономисту Бикинской дистанции пути;

Лоншаковой Татьяне Семеновне — маневровому диспетчеру станции Тында;

Малиновской Татьяне Владимировне — начальнику железнодорожной станции Известковая;

Марченко Юрию Борисовичу — электромонтеру контактной сети Облученской дистанции электроснабжения;

Матюшкову Владимиру Степановичу — начальнику Высокогорненской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;

Медведеву Михаилу Григорьевичу — заместителю главного

ревизора по безопасности движения поездов дороги;

Неретину Геннадью Павловичу — заместителю начальника мостоиспытательной станции центра диагностики путевого хозяйства;

Паневиной Людмиле Васильевне — инженеру по охране труда и техники безопасности Партизанской дистанции пути;

Пустовому Геннадью Александровичу — начальнику участка Биробиджанской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;

Решетняк Татьяне Алексеевне — дежурной по железнодорожной станции Розенгартовка;

Суртаеву Леониду Васильевичу — дорожному мастеру Комсомольской дистанции пути;

Суханову Александру Петровичу — электромеханику Тындинской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;

Сучкову Владимиру Сергеевичу — машинисту тепловоза локомотивного депо Партизанск;

Щербакову Георгию Анатольевичу — начальнику Тындинского отделения дороги.

У СМОЛЯНИНОВЦЕВ

БОЛЬШОЕ БУДУЩЕЕ ЭТО ДЕПО ЛУЧШЕЕ



Начальник Дальневосточной железной дороги Михаил Заиченко принял участие в торжествах по поводу сдачи в эксплуатацию нового пункта технического обслуживания (ПТО) локомотивов на станции Смоляниново Владивостокского отделения.

Данный проект оценивается в 250 млн. рублей. Работы, которые начались в 2005 году, выполнены в рамках инвестпрограммы РЖД «Кузбасс—Дальневосточный транспортный узел». Новое ПТО создано для обслуживания локомотивов, в том числе и современных электровозов 2ЭС5К «Ермак». На Дальневосточную дорогу уже поступили 22 двухсекционных локомотива данной серии, и еще восемь «Ермаков» в трехсекционном исполнении придут до конца года. Электровозы нового поколения необходимы для вождения тяжелых поездов массой более 6 тыс. тонн на направлении Угловая—Находка, где профиль пути на ряде участков осложнен затяжными уклонами (более 25 тысячных) и кривыми малого радиуса менее 300 м.

Новый ПТО оснащен современным технико-диагностическим и ремонтным оборудованием, позволяющим проводить обслуживание локомотивов на более высоком качественном уровне.

По словам начальника Дальневосточной железной дороги Михаила Заиченко, Смоляниновскому узлу в стратегической программе развития дороги до 2030 года отводится особая роль. К этому времени объемы перевозки контейнеров будут увеличены до одного миллиона штук в год. Для сравнения, в прошлом году

дорога перевезла 186 тысяч контейнеров. Решение этой задачи потребует дальнейшего развития тяжеловесного движения (весовые нормы возрастут до 6300 тонн), значительного увеличения локомотивного парка, развития локомотивных «плеч». Сегодня, с открытием нового пункта технического обслуживания, поезд, сформированный в Находке-Восточной, идет до Белогорска, а это 1200 километров, без смены локомотива.

Служба по связям с общественностью Дальневосточной железной дороги
Фото Александра Артамонова



Согласно решению комиссии, рассмотревшей итоги экономического соревнования среди коллективов локомотивных депо Хабаровск-2 и Смоляниново за первый квартал 2007 года, звание победителя не было присуждено ни одному коллективу, оба депо набрали равное количество баллов.

По итогам второго квартала коллектив локомотивного депо Хабаровск-2 набрал 119 баллов, коллектив локомотивного депо Смоляниново — 128 баллов. Победителем экономического соревнования признан коллектив локомотивного депо Смоляниново.

Комиссия решила премиальный фонд за первый квартал 2007 года включить в фонд поощрения за первое полугодие.

Кубок победителя уже вручен коллективу локомотивного депо Смоляниново в присутствии начальника дороги на торжественном собрании коллектива, посвященном сдаче в эксплуатацию нового пункта технического обслуживания (ПТО) локомотивов, состоявшемся 20 июля.

НАГРАДЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА

ЗА ЗАСЛУГИ
ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ

Борис Александрович Кревсун — машинист тепловоза, электровоза локомотивного депо Уссурийск. Он прошел трудовой путь от помощника машиниста тепловоза до машиниста электровоза первого класса, в совершенстве овладел передовыми методами вождения поездов, свои знания и опыт работы передает молодым коллегам. За время работы им подготовлены к самостоятельному управлению локомотивом 11 машинистов.

Применяя передовые методы работы, освоил в совершенстве вождение поездов повышенного веса, управление всеми сериями тепловозов, электровозов, эксплуатируемых на Дальневосточной железной дороге. Благодаря техническим знаниям, творческому отношению к работе он использует малейшую возможность рационально расходовать электроэнергию, обеспечивать безопасность движения поездов, что позволило ему добиться высоких показателей в работе.

За более чем двадцатилетний стаж безупречной работы на железной дороге у Бориса Александровича не было ни одного случая производственного травматизма. Хорошие знания устройств и особенностей работы узлов электровоза, правильное управление им и, самое главное, хозяйственное отношение к технике — вот те качества, которые присущи ему.

Возглавляемая им локомотивная бригада обеспечивает ежегодно экономии электроэнергии свыше 6000 кВт часов, производительность локомотива, техническая скорость перевыполняются.

За долготелетний плодотворный труд, надежное обеспечение безопасности движения поездов и высокие производственный показатели в 1992 году Кревсун награжден именными часами министра путей сообщения, в 2001 году — нагрудным знаком «100 лет Транссибирской магистрали».

ЗАСЛУЖЕННЫЙ
РАБОТНИК ТРАНСПОРТА

Фото Виктора Тарасова

Четырнадцатого июля президент России Владимир Путин подписал указ о награждении правительственными наградами ряда россиян. Есть в этом списке и фамилия дальневосточного железнодорожника, мостового мастера пятой Хабаровской дистанции пути Александра Яковлевича Фейцера. Ему присвоено звание Заслуженного работника транспорта. Это не единственная награда, которую он получил за годы работы в дистанции. В 1998 году за участие в строительстве первой очереди моста через Амур он был удостоен ордена Почета.

Не имея за многие годы работы случаев брака, Фейцер категоричен в вопросах безопасности движения. По его мнению, крушения и сходы, особенно участвовавшие в последнее время, имеют под собой одну причину — беспечность и безответственность людей, непосредственных руководителей тех или иных работ. А чтобы трагедий не происходило, достаточно соблюдать инструкции и правила.

Случаются, конечно, и замечания по эксплуатации вверенного ему объекта, особенно во время весеннего и осеннего комиссионных осмотров пути. Однако, как правило, не очень существенные, а потому и устраня-

ются они без задержек, что называется, по горячим следам. В целом же балльность текущего содержания мостового пути в последние полгода неизменно отличная: десять баллов. Кстати, меньше у мостовых околотов не бывает вообще.

Для эксплуатационника Фейцера, принимавшего участие в строительстве первой очереди моста все огрехи строителей, которые сегодня возводят вторую очередь перехода через Амур, буквально как на ладони. Как-то не поленился и подсчитал все эти несовершенства и недочеты реализуемого проекта: оказалось ни много ни мало — полтора десятка. Ознакомил со своими наблюдениями руководство стройки, там все это тщательно записали. И вероятно согласились, так как сейчас все делают в соответствии с записанным. Для Фейцера это лучше всякой благодарности, потому что если строители сделают все как надо сейчас, то потом путейцам не придется устранять «хвосты» в ходе эксплуатации моста.

В этом он весь, путеец Фейцер: и сам трудится добросовестно, и от окружающих того же требует. Потому и награда — по заслугам.

Владимир ИВАЧЕВ

ЛУЧШИЕ ОБЩЕСТВЕННИКИ

Звания «Лучший общественный инспектор по безопасности движения поездов» по итогам второго квартала 2007 года удостоены:

АМАНОВ Марат Есенович — оператор дефектоскопной тележки Юкталинской дистанции пути;
АМЕЛЬКИН Валерий Константинович — составитель поездов станции Беркамит;
БОГДАНОВ Роман Матвеевич — оператор дефектоскопной тележки Комсомольской дистанции пути;
ВОРОБЬЕВ Константин Васильевич — электромеханик контактной сети Хабаровской дистанции электроснабжения;
ВОРОНКОВ Дмитрий Михайлович — электромеханик СЦБ Биробиджанской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
ГЕРАСИМОВ Николай Михайлович — оператор дефектоскопной тележки Владивостокской дистанции пути;
ГУЗОВСКИЙ Виктор Вильгельмович — машинист тепловоза локомотивного депо Тында;
ДАВИДЮК Андрей Владимирович — электромонтер Февральской дистанции электроснабжения;
КНЯЗЕВ Александр Иванович — оператор дефектоскопной тележки Амгуньской дистанции пути;
КОВАЛЕНЬ Екатерина Александровна — дежурная по станции Хальгасо;
КОВТУН Вадим Александрович — оператор дефектоскопной тележки Спасск-Дальненской дистанции пути;
КОЛМОГОРОВ Сергей Владимирович — старший электромеханик СЦБ Ургальской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
КРАВЦОВ Валерий Эдуардович — оператор дефектоскопной тележки пятой Хабаровской дистанции пути;
КУРЛЫКИН Анатолий Анатольевич — начальника РРУ Ружинской дистанции электроснабжения;
ЛОМАКО Сергей Валерьевич — машинист электровоза локомотивного депо Облучье;
МОРОЗОВ Павел Эдуардович — старший электромеханик СЦБ Комсомольской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;

МУРАШОВ Виктор Васильевич — машинист маневрового локомотива локомотивного депо Хабаровск-2;
ОРЛЯНСКИЙ Валерий Владимирович — электромонтер Тындинской дистанции электроснабжения;
ОСИНОВ Виктор Иванович — оператор дефектоскопной тележки Высокогорненской дистанции пути;
ПЕРЕДЕРОВА Екатерина Анатольевна — дежурный по парку станции Хани;
ПЛЕШКА Елена Сергеевна — оператор дефектоскопной тележки Беркамитской дистанции пути;
РАДИОНОВ Алексей Владимирович — электромеханик СЦБ Бикинской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
РЕМЕСЛО Анатолий Евгеньевич — осмотрщик вагонов эксплуатационного вагонного депо Уссурийск;
РОГАТЮК Виктор Петрович — осмотрщик вагонов эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2;
САМУСЕНКО Михаил Васильевич — оператор дефектоскопной тележки Тырминской дистанции пути;
СЕРГИЕНКО Александр Витальевич — составитель поездов станции Ванино;
СЕРДЮК Анатолий Константинович — осмотрщик вагонов эксплуатационного вагонного депо Уссурийск;
СЕНИЦЫН Владимир Викторович — оператор дефектоскопной тележки Партизанской дистанции пути;
СОКОЛОВ Андрей Валентинович — оператор дефектоскопной тележки шестой Хабаровской дистанции пути;
СТРЕЛЬЦОВ Алексей Иванович — машинист тепловоза/электровоза локомотивного депо Сибирцево;
ТАТАРИНОВ Андрей Николаевич — электромонтер Ургальской дистанции электроснабжения;
ТИТОВ Александр Александрович — старший электромеханик Комсомольской дистанции электроснабжения;
УЧАЙКИН Павел Геннадьевич — оператор дефектоскопной тележки Верхнезейской дистанции пути.

ИТОГИ

СПРАВКА
О РАБОТЕ ОБЩЕСТВЕННЫХ ИНСПЕКТОРОВ
за первое полугодие 2007 года

В течение второго квартала 2007 года на дороге проводился комплекс профилактических мер по предупреждению аварийности, проведена техническая ревизия Хабаровского отделения дороги, была организована работа по выполнению приказов и указаний ОАО «РЖД» по вопросам обеспечения безопасности движения поездов.

Благодаря проделанной работе с начала года дорога сработала без

случаев крушения и аварий, достигнуто некоторое снижение случаев брака. За второй квартал допущены 62 случая брака в поездной и маневровой работе против 72 случаев за аналогичный период 2006 года.

Большую помощь в вопросе контроля за обеспечением безопасности движения поездов на дороге оказывают общественные инспектора. По состоянию на 1 июля 2007 года на дороге работали 2837 общественных

инспекторов. Их работа организована согласно Положению об общественном контроле и планов работы. В течение квартала проведены 9742 проверки, выявлено более 23 тысяч нарушений, приняты незамедлительные меры по предотвращению 1601 грубейшего случая нарушения, привлечены к ответственности 497 нарушителей технологической дисциплины, выпущены 1101 информационный листок и тревожный сигнал.

	Наименование	НОД-1	НОД-3	НОД-4	НОД-6	Всего
1	Число общественных инспекторов	535	1106	753	443	2837
2	Число советов общественных инспекторов	21	156	53	23	253
3	Проведено проверок	3021	5021	4521	5559	18122
4	Приняло участие в проверках	515	1054	613	415	2597
5	Выявлено нарушений	11362	11242	3774	13768	40146
6	Предотвращено нарушений		2646	130	150	2926
7	Поощрено общественных инспекторов	32	48	25	73	178
8	Проведено заседаний советов общественных инспекторов	69	299	188	48	604
9	Проведено совещаний с общественными инспекторами	108	297	168	93	666
10	Разобрано нарушений на заседаниях советов общественных инспекторов	10749	712	307	77	11845
11	Привлечено к ответственности по выявленным нарушениям	131	196	620	43	990
12	Выпущено информационных листов, плакатов	235	247	242	40	764
13	Выпущено тревожных сигналов	232	1100	221	45	1598
14	Проведено занятий с общественными инспекторами	72	134	204	79	489
15	Оформлено уголков по безопасности движения поездов	128	78	280	90	576

САМЫЕ БЕРЕЖЛИВЫЕ

Подведены итоги дорожного соревнования среди локомотивных депо за наибольший вклад в экономию топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов в первом полугодии 2007 года.

Все отделения дороги выполнили условия соревнования, с экономией сработали все локомотивные депо.

Победителем дорожного соревнования среди локомотивных депо за наибольший вклад в экономию ТЭР на тягу поездов в первом полугодии 2007 года с вручением почетной грамоты и денежной премии в размере 100 тысяч рублей признано локомотивное депо Тынды, которое добилось в сравнении с аналогичным периодом 2006 года снижения удельного расхода дизельного

топлива на 3,49 кг/изм (6,6 %) и снижения удельной нормы к плану на 1,02 кг/изм, или 1,9 процента, что позволило сэкономить 1665,5 тонны условного топлива.

Победителем соревнования среди колонн локомотивных бригад с вручением почетных грамот и денежных премий в размере 50 тысяч рублей признаны:

в электротяге:

— колонна машиниста-инструктора А. Н. Орлика локомотивного депо Хабаровск-2, которая сэкономила 439769 кВтч;

в теплотяге:

— колонна машиниста-инструктора Д. В. Ткаченко локомотивного депо Уссурийск, которая сэкономила 11100 кг дизельного топлива.

Победителем соревнования среди локомотивных бригад с вручением почетных грамот и денежных премий машинисту в размере 3 тысяч рублей, помощнику машиниста — 2 тысяч рублей признаны:

в электротяге

— локомотивная бригада локомотивного депо ст. Облучье в составе машиниста Ю. А. Арабей и помощника машиниста А. Н. Александрова, сэкономившая 34447 кВтч электроэнергии;

в теплотяге:

— локомотивная бригада локомотивного депо ст. Сибирцево в составе машиниста В. Б. Садкина и помощника машиниста В. А. Лукина, сэкономившая 7506 кг дизельного топлива.

ПОЧЕТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК



Сергей Иванович Скубак трудовую деятельность начал в июле 1979 года в Тындинской дистанции пути Байкало-Амурской железной дороги. Работал помощником машиниста железнодорожно-строительной машины, затем — машинистом дрезины ДГКу в Юкталинской дистанции сигнализации и связи и Юкталинской дистанции пути.

В путевой машинной станции по эксплуатации и ремонту путевых машин № 310 он работает с сентября 1999 года водителем дрезины ДГКу (манипулятор), машинистом мотовоза МПТ.

Сергей Иванович, по характеристике руководства, грамотный, принципиальный специалист. Он в совершенстве знает устройство машин, технологию производства работ по содержанию и ремонту железнодорожного пути, ремонту железнодорожно-строительных машин. Своей работой вносит достойный вклад в обеспечение безопасности движения поездов. Только с 2003 по 2006 год при его непосредственном участии приварены 2259 соединителей, выпущены 152 опоры ЛЭП, вырыто 704 куб. м грунта под котлованы для опор линии электропередач.

За добросовестное отношение к труду и безупречную работу Сергей Скубак неоднократно поощрялся руководством ПМС-310. В августе 1990 года он награжден орденом Трудовой Славы III степени; в июне 2004 года в связи с 30-летием начала строительства БАМа — знаком «За безупречный труд на железнодорожном транспорте». И вот теперь новая награда — звание «Почетный железнодорожник», которую вручил ему сам президент Компании.

ТРУДОВОЕ НОВОСЕЛЬЕ



Фото Александра Артамонова

Только за последние два года на Дальневосточной железной дороге улучшили свои жилищные условия 500 семей, 180 из них — на Владивостокском отделении. Об этом сказал на торжественном митинге, посвященном сдаче 10-этажного 80-квартирного жилого

дома для железнодорожников в поселке Трудовое (пригород Владивостока) начальник Дальневосточной железной дороги Михаил Заиченко.

В доме 20 однокомнатных, 40 двухкомнатных и 20 трехкомнатных квартир. Общая площадь жилых помещений — 5276 квадратных метров. Здание, которое строилось полтора года, возведено с применением шлакоблоков и кирпича, отделано вентилируемым фасадом. Выполнена подводка поквартирных сетей и отделаны места общего пользования. Здание возводилось строительно-

монтажным поездом СМП-412.

— Нам бы очень хотелось, чтобы в этом прекрасном доме в каждой квартире был семейный уют, чтобы у новоселов было хорошее настроение, ведь в конечном счете все это, безусловно, сказывается на производственных результатах, — подчеркнул Михаил Заиченко.

Квартиры в доме предоставлены по программе ипотечного жилищного кредитования работников ОАО «Российские железные дороги» с возможностью получения корпоративной субсидии. То есть работники железной дороги, нуждающиеся в жилье, получают кредит на приобретение квартиры, при этом большая часть процентов субсидируется ОАО «РЖД».

Служба по связям с общественностью Дальневосточной железной дороги

ПРОФЕССИОНАЛЫ КАЧЕСТВА

Начальнику Дальневосточной железной дороги Михаилу Заиченко и первому заместителю начальника дороги Алексею Гладилину вручены сертификаты Международной гильдии профессионалов качества. Эти документы свидетельствуют об успешном усвоении трехуровневой программы обучения Международной гильдии профессионалов качества, включающей не только теоретический курс подготовки, но и разработку одной из предложенных актуальных научно-практических тем.

Алексей Гладилин, к примеру, работал над темой «Ускорение движения контейнерных поездов на полигоне Дальневосточной железной дороги с применением процессного подхода системы менеджмента качества», а название научной работы Михаила Заиченко — «Повышение конкурентоспособности транзитных перевозок на полигоне Транссиба с применением основных принципов нормативной системы управления качеством». Учитывая особую значимость данной темы для Дальневосточной магистрали, начальник дороги предложил развивать ее и в других трудах выпускников гильдии качества.

В будущем программу предстоит освоить начальникам служб, отделений и другим руководителям, причастным к качеству предоставляемых железной дорогой услуг.

Международная гильдия профессионалов качества (МГПК) — открытая некоммерческая структура, в состав которой вошли ведущие профессионалы в области качества нескольких стран. В создании гильдии участвовали Российская академия проблем качества, Международная ассоциация качества «СовАск», Украинская ассоциация качества, Всероссийский научно-исследовательский институт сертификации и другие ведущие организации в области качества.

Основная цель гильдии — повышение профессионального уровня работ по качеству, а также усиление деятельности, направленной на широкое распространение и признание принципов и ценностей концепций качества в общественной жизни, улучшение взаимодействия профессионалов качества, включая обмен информацией и организацию совместных проектов, развитие теории и обобщение практики работ по качеству и многое другое.

Гильдия открыта для сотрудничества с профессионалами качества из разных стран мира. Ядро этой профессиональной организации составили признанные не только в своих странах, но и за их пределами высококлассные специалисты по качеству

УЧИМСЯ ОХРАНЯТЬ

ИЗ ОПЫТА РАБОТЫ

Вопросам охраны труда на Комсомольском отделении дороги внимания уделяется немало как со стороны руководителей, так и филиала дорпрофсожа. Но результат при подведении итогов за полугодие говорит, что в данных вопросах есть серьезные недоработки.

Только в этом году на предприятиях отделения два работника погибли и два находятся в тяжелом состоянии, которое не гарантирует их дальнейшую полноценную жизнь. Данный вопрос стал предметом обсуждения на президиуме. Председатели профкомов выразили единодушное мнение: невозможно достичь желаемых результатов одной требовательностью со стороны руководства. Необходимы серьезные финансовые вложения, оборудование кабинетов по охране труда, оснащение их на уровне современных требований, качественное обучение с привлечением профессиональных специалистов, разнообразие форм и методов в обучении работников.

Именно такой подход к вопросам охраны труда и промышленной безопасности мы увидели в Хурмулинской дистанции гражданских сооружений (начальник В. И. Чупахин, председатель профсоюзного комитета И. М. Теплых). Одиннадцатого июля здесь и был проведен выездной семинар по охране труда, в котором при-

няли участие председатели профсоюзных комитетов отделения дороги. Нас радушно встретили главный инженер дистанции А. А. Смирнов и инженер по охране труда Г. Н. Чанчикова.

Были продемонстрированы условия для работников дистанции. Качественный ремонт административного здания и служебных кабинетов, хорошо оборудованные комнаты отдыха, приема пищи, туалетные комнаты, кабинет по охране труда, оснащенный видеопозом, макетом человека для тренировок оказания первой медицинской помощи, современными пластиковыми стендами с качественным информационным материалом, витрины с образцами необходимого инструмента, средств защиты, спецодежды. Проведено обзорное обучающее занятие по организации Дня охраны труда, показан учебный фильм. Организована экскурсия по деревообрабатывающему цеху, где мы смогли посмотреть условия работы, выпускаемую продукцию, ее качест-



во, пообщаться с работниками дистанции.

Все участники семинара выразили единодушное мнение — такая форма обучения гораздо эффективнее и качественнее. Когда воочию видишь результат работы своих коллег, переимаешь их опыт — воодушевляешься их идеями и оптимизмом. В результате стремишься перенести все лучшее, передовое к себе на предприятие.

Выражаем благодарность руководству дистанции за хорошую организацию и проведение семинара.

Виктор ФЕДИН,
заместитель председателя филиала дорпрофсожа на Комсомольском отделении

ТВОРЧЕСКИЕ ЛЮДИ

Пять призовых мест и одна поощрительная премия — таков итог участия дальневосточных железнодорожников в сетевом смотре-конкурсе рационализаторских предложений «Идея-2007».

В смотре-конкурсе участвовали 16 железных дорог и предприятия филиалов ОАО «РЖД», представлены 185 технических решений. Смотр-конкурс «Идея-2007» проводился в десяти номинациях, итоги подводились конкурсной комиссией под председательством вице-президента ОАО «РЖД» Валентина Гапановича.

Первое место в номинации «Лучшее техническое решение по повышению безопасности движения» занял **Георгий Баев** — бригадир Дипкунской дистанции пути Тындинского отделения, в номинации «Лучшее техническое решение молодого рационализатора по повышению

надежности транспортных средств» заняли **Роман Пильтяев** — старший электромеханик тяговой подстанции Находка Владивостокской дистанции электроснабжения, **Александр Портнов** — начальник этой тяговой подстанции и **Анатолий Нехорошков** — начальник ремонтно-ревизионного участка Владивостокской дистанции электроснабжения.

В номинации «Лучшее техническое решение по оптимизации эксплуатационной работы» на третьем месте **Александр Герашенко** — старший электромеханик Комсомольского регионального центра связи дорожной дирекции связи, а в номинации «Лучшее техническое решение по совершенствованию технологических процессов» третье место у **Владимира Соколова** — заместителя начальника Узловой специализированной дистанции тепловых сетей Тындинского

отделения. **Олег Михальчишин, Юрий Зубарев и Павел Лобода** — электромонтеры Тындинской дистанции электроснабжения — заняли третье место в номинации «Лучшее техническое решение молодого рационализатора по оптимизации эксплуатационной работы». Поощрительную премию в номинации «Лучшее техническое решение по совершенствованию технологических процессов» получил **Олег Васильцов** — электромеханик Владивостокского регионального центра связи.

Все рационализаторы-номинанты, а также инженер службы технической политики Валентина Головачева в канун Дня железнодорожника на сетевой видеоконференции по итогам смотра-конкурса «Идея-2007», которая состоялась 30 июля, получили в подарок именные часы начальника дороги.

ДОСТОЯНИЯ ИСТОРИИ — ВСЕМ

С 1 августа по 25 сентября 2007 года в Москве в Государственном историческом музее будет проходить выставка «Железные дороги России. Великий путь», посвященная 170-летию железных дорог России. На ней впервые будет представлена уникальная экспозиция из коллекций крупнейших федеральных и железнодорожных музеев, архивов и других хранилищ культурных ценностей. Выставка расскажет о 170-летней деятельности железных дорог России и их роли в истории нашей страны.

В экспозиции будут представлены карты, картографические материалы, в том числе карты Санкт-Петербургской железной дороги Николая I. Вызовут интерес редкие архивные и художественные материалы, свидетельствующие об участии в открытии строительства



Великой Сибирской железной дороги наследника-цесаревича и великого князя Николая Александровича. Выставляемые впервые акварели и технические рисунки с изображением станционных построек, инженерных сооружений и подвижного состава из отчета Министерства путей сообщения за 1888 год дадут представление о сложности решаемых в то время научно-технических задач.

В другой части будут представлены различные модели подвижного состава. Здесь и вагон-церковь, построенный в 1896 году на Путиловском заводе в честь рождения великой княжны Ольги Николаевны, и оригинальные модели первого российского железнодорожного состава — «кареты», «линейки», «дилижансы». Здесь же — модель современного высокоскоростного комфортабельного поезда.

На выставке будет продемонстрирован крупнейший проект отечественного железнодорожного строительства — Байкало-Амурская магистраль. Масштабные строительные работы на трассе БАМа начались в 1974 году, а закончена магистраль была в 2003 году пуском Северо-Муйского тоннеля — самого длинного в России (15 км 343 м) и не имеющего аналогов по сложности проходки.

Часть экспозиции воспроизводит особую атмосферу жизни вокзала. В ней будут представлены первые расписания движения поездов и железнодорожные билеты, костюмы железнодорожников, станционные колокола, часы и фонари.

Выставка «Железные дороги России. Великий путь» организована компанией ТрансТелеКом при поддержке ОАО «РЖД» специально к 170-летию железных дорог России.

Хочется заметить, что немало интересных исторических материалов хранится и на Дальневосточной железной дороге, которая тоже в этом году отмечает юбилейную дату — свое 110-летие. Причем хранятся они не только в Музее истории ДВЖД, но порой даже на небольших предприятиях. Одно из них — воссозданный поезд в Комсомольске. Продемонстрировал мне небольшую экспозицию председатель профкома мастер Александр Петрунин с особой гордостью. Не везде увидишь подобное достояние истории (на снимке).

Особо приятно видеть на постаментах на отделенных станциях еще одно достояние не только истории, но и республики — паровоз, который, кстати, еще и ходить может.

Антонина ПИВНЕВА

ПОЧЕТНЫЕ ВЕТЕРАНЫ

Звание «Почетный ветеран Дальневосточной железной дороги» присвоено бывшим работникам дороги:

БОГДАНОВОЙ Вере Васильевне — бывшему работнику железнодорожной станции Хабаровск-1 Хабаровского отделения дороги;

БОНДАРЕНКО Валентине Дмитриевне — бывшему работнику Владивостокской механизированной дистанции погрузо-разгрузочных работ и коммерческих операций;

БОРЦУ Павлу Григорьевичу — бывшему работнику ремонтного вагонного депо Партизанск;

ВАСЕЕВУ Алексею Федоровичу — бывшему работнику Владивостокской дистанции гражданских сооружений;

ВАЩЕНКО Борису Владимировичу — бывшему работнику службы статистики и экономического анализа управления дороги;

КЕРЕНЦЕВУ Михаилу Даниловичу — бывшему работнику центра диагностики путевого хозяйства;

КОЛОМИЕЦ Виктору Ивановичу — бывшему

работнику локомотивного депо Уссурийск;

КОНДРАТЕНКО Григорию Ананьевичу — бывшему работнику локомотивного депо Первая Речка;

КРАСНОВОЙ Лидии Григорьевне — бывшему работнику аппарата Комсомольского отделения дороги;

КУДРИНОЙ Марии Мануиловне — бывшему работнику отдела учебных заведений управления дороги;

МАЖУГА Альбине Антоновне — бывшему работнику Хабаровского дорожного центра рабочего снабжения;

ПЛАТОНОВОЙ Агриппине Андреевне — бывшему работнику аппарата Владивостокского отделения дороги;

РЯБКОВУ Эдуарду Ивановичу — бывшему работнику путевой машинной станции № 313 ст. Амур;

СТЕПАНОВОЙ Валентине Павловне — бывшему работнику шестой Хабаровской дистанции пути;

ТЫРЦЕВОЙ Нине Ивановне — бывшему работнику железнодорожной станции Литовко Комсомольского отделения.

ЮБИЛЕЙ ОБЪЕДИНИЛ КОЛЛЕКТИВЫ



1 июля 2007 года коллектив бывшей Комсомольской дистанции сигнализации, связи и ВТ отметил свой 60-летний юбилей. Этой знаменательной дате предшествовало разделение предприятия на СЦБ и связь. Но даже это серьезное событие не разделило коллектив на две части. Единодушно было принято решение отметить юбилей сообща.

Любое дело требует серьезной

подготовки, а мероприятие такого масштаба — особой. За дело взялся профсоюзный комитет регионального центра связи. Наметили мероприятия, пригласили профсоюзный комитет дистанции сигнализации, централизации и блокировки.

Непростой путь прошла дистанция за эти 60 лет. Имея в своем составе прекрасных специалистов, она была полигоном для испытания новой тех-

ники. И все эти дела оставили свой след в жизни коллектива. Старые фотографии напомнили ветеранам о былой молодости, а молодым специалистам — о делах их отцов и матерей. По этим снимкам прослеживалась жизнь, реконструкция предприятия. Поэтому прекрасно смотрятся сделанные своими руками буклеты. А фильм о дистанции задел все струнки души у сидящих в зале и не оставил никого равнодушным. Пенсионеры увидели себя молодыми, и на весь вечер им хватило темы для беседы.

Отметить юбилей было решено во Дворце культуры железнодорожников. Руководители дворца любезно предоставили зал и помогли с просмотром фильма. Собравшихся приветствовали руководители дороги и отделения. Не остался в стороне и Комсомольский филиал дорпрофсожа. Заместитель председателя Виктор Федин поздравил работников и вручил в подарок наборы прекрасных инструментов.

С особой теплотой говорил о коллективе бывший ее руководитель Владимир Дашутин. В его бытность дистанция достигла наивысших своих успехов. Ему было что вспомнить и рассказать с трибуны.

Торжественная часть мероприятия

закончилась прекрасным концертом, данным вокальной группой дистанции. И это тоже история предприятия. На протяжении 25 лет вокальная группа радует своими выступлениями коллективы не только своей дистанции, но и всех коллег.

Особо хочется поблагодарить проф-актив, который подготовил юбилейное мероприятие. Золотые руки Е. В. Громаковой — инженера по организации и нормированию труда, помогли председателю профкома

подготовить замечательные буклеты, грамоты для поощрения, а электронику В. Н. Мельниченко спасибо за прекрасно сделанный фильм.

Говоря слова благодарности, хочется пожелать вокальной группе под руководством В. П. Закатовой дальнейших творческих успехов, а предприятиям ШЧ-9 и РЦС-4 — стабильной работы.

Галина СИВИНЦЕВА,
председатель профсоюзного
комитета Комсомольского РЦС



КРАСКИНО—ХАСАН

В этом году исполняется 55 лет со дня ввода в эксплуатацию участка железной дороги Краскино—Хасан



Этот участок относится к хасанской ветке Приморской дистанции пути Уссурийского отделения Дальневосточной железной дороги. Однопутная хасанская ветка расположена в юго-западной части Приморского края, начинается она на ст. Барановский, заканчивается на ст. Хасан, протяженность ветки 239,5 км. С целью освоения природных ресурсов южного Приморья в 1938 году началось строительство железнодорожной линии от ст. Барановский до ст. Краскино протяженностью 194 км. Строительство было закончено в 1941 году, в 1951 году линию продлили до вновь построенной ст. Хасан на границе с Корейской Народно-Демократической Республикой. Протяженность участка Краскино—Хасан — 44 км.



Станция Хасан недолго была тупиковой. В 1952 году через реку Туманган построили временный деревянный мост, и в дружественную Корею пошли первые рабочие поезда. В 1959 году через Туманган возвели мост с металлическими пролетными строениями на каменных устоях, он получил название «Мост дружбы». Обмен грузами между СССР и КНДР через пограничный железнодорожный переход Хасан—Туманган начался в 1954 году, к этому времени на ст. Хасан провели реконструкцию путевого хозяйства, построили крытый ангар

и спецплощадки для перегруза. До ст. Туманган (КНДР) была проложена совмещенная колея. Тогда в КНДР было перевезено 65 вагонов экспортного и принято 153 вагона импортного груза. Через два года экспорт возрос в 14 раз, а импорт — в 16. За 1973 год, в сравнении с 1955-м, увеличение по импорту составило 137 раз, по экспорту — 199.

С ростом грузооборота путевое развитие станции, ее техническая оснащенность не обеспечивали нормальной обработки поездов и переработки грузов, поэтому встал вопрос о ее оснащении современной техникой. С 1964 года для перегрузки стали устанавливать краны большой грузоподъемности, появились электропогрузчики. В парке широкой колеи были дополнительно построены пять путей, а в парке узкой колеи — два пути.

В 1966 году на смену паровозам пришли тепловозы. К 1970 году количество электропогрузчиков увеличилось до 26. Учитывая сложные климатические условия (ветер, дожди, снегопады), в 1973 году в эксплуатацию вводится крытый ангар емкостью на 40 вагонов. С 1972 года станция переведена на устойчивое электроосвещение от системы Дальэнерго.

На ст. Хасан работает пункт оборота локомотивов, здесь же расположен пункт технического обслуживания вагонов. Погрузкой, выгрузкой вагонов и контейнеров, перегрузом импортных грузов на ст. Хасан занимается Уссурийская механизированная дистанция погрузочно-разгрузочных работ.

В 60—70-е годы от ст. Барановский до ст. Хасан построена линия электропередач. Основным средством сигнализации и связи при движении поездов на участке Краскино—Хасан является полуавтоматическая блокировка. В 1972—1975 годах на участке Приморская—Краскино—Хасан вводится линия продольного электроснабжения устройств автоблоки-

ровки. Для резервного электроснабжения железнодорожного узла Хасан установлен дизель-электрический агрегат.

Для обеспечения безопасности движения и увеличения пропускной способности хасанское направление оборудовано электрической централизацией стрелок и сигналов. Воздушная линия связи заменена кабельной сетью. На ст. Хасан работает подразделение дистанции гражданских сооружений, на которое возложены обязанности по сохранности и предупреждению преждевременного износа служебно-технических, жилых, культурно-бытовых и других зданий коммунального хозяйства.

При сдаче станции Хасан в эксплуатацию поселок железнодорожников представлял собой 12 одноэтажных двухквартирных и пять двухэтажных восьмиквартирных домов, деревянное общежитие на сто человек и пожарный сарай. С развитием станции в поселке были построены многоэтажные дома и коттеджи, новый вокзал, школа, детские ясли и детсад, пятиэтажное общежитие на 240 мест и гостиница, магазин, баня и амбулатория на сто посещений, столовая и другие здания. В 90-х годах на ст. Хасан сдали в эксплуатацию станцию биологической очистки воды.

Сегодняшний день для станции нельзя назвать слишком успешным. И грузовые, и пассажирские перевозки малы. Вместе с тем все прошлые годы велись активные работы по ремонту пути на участке Барановский—Хасан. Содержание пути в хорошем состоянии, речь идет об усилении пути — это заботы путейцев. Участок с каждым годом приобретает все большее политическое значение. Ведь не секрет, что соседний Китай и прочие конкуренты сухопутным путем стремятся доставить груз из Южной Кореи через Находку. Перспектива выхода через северную Корею в южную сокращает время в пути и дает работу не только Дальневосточной железной дороге, но и всей Транссибирской магистрали. Согласно перспективам развития этого участка до 2030 года, на втором этапе развития (2016—2030 годы) планируется увеличить объем контейнерных перевозок до одного миллиона в год.

Нина САЛЬНИКОВА

Фото Виктора Тарасова

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА



Начальник вокзала ст. Хасан Сергей Комков

Вокзал на ст. Хасан имеет особое значение. Все его работники поистине представляют на границе лицо России. Третий год туристическая фирма в Раджине организует туры в Россию. Через Хасан проходит пассажирский поезд Пхеньян—Москва, корейские граждане через эту пограничную станцию попадают в Россию и путешествуют по всей стране. Через эту же станцию и туристы, и те, кто работал в России, возвращаются назад. Именно здесь начинает формироваться их мнение о нашей стране.

Коллектив железнодорожного вокзала на ст. Хасан небольшой — всего тринадцать человек. Однако коллектив стабильный. Об этом говорит тот факт, что коллектив не раз признавался победителем в экономическом соревновании дороги и отрасли.

Большинство членов коллектива трудится здесь по двадцать и более лет.

Галина Данилина, например, дежурная по вокзалу, более тридцати лет здесь. Была сигнальником, оператором. Сейчас нередко замещает начальника вокзала, когда тот в отпуск уходит. Имеет она награду от пограничников «За отличную охрану государственной границы» и правительственную — «За трудовое отличие».

Старший билетный кассир Людмила Русакова раньше тоже трудилась в этом коллективе. Это недавно их забрали из состава вокзалов. Ее трудовой стаж приближается к тридцати годам. В под-

чинении у нее билетные кассы в Махалино и Приморской. Так что хлопот хватает.

Начальник вокзала Сергей Комков почти двадцать лет возглавляет коллектив. За его плечами Чернобыль, жизнь в Казахстане, а затем работа в Уссурийской дистанции гражданских сооружений. И когда в 1989 году сдали в Хасане вокзал, а ему предложили стать начальником, согласился. Да так и прижился здесь. Окончил техникум, затем университет путей сообщения.

Любят здесь вспоминать то, как встречали Ким Чен Ира. А за хорошую встречу получили премию. И еще грамоту от командующего Приморского края и благодарственное письмо от краевого депутата. Впрочем, жалоб на работу коллектива вокзала нет ни от россиян, ни от иностранных граждан.

Антонина ПИВНЕВА



ПЕРСПЕКТИВЫ

СП НА КОРЕЙСКОЙ ТЕРРИТОРИИ

Россия и КНДР «решили создать на базе северокорейского порта Раджин совместное предприятие, которое займется арендой, а затем реконструкцией участка железнодорожных путей от реки Туманган на границе с Россией до этого порта».

Об этом сообщил северокорейский посол в Москве Ким Ен Чже, подводя итоги встречи с председателем российской части межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству Константином Пуликовским. По словам посла, совместное предприятие создадут компания «Российские железные дороги» и министерство железных дорог КНДР.

ИТАР-ТАСС

ПУТЬ ОТ СЕЛА ПЕРМСКОГО

Шестьдесят лет исполняется со дня ввода в эксплуатацию участка

Впервые о постройке здесь железной дороги заговорили еще в 1860 году. П. В. Казакевич, первый военный губернатор Приморской области (1855—1865), включающей в те годы территории нынешних Приморского и Хабаровского краев, неоднократно докладывал правительству об опасности, грозившей России с Тихого океана, где переплелись интересы Англии, Франции и США. В этом же году он внес на рассмотрение в Министерство внутренних дел Тихоокеанского флота в Императорской Гавани (Советской Гавани) вопрос о сооружении железной дороги Императорская Гавань—Пермское на Амуре. Река Амур в тот период являлась важнейшей водной транспортной артерией, соединяющей восток России с губерниями Сибири.

Проект нашел поддержку в Военном и Морском министерствах, но был отвергнут правительством Александра II, которое к этому времени стало утрачивать интерес к Дальнему Востоку.

В 1895 году под руководством П. Ф. Унтербергера, военного губернатора Приморской области, был составлен план обороны и экономического развития Приамурского края. Он был основан на проектах генерала А. П. Проценко. План предусматривал строительство военных крепостей, сооружение в заливе Императорская Гавань первоклассного военного порта с судостроительным и судоремонтным заводами, заводом по ремонту корабельной артиллерии, крепости, строительство торгового порта в бухте Ванино. Предполагалось также строительство крепостей и железной дороги на Сахалине, открытие паромной

переправы через пролив Невельского. В районе села Пермское на Амуре намечалось строительство трех военных заводов, золотолитейной фабрики, главных железнодорожных мастерских и вагоностроительного завода.

В 1908—1910 годах большими темпами строится Амурская железная дорога. Общественники и золотопромышленники Приамурского края остро ставят вопросы об изысканиях Николаевской, де-кастринской и сихотэ-алинской железных дорог. В 1908 году Приамурское Российское географическое общество снаряжает в горную страну Сихотэ-Алинь первую экспедицию под руководством В. К. Арсеньева, в задачи которой входило отыскание кратчайших путей от Хабаровска до Императорской Гавани и от Хабаровска до Де-Кастри.

Изыскания продолжались 19 месяцев. В результате Арсеньевым было предложено два варианта железнодорожной трассы Хабаровск—Императорская Гавань. По первому варианту линия шла по долинам рек Тумнин, Мули, тоннелем пересекала перевал Сихотэ-Алинь, затем спускалась по долинам рек Удоми и Хунгари (Гур) к Амуре, а далее шла вдоль берега на Хабаровск. По второму, сокращенному варианту трасса поднималась вверх по долине реки Коппи, шестью тоннелями пересекала хребет Сихотэ-Алинь и водораздел, по долине реки Немпту подходила к Хабаровску.

В 1916 году кабинет министров Российской империи утвердил представленный Министерством путей сообщения План железнодорожного строительства на 1917—1930 годы

в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. По этому плану в 1928—1930 годах намечалось построить железнодорожную линию от села Пермского на Амуре до Императорской Гавани. Но этому плану не суждено было сбыться. Изыскания продолжались.

Для выполнения окончательных изысканий железнодорожной линии Комсомольск—Совгавань по новым техническим условиям весной 1939 года была создана мощная Тумнинская экспедиция, которая представляла собой крупную проектно-изыскательскую организацию. Она состояла из девяти трассировочных, десяти геологических, пяти гидрометрических, четырех водоснабженческих партий, большой проектной группы, титула по проектированию Комсомольского железнодорожного узла и конторы по проектированию тоннелей. В состав экспедиции входили 500 инженеров и техников, 1490 рабочих, имелось пять гидросамолетов, десять катеров, 390 лошадей.

Тумнинскую экспедицию возглавил видный изыскатель и проектировщик железных дорог Петр Константинович Татаринцев. Автором тоннельного пересечения хребта Сихотэ-Алинь стал талантливый инженер Арсений Петрович Кузнецов. Проектировщики и изыскатели Тумнинской экспедиции сопоставили десять главных и 45 конкурентоспособных вариантов трассы и пришли к выводу, что мулинское направление имеет значительные преимущества перед другими, как в строительном, так и в эксплуатационном отношении. Проектировщики считали, что строительство железнодорожной линии, включая подготовительный



Станция Ванино тоже отмечает юбилей

этап, займет не менее четырех лет. Но за три года (1939—1941) на строительство железной дороги Комсомольск—Совгавань было израсходовано всего 160 млн. рублей при плане 750 млн.

В соответствии с приказом НКВД СССР за № 043 от 28 февраля 1939 года на базе БАМлага было организовано Управление железнодорожного строительства НКВД на Дальнем Востоке во главе с Н. А. Френкелем. Было создано восемь лагерей, общей численностью в мае 1939 года более 360 тысяч человек, в том числе заключенных — 291 384 человека.

Нижне-Амурский лагерь вел строительство стратегических заводов с жестким покрытием, а также по поручению ГКО — строительство большого участка железнодорожной линии Комсомольск—Советская Гавань от ст. Пивань до ст. Кото (296 км). Лагерю

поручалось построить паромную переправу через Амур с причалами, железнодорожными подходами и станциями, а также Пиванский тоннель. С мая 1943 года начальником Нижне-Амурского строительного управления и ИТЛ стал Иван Григорьевич Петренко.

В 1939 году сооружение железной дороги поручили Нижне-Амурскому ИТЛ ГУЛЖДС НКВД. Они должны были строить дорогу с двух сторон: от Комсомольска на восток и от Совгавани на запад. Но в январе 1940 года к производственным задачам лагеря добавилось строительство линий Волочаевка—Комсомольск, Комсомольск—Ургал и различных объектов города Комсомольска-на-Амуре.

Ценой невероятных усилий к 1941 году были построены железнодорожная линия с западной стороны на 70 км и с востока на 20 км, линия связи на 240 км. На 60 процентов

ЗАСЛУЖЕННЫЕ ЛЮДИ



В любом коллективе есть люди, которые отдадут всю душу работе и на которых всегда можно положиться. Нам повезло, что у нас есть такой человек — это Раиса Батыровна Васильева — старший электромеханик линейного аппаратного зала станции Комсомольск.

Сама по себе должность не высокая, но от работы головного ЛАЗа зависит многое. Сейчас большое внимание уделяется качеству селекторной связи и поэтому работа этого участка всегда на виду. Коллектив линейного аппаратного зала, как водится, женский. Это создает особые условия для руководства. И мы

считаем большой удачей, что у нас есть такой человек как Раиса Батыровна.

В 1971 году после окончания Хабаровского техникума железнодорожного транспорта Раиса Батыровна приехала на работу в Высокогорненскую дистанцию сигнализации и связи и приступила к работе в должности электромонтера связи. Обладая глубокими знаниями, она уже в 1973 году стала работать электромехаником.

Вскоре она переехала в Комсомольск и пришла работать в Комсомольскую дистанцию сигнализации и связи. Раисе Батыровне очень повезло, так как в то

время в ЛАЗе работала инженером-измерителем Б. Э. Швец, которая слыла в дистанции прекрасным специалистом своего дела. Она взяла под свое крыло молодого электромеханика, заметив острый ум и деловые качества Раисы Васильевой. Труды наставника не прошли даром, и уже в 1982 году Васильева заменила своего учителя, ушедшего на заслуженный отдых.

Шли годы, росло мастерство, и со временем Раиса Батыровна превратилась в одного из лучших специалистов в своей области на Дальневосточной дороге. Постоянно повышая свои знания, она подавала рацпредложения, за которые была удостоена многих авторских вознаграждений, почетных грамот. За высокие показатели в работе, участие в общественной жизни дистанции в 1996 году ей было присвоено звание «Почетный железнодорожник».

Раиса Батыровна человек прямой и принципиальный. За эти качества она была избрана председателем комиссии по трудовым спорам. Уже на протяжении десяти лет она несет «крест» этой нелегкой работы. Являясь специалистом с большой буквы, она оказывает техническую помощь другим участкам, приходя на помощь туда, где трудно. Зная такие качества Васильевой, коллектив выдвинул ее кандидатуру на звание «Заслуженный работник связи Российской Федерации». В канун Дня железнодорожника пришло известие об указе президента России Владимира Путина о присвоении ей этого звания.

Поздравляя коллегу с заслуженной наградой, желаем ей творческих успехов, счастья, здоровья.

ГАЛИНА СВИНЦЕВА,
председатель профсоюзного комитета Комсомольского РЦС

НА ВОСТОЧНОЙ ОКРАИНЕ МАГИСТРАЛИ



Станция Совгавань-Город небольшая. Она практически завершает восточный участок Северного широтного хода. Конечно, по объему работ ее не сравнишь со станцией Совгавань-Сортировочная. Однако и здесь трудятся железнодорожники.

Один из них — дежурная по станции Юлия Ковтуненко. Работает она здесь уже одиннадцать лет, это из тридцати, которые ей от роду. Сначала была приемосдатчиком, окончила заочно в 1998 году Хабаровский техникум железнодорожного транспорта. Затем была переведена дежурной.

Наблюдаешь за тем, как работает Юлия, и видишь — дело она свое знает хорошо. Уверенный голос, отточенные движения выдают специалиста своего дела.

АНТОНИНА ПИВНЕВА

ДО ИМПЕРАТОРСКОЙ ГАВАНИ

Дальневосточной железной дороги Пивань—Советская Гавань

были проведены работы по устройству тоннеля на правом берегу Амура. Приступили к сооружению большого Сихотэ-Алинского тоннеля, развернулось строительство моста через Амур.

Начиная с апреля 1941 года по инициативе наркома НКВД Л. П. Берия, железнодорожное строительство на линии Комсомольск—Совгавань перешло в стадию консервации. Рельсы (как уложенные, так и подлежащие укладке) отгрузили Бурейскому лагерю для строительства линии Известковская—Ургал. Туда же были отправлены трудовые ресурсы. И только 21 мая 1943 года Государственный комитет обороны (ГКО) постановил построить железнодорожную линию Комсомольск—Совгавань и морской порт в бухте Ванино. Руководителем этого строительства был назначен Ф. А. Гвоздевский, который был одновременно начальником Желдорпроекта и замначальника ГУЛЖДС НКВД. Постановлением ГКО стройка получила кодовое название Строительство № 500 НКВД. Гвоздевскому поручалось произвести проектирование и строительство этой железной дороги протяженностью 450 км как однопутной магистрали нормального типа по облегченным техническим условиям военного времени, с открытием временного движения к 1 августа 1945 года.

Были срочно вызваны ведущие специалисты проекта 1939-1940 годов железнодорожной линии Комсомольск—Совгавань, в том числе П. К. Татаринцев, А. Д. Жигин, А. П. Кузнецов. Они вместе с Гвоздевским подготовили технические условия, план и сроки проведе-

ния изыскательских, проектных и одновременно строительных работ по сооружению железной дороги. По предложению Гвоздецкого ГКО решил построить вместо моста через Амур паромную переправу, исключить четыре перевальных тоннеля за счет долговременных обходов с использованием уклона и тройной тяги, сократить число мостовых переходов через реки Хунгари и Тумнин, расходы металла и цемента, применяя дерево для строительства мостов, служебных и технических зданий.

Гвоздевский в короткий срок организовал и отправил с берегов Волги в Комсомольск-на-Амуре Донскую и Свяжскую комплексные экспедиции, которые на Дальнем Востоке получили новые названия. Сихотэ-Алинскую экспедицию возглавили П. К. Татаринцев и М. И. Хомчик, а Приморскую — Н. И. Маккавеев и А. А. Фарафонтъев. Татаринцев одновременно выполнял обязанности заместителя начальника Строительства № 500 по проектно-изыскательским работам.

К полевым работам на трассе изыскатели и проектировщики приступили в июне 1943 года, а в сентябре-октябре стали передавать свои участки строителям. Гвоздевский объехал всю трассу от Амура до бухты Ванино и принял личное участие в ее приемке у комплексных партий. Особенно большое внимание уделил он проблемам пересечения хребта Сихотэ-Алинь, паромной и ледовой переправам через Амур, скальным прижимам на горных реках Хунгари и Тумнин.

Одновременно с изыскателями на линию вышли строительные отряды,

которые пробивали автодороги, строили городки, тянули линию связи. С 1 октября 1943 года подразделения Нижне-Амурского и Восточного строительных лагерей начали строительство железной дороги.

Под руководством И. Г. Петренко в октябре 1943 года нижеамурцы приступили к сооружению магистрали. На 1 января 1944 года укладка главного пути с запада дошла до разъезда Гайтер — 39-й километр, а на 1 января 1945 года доведена до 187-го километра пути. Рельсов не хватало. Пришлось И. Г. Петренко прибегнуть к уже испытанному способу: приказал разбирать ургальский железнодорожный путь на участке Кульдур—Ургал. Этим рельсовым материалом и мостовыми пролетами был уложен путь от Комсомольска до 215-го километра.

В апреле 1944 года был создан третий перевальный лагерь для сооружения железнодорожной трассы через хребет Сихотэ-Алинь. Для решительного штурма Гвоздевский сосредоточил крупную группировку строителей, возглавляемую опытными командирами. Эта группировка при использовании техники, механизмов и взрывных работ в течение 22 месяцев день и ночь, в любую погоду прокладывала стальную магистраль через горы и тайгу в условиях военного времени.

Широко на строительстве применялся ручной труд. Землекопами было выполнено 58 процентов земляных работ. Они с помощью кирок, лопат и тачек переместили колоссальное количество земли, преодолели скальные породы, построили сотни выемок, насыпей и искусственных сооружений.

Использовались взрывные работы. Был произведен массовый взрыв на выброс скального грунта с весом заряда 277 тонн в районе бухты Ванино. Прораб взрывных работ М. Ф. Потеев был награжден орденом «Знак Почета», взрывник К. Г. Барабанов — медалью «За трудовое отличие». Механизированным способом было вырублено 7140 тыс. кубических метров скальных пород.

В пиковый период на строительстве работали 37 экскаваторов (марки «Кировец», «Марин», «Комсомолец», «Керинг», «ППГ»), более 900 автомашин и 350 тракторов. Двадцатого июля 1945 года было открыто сквозное движение поездов от Комсомольска до бухты Ванино. На Амуре вступила в эксплуатацию железнодорожная переправа, а в Советской Гавани и в бухте Ванино были построены причалы для приема океанских кораблей. Построенная дорога была вторым железнодорожным выходом к Тихому океану и вступила в строй к началу войны с Японией.

Досрочным пуском сквозных поездов по дороге строители и изыскатели во главе с генералом Ф. А. Гвоздевским помогли оперативному взаимодействию 1-го и 2-го Дальневосточных фронтов и Тихоокеанского военного флота в подготовке и проведении боевых операций по разгрому военно-морских сил Японии на Южном Сахалине и Курильских островах в августе и сентябре 1945 года.

А 1 июня 1947 года правительственная комиссия приняла дорогу в постоянную эксплуатацию с отличной оценкой. Медалью и орденами были награждены сотни строителей дороги.

В 1993 году на разъезде Кузнецовском был открыт мраморный памятник с барельефом известному изыскателю железных дорог, строителю стальной магистрали Арсению Петровичу Кузнецову, умершему 15 ноября 1943 года на перевале Сихотэ-Алинь во время изысканий. Перевал и разъезд в память о нем названы Кузнецовскими. В 1995 году на ст. Высокогорная открыт обелиск в честь работников, построивших железнодорожную магистраль в годы войны; на ст. Литовко — мемориальная доска инженеру-изыскателю А. Г. Литовко, погибшему в январе 1934 года при изысканиях; на ст. Ванино — мемориальная доска в честь 50-летия открытия сквозного движения Волочаевка-2—Комсомольск-на-Амуре—порт Ванино.

С 1 июня 1947 году на линии Пивань—Совгавань было организовано новое отделение — Мулинское с дислокацией на ст. Мули (Высокогорная). Первым начальником нового отделения стал машинист паровозного депо Хабаровск-2 кавалер ордена Ленина П. П. Колбин, председателем райпрофсоюза был избран А. Ф. Бутырин. С 1 января 1948 года начальником отделения был назначен Петр Севастьянович Стельмаченко (во время войны он был начальником паровозной колонны № 46 особого резерва, которая обеспечивала перевозку военных грузов на западных фронтах). На новую магистраль приехали работать тысячи железнодорожников: паровозники, движенцы, вагонники, связисты, путейцы, ремонтники, энергетики...

Подготовила
Нина САЛЬНИКОВА

ЭТО НАША С ТОБОЙ БИОГРАФИЯ...

В сороковых годах прошлого столетия грянула священная Великая Отечественная. Стране нужно было все: оружие, металл, продовольствие и конечно порты, недостижимые для фашистов. Государственным Комитетом обороны от 21 мая 1943 года № 3407 вынесено решение о строительстве железной дороги Комсомольск—Императорская Гавань (ныне — Советская Гавань). Русские люди совершили поистине подвиг. За 22 месяца была проложена трасса Комсомольск—Ванино.

Семнадцатого июля 1947 года было основано локомотивное депо станции Мули (Высокогорная), в котором тогда был сооружен деревянный корпус на один паровоз. Корпус имел длину 24 метра и ширину — 7 метров. Рядом в специальных вагонах находились автоматный, механический и кузнечный цеха. Первыми машинистами, прибывшими работать в депо из далекого города Воронежа, были Швецов, Илюшкин, Сочков, а в комплексной бригаде слесарей: Шилухин, Богданов, Лохонов, Костенко — всего 17 человек. Работники депо сами реконструировали цеха и осваивали поступающую новую технику.

Анализ финансово-хозяйственной деятельности прошлых лет показал, что коллектив депо успешно справляется с поставленными задачами — обеспечением народного хозяйства и населения обслуживаемого региона перевозками, снижением брака в работе, повышением производительности труда. Это заслуга и ветеранов, которые трудились в цехах и водили поезда. Опытных машинистов Гренкова, Медведева, Шавалова, которые работали в Амурлаге с 1944 года и водили поезда по перевалу, паровозники в шутку



называли королями перевала.

В настоящее время в депо насчитывается 14 почетных железнодорожников. Это Петр Дубина, Иван Серба, Василий Гуцол, Анатолий Камаров, Александр Артюхов, Анатолий Олиференко, Владимир Поденков, Владимир Набулин. Одиннадцать ветеранов имеют правительственные награды: Сергей Кривцов, Раиса и Анатолий Недилько, Виктор Маркин. Иван Фролов признан лучшим машинистом по Хабаровскому краю в 1984 году. Существуют в депо и железнодорожные династии, это семьи Тимофея Нибиулина, Сергея Баранова, Дмитрия Стецука, Ивана Губакина, Сергея Замкова, Ивана Княжкина, Евгения Соколенко. Большой вклад в обеспечение безопасности движения поездов вносят слесари по ремонту тепловозов: Александр Казаков, Владимир Дударев, Александр Лемайкин, Валерий Степанов, Анатолий Ланских, Анатолий Михайленко, Андрей Бондаренко; машинисты тепловозов: Сергей Штыфурак, Сергей Шевченко, Михаил Тюпин, Михаил Малышев, Леонид Тимофеев, Геннадий Иванов; мастера: Александр Трофимов, Сергей Кретов, Иван Зубарев. За последние годы в депо произошли

разительные перемены. Сегодня здесь имеются цеха ТО-3, ТР-1, крытый цех ТО-2, механизированные цеха.

Люди, которые вносят лепту в развитие и процветание депо, тем самым вносят неоценимый вклад и в процветание поселка Высокогорный и всего Ванинского района.

Согласно решениям правительства и президента Компании в 2013 году планируется завершить строительство нового обходного тоннеля по перевальному участку Откосная—Кузнецовск, строительство разъездов с целью увеличения пропускной способности участка Комсомольск—Ванино для перевозки грузов до 30 млн. тонн в год. А это в первую очередь работа и рабочие места. Так что впереди у нашего коллектива много работы.

Я поздравляю коллектив локомотивного депо Высокогорная с юбилеем предприятия, Днем железнодорожника и желаю всем работникам, членам их семей большого личного счастья, здоровья и успехов в предстоящей огромной и ответственной работе.

Евгений БЕЛОВ,
председатель профкома
локомотивного депо Высокогорная

УЮТ ДЛЯ МАШИНИСТОВ

Юбилей с горчинкой

Дом отдыха локомотивных бригад станции Токи начал свою трудовую деятельность в далеком 1977 году. Хотя с другой точки зрения он еще молод. Расположен он на высоком берегу Татарского пролива с живописным видом на море. Дом отдыха обслуживает локомотивные бригады приписки основного депо Высокогорная.

Минувший год прошел под девизом «Эстетика и культура на рабочем месте». И хотя коллектив не попал в тройку призеров, мы уверены — в будущем призовое место нас не обойдет.

Коллектив у нас дружный, и все сообща приводят дом отдыха в то состояние, которое максимально создает уютный быт локомотивным бригадам. И нареканий в этом вопросе к обслуживающему персоналу нет. Хочется отметить таких работников, как Вера Овчаренко, Наталья Копытова, Светлана Мерзлякова, которые на протяжении последних пятнадцати лет трудятся на благо депо.

Хочется также поблагодарить председателя профсоюзного комитета Евгения Белова, который лично



курирует дом отдыха и добивается улучшения условий и приобретения предметов интерьера.

Но есть большущий вопрос, который волнует сегодня коллектив.

Мы все получили предписание о сокращении должностей, то есть о переводе в аутсорсинговую компанию. И это коснулось всех по дороге. Мы написали письмо в дорпрофсоюз, с просьбой посодействовать, чтобы не делали этого. Находясь в структуре депо, мы имеем все льготы, а потому и коллектив работает с полной отдачей, зная, что Компания защитит, а мы не потеряем пакет социальных гарантий.

Мы надеемся на благоразумие наших руководителей, надеемся, что они отменят решение о передаче нас в аутсорсинговую компанию.

Татьяна ГУБАКИНА,
заведующая домом отдыха
локомотивных бригад ст. Токи
Фото Антонины Пивневой



РАЗГОВОР НА СЕРЬЕЗНЫЕ ТЕМЫ

Окончание. Начало на 2-й стр.

Представители подразделений Владивостокского отделения отметили, что нынешним летом возникли проблемы с обеспечением спецодеждой. Сезон заканчивается, а спецодежда поступила не в полном объеме.

Председатель Роспрофжела Николай Никифоров в своем выступлении в основном ответил на вопросы, которые задавали ему в ходе выступления дальневосточники. Он заметил, что качество спецодежды еще оставляет желать лучшего, а вот несвоевременное ее поступление председателю удивило.

Николай Алексеевич поднял проблему безопасности движения поездов, производства работ на путях. Анализ трагических случаев показывает, что в основном они происходят из-за нарушений правил производства работ. И, как справедливо заметил председатель Роспрофжела, председатели профкомов зачастую остаются в стороне, не выезжают на места проведения работ. Не проверяют, как ведутся работы, как соблюдаются правила безопасного труда.

Мало еще делается в плане улучшения условий труда машинистов, переоборудования кабин локомотивов в соответствии с требованиями. Одной из нескольких дорог, где сегодня плохо обстоят дела по реабилитации машинистов, Николай Никифоров назвал Дальневосточную. Он призвал и руководство дороги, и профсоюзную организацию больше внимания уделять этому вопросу.

Николай Алексеевич рассказал присутствующим о том, как обстоят дела по подготовке отраслевого тарифного соглашения.

Создание в рамках третьего этапа структурной реформы дочерних предприятий привело к необходимости заключения отраслевого соглашения, которое для всех работников железнодорожных организаций позволит определить единый стандарт гарантий и компенсаций, уровень социально-трудовых отношений. Двадцать шестого июня 2007 года состоялось общее собрание учредителей Общероссийского отраслевого объединения работодателей железнодорожного транспорта, утвержден его устав. В объединение работодателей вошли 14 акционерных обществ.



Председателем совета созданного объединения работодателей избран Олег Юрьевич Атьков — вице-президент ОАО «РЖД». Генеральным

директором избран Алексей Евгеньевич Петров — директор благотворительного фонда «Почет».

Одной из основных целей создания объединения работодателей является разработка и заключение Отраслевого соглашения по организациям железнодорожного транспорта. В сентябре объединение работодателей будет зарегистрировано в Росрегистрации в качестве юридического лица и начнутся коллективные переговоры ЦК профсоюза с объединением работодателей с целью заключения Отраслевого соглашения по организациям

железнодорожного транспорта на 2008—2010 годы, и в декабре соглашение должно быть заключено. В ЦК профсоюза подготовлен про-

ект соглашения. На заседании президиума ЦК профсоюза 27 июня был одобрен данный проект Отраслевого соглашения по организациям железнодорожного транспорта и рекомендовано принять его за основу при ведении переговоров с представителем объединения работодателей. Рабочей группой ЦК профсоюза с учетом предложений, поступивших от дорпрофсоюзей, отделов ЦК профсоюза, подготовлен профсоюзный проект коллективного договора ОАО «РЖД» на 2008—2010 годы. Он рассмотрен на заседании президиума ЦК профсоюза 27 июля и принят за основу для ведения переговоров с ОАО «РЖД».

В проекте коллективного договора сохранены, а по ряду позиций усилены основные льготы и гарантии, действующие на железнодорожном транспорте.

На совместном заседании выступил также вице-президент ОАО «РЖД» Вячеслав Лемешко, начальник дороги Михаил Заиченко ответил на вопросы, поступившие в ходе совместного совещания.

Антонина ПИВНЕВА

Фото автора

АРХИВЫ

ПЕРЕДАНЫ НА ВЕЧНОЕ ХРАНЕНИЕ

В нынешнем году исполнилось 70 лет сектору архивов службы управления делами Дальневосточной железной дороги. Седьмого марта 1937 года вышел приказ народного комиссара путей сообщения Лазаря Кагановича «Об упорядочении архивного дела на железнодорожном транспорте». В нем говорилось: «Проверкой состояния архивов железных дорог установлена безобразная постановка хранения и учета архивных материалов. Для работы в архивах выделены непроверенные, нередко враждебные люди и без соответствующей квалификации.

...На некоторых железных дорогах общий архив не организован, архивные материалы находятся в службах в хаотическом состоянии, в незапертых шкафах и даже на полу без присмотра. На ряде дорог помещения для архивов выделены совершенно неудовлетворительные: темные, сырые, с недостаточной вентиляцией. В большинстве архивов учет материалов не организован, дела не пронумерованы и нет описей, не установлен точный порядок выдачи и пользования архивными материалами. В результате безобразного состояния архивов имеются случаи пропажи, порчи и уничтожения ценных материалов, а также использования их в преступных целях». Этот приказ считается основным документом в становлении архивного дела на железных дорогах советской России.

А приказом начальника Дальневосточной железной дороги от 25 февраля 1937 года № 762 «Об упорядочении архивного дела на дороге» был образован Дорожный архив, который являлся самостоятельным подразделением. Он подчинялся заместителю начальника дороги согласно приказу народного комиссара путей сообщения от 07.03.1937 года № 44/Ц.

Сначала штат архива состоял из заведующего архивом и архивариуса. С 1940 года согласно штатному расписанию в архиве значились начальник архива и два инженера.

Одним из тех, кто организовывал архив, был Григорий Михайлович Урусов, занявший должность заведующего архивом 16 марта 1937 года, — с этого дня и ведет свою историю дорожный архив. Свою работу он начал со сбора и приведения в порядок документов служб и отделов управления дороги, в том числе технических документов службы пути. С 1941 года работу продолжила Александра Иосифовна Кестлер, благодаря которой впервые по описям были собраны и обработаны дела, положившие начало многим фондам архива.

Приказом МПС от 21.03.1967 года № 15/ЦЗ Дорожный архив реоргани-



зован в сектор архивов. На отделениях дороги были образованы ведомственные архивы, возглавляемые старшими инспекторами. В апреле 2006 года штат сектора архивов передан в подчинение начальнику службы управления делами. В настоящее время на Дальневосточной железной дороге действуют пять ведомственных архивов (на станциях Хабаровск-2, Уссурийск, Комсомольск-на-Амуре, Новый Ургал, Тында), подчиненных сектору архивов, в которых работают десять сотрудников.

На хранении в архивах дороги находятся около 800 тысяч единиц хранения за 1903—2005 годы. В

архивных фондах дороги содержатся документы по личному составу 133 предприятий Дальневосточной железной дороги, а также личные дела работников Уссурийской железной дороги с 1906 года. Имеется архивный фонд «Управления Приморской железной дороги» за 1939—1953 годы (время существования дороги). Здесь также сохранен полный комплект ведомственной газеты «Дальневосточная магистраль», которая с 1933 по 1963 годы называлась «Пограничный транспортник». В 1986 году в сектор архивов поступили дела Проектно-изыскательского института на железных дорогах Забайкалья и Дальнего Востока с 1940 года. В связи

с реорганизацией Байкало-Амурской железной дороги и присоединением ее к Дальневосточной железной дороге архив принял на хранение документы управления дороги с 1981 по 1997 годы. Среди материалов сектора архивов выделяются своей уникальностью отчеты по постройке Уссурийской железной дороги 1891—1897 годов. В документах сектора имеются сведения о постройке первого здания вокзала на ст. Хабаровск-1, дорожной больницы, локомотивного депо Хабаровск-2 и других объектов. Большая группа дел архива отражает все основные моменты строительства и реконструкции моста через реку

Амур у Хабаровска с момента его открытия в 1916 году и по настоящее время. Это «Технические документы строений моста наследника Цесаревича Алексея Николаевича» за 1915 год, фотоальбомы, отчеты по обслуживанию моста, капитальному ремонту, усилению пролетных строений и т. д. Благодаря такому составу документов в архиве ежегодно работают 20—25 исследователей. Это специалисты Дальжелдорпроекта, Дорожного центра диагностики путевого хозяйства, ЗАО «Гипростроймост-Хабаровск», ОАО «БАМтоннельстрой», Дирекции по ремонту пути и инженерных сооружений, ОАО «Дальгипротранс», ДВГУПС, «Мерзлотной станции — филиала ЦентрИССО» и др.

Архив хранит документы об участии железнодорожников в годы Великой Отечественной войны в спецформированиях военного времени — колоннах паровозов, военно-эксплуатационных отделениях, которые были сформированы в Хабаровске из работников подразделений дороги в 1943-1944 годах и направлены на прифронтовые участки, чтобы обеспечивать воинские перевозки. Так, паровозная колонна № 46 особого резерва обеспечивала перевозку военных грузов на Воронежский фронт, затем 4-й Украинский фронт, в том числе в Крым. В конце 1944 года команда паровозной колонны № 46 была переброшена на 3-й Белорусский фронт и участвовала во взятии Кенигсберга. В июне 1945 года паровозную команду направили на Забайкальский фронт, где она обеспечивала грузовые и военные перевозки по КВЖД во время войны с Японией. После окончания военных действий в Маньчжурии паровозная колонна до мая 1947 года работала на КВЖД.

Сектор архивов провел большую работу по выдаче архивных справок участникам этих формирований. Ведь из-за того, что они трудились за фронтом и не принимали участия в боях, восстанавливая пути, станции, мосты, железнодорожников,

фактически находившихся на передовой, долгое время не признавали участниками Великой Отечественной войны. Архив помогал работникам этих спецформирований встретиться друг с другом, передавал адреса в другие города. Совместные обращения в МПС и правительственные органы привели к включению работников этих спецформирований в списки лиц, которым предоставлены ведомственные льготы как участникам Великой Отечественной войны.

Основными источниками архива являются документы по личному составу, которые также сохранены с начала строительства дороги и дают представление о работниках основных профессий — машинистах, кочегарах, инженерах и т. д. Ежегодно работниками архива рассматриваются и исполняются до полутора тысяч заявлений и запросов граждан, пенсионных фондов, архивов. В них люди просят уточнить трудовой и льготный стаж работы, дать справку по заработной плате в определенное время. Есть запросы о награждении ведомственными наградами для оформления звания «Ветеран труда». Проводится работа по выявлению документов для дальнейшей реабилитации бывших работников железнодорожного транспорта. Письма поступают со всех концов России, также из стран СНГ, Израиля, Германии и т. д. Архив старается помочь каждому обратившемуся в самое короткое время.

Наиболее ценные документы Дальневосточной железной дороги каждые десять лет сектор архивов передает на вечное хранение в Государственный архив Хабаровского края.

Большой вклад в работу по сбору, хранению и использованию документов внесли старейшие работники архива: Наталья Дмитриевна Натрий (сегодня она на пенсии), Валентина Федоровна Ревакшина, работающая в архиве более 30 лет, Людмила Ивановна Гримова.

Наталья КЛЕБАНОВИЧ, начальник сектора архивов Дальневосточной железной дороги

ПОМОЩЬ СЕВЕРЯНАМ ПРИБУДЕТ ПОЕЗДОМ

В не совсем обычный рейс отправился 23 июля передвижной консультативно-диагностический центр «Терапевт Матвей Мудров». На первый взгляд поездка как поездка — по отдаленным станциям северных районов Хабаровского края. Только пациентами на сей раз будут не железнодорожники, а все остальные категории населения.

Хабаровский краевой благотворительный фонд помощи детям с тяжелыми патологиями «Надежда», региональное отделение Всероссийской политической партии «Единая Россия» решили провести акцию «Единая Россия — здоровые поколения». Эту инициативу поддержали Дальневосточная железная дорога и правительство Хабаровского края. В течение месяца жители Амурского,



Ванинского, Советско-Гаванского, Солнечного и Верхнебуреинского районов будут обследованы врачами узких специальностей. В населенных

пунктах, где отсутствуют учреждения здравоохранения, медики проведут диагностическое обследование населения. Основное внимание будет уделено детям и ветеранам войны и труда. В составе медицинской бригады шесть педиатров различного профиля: два врача-психиатра, иммунолог, гинеколог и другие. Медицинская помощь оказывается бесплатно.

По наиболее сложным случаям заболевания детей планируется провести телевизионные консультации с ведущими специалистами медицинских центров Москвы, кроме того, специалисты краевого центра проведут с местными врачами «круглые столы», на которых обсудят ход реализации национального проекта «Здравоохранение».

Антонина ПИВНЕВА



«МИЛОСЕРДИЕ» ПРИБУДЕТ АВТОТРАНСПОРТОМ

С 23 по 26 июля по маршруту Уссурийск—Ново-Чугуевка проследовал автопоезд «Милосердие» под эгидой дорожного отделения общества Красного Креста.

За период своего путешествия он побывал на станциях, расположенных в зоне обслуживания авто-

поезда, побывав даже на самых небольших. Всюду состоялась выдача гуманитарного груза, где кроме продуктовых наборов в наличие одежда, обувь, семейные аптечки, медикаменты.

Следом за ним еще один поезд из Хабаровска отправился по

Хабаровскому отделению. На его пути остановки на станциях Ин, Биробиджан, Облучье, Архара...

Все маршруты «Милосердия» приурочены к наступающему празднику — Дню железнодорожника.

Лолита ГОРДЕЕВА

НЕСЛУЧАЙНАЯ НАГРАДА

Владимир Дворянинов — из категории тех основательных людей, которые сохраняют верность и преданность, куда пришел работать почти три десятка лет назад, и профессии, выбранной в жизни раз и навсегда.

В 1979 году, в двадцать лет от роду, Владимир устроился электромонтером в Беркакистскую дистанцию сигнализации и связи. И с тех пор трудится на этой производственной стезе. С годами приходил опыт и, естественно, повышалась квалификация. Чему в свою очередь способствовало и обучение в Тындинском техникуме железнодорожного транспорта, его Дворянинов окончил в 2004 году по специальности техник путей сообщения — электрик.

Такая добросовестность по отношению к порученному делу не оставалась без внимания. В 1984 году Владимир был удостоен почетного знака «Я — хозяин магистрали». В том же году — медали «За строительство Байкало-Амурской магистрали». На следующий год состоялось награждение В. С. Дворянинова медалью «За трудовое отличие». А в 2006 году его труд отмечен почетной грамотой начальника Дальневосточной железной дороги. А сколько раз поощряли денежными премиями и благодарностями — со счета сбиться можно. Трудовая книжка так и пестрит записями о них.

Сейчас Владимир Сергеевич — старший электромеханик Тындинского регионального центра связи Дальневосточной железной дороги. Руководство предприятия характеризует его человеком очень требовательным к себе и подчиненным, который никогда не останавливается на достигнутом, постоянно внедряет новые методы обслуживания оборудования. Высокий уровень мастерства позволяет специалисту легко находить пути решения сложных задач, а также в высшей степени профессионально выполнять свои должностные обязанности.

Руководимый им коллектив обслуживает оборудование на перегоне Золотинка—Нерюнгри-Угольная — самом северном участке Тындинского регионального центра связи. Протяженность его — 69 километров. И все устройства связи здесь содержатся в хорошем и отличном состоянии. Это происходит за счет безусловного соблюдения технологии производимых работ, постоянного контроля за техническим состоянием устройств, своевременного устранения неисправностей, хорошей организации труда.

Буквально один пример. В 2005 году на перегоне Нагорная—АЯМ бригада В. С. Дворянинова собственными силами капитально отремонтировала магистральный кабель, выполнив работ на 119 тыс. рублей. Приведенное в порядок оборудование служит безотказно. Во всяком случае, в 2006 году на участке не случилось ни единого отказа в работе устройств связи.

Владимир Сергеевич не ограничивает свое образование не так давно оконченным железнодорожным техникумом. Он постоянно повышает профессиональный уровень. Успешно прошел обучение на курсах повышения квалификации по темам: «Цифровая оперативно-технологическая связь» и «Обеспечение безопасности движения поездов на железнодорожном транспорте».

Из сказанного можно сделать вывод, что награды, которых Владимир Сергеевич удостоивался за самоотверженный труд, воспринимались им как аванс на дальнейшую высокопроизводительную работу. И в данном случае после получения В. С. Дворяниновым именных часов президента ОАО «РЖД» руководство предприятия и товарищи по коллективу вправе ждать от награжденного новых успехов в деле обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте.

Геннадий АСТАХОВ

ПАМЯТЬ, УВЕКОВЕЧЕННАЯ В МЕМОРИАЛЕ



Шесть мемориальных досок открыли на станциях Хабаровского отделения дороги. Они увековечивают память людей, чьи имена назвали станции. Все они украсили здания вокзалов или постов ЭЦ станций.

Например, барон Корф (Корф Андрей Николаевич) — был первым генерал-губернатором Приамурского края. Именно при нем началось строительство Уссурийской железной дороги. Присутствовал он и

на закладке дороги. В честь его на Дальневосточной названа одна из станций — Корфовская.

На изысканиях северного участка при строительстве Уссурийской железной дороги работал Витольд Витольдович Красицкий (станция Красицкая). Изыскательскими работами на линии Бикин—Хабаровск руководил Николай Сергеевич Кругликов. А после ввода Уссурийской железной дороги он более десяти лет возглавлял техотдел КВЖД. В его честь на Дальневосточной названа станция Кругликово.

Станция Розенгартовка названа в честь инженера путей сообщения Льва Маврикиевича Розенгарта, а Дормидонтовка — память об Николае Федоровиче Дормидонтове — одном из помощников начальника строительства одного из труднейших участков Северо-Уссурийской железной дороги, проходившей через Хехцир, Ореста Полиеновича Вяземского. Шестая мемориальная доска установлена в честь первооткрывателя Уссурийской железной дороги Владимира Владимировича Гедике на одноименной станции.

На каждой из станций состоялись митинги, сказаны добрые слова в адрес тех, кто, преодолев невероятные трудности, внес свой вклад в строительство Уссурийской, а ныне

Дальневосточной железной дороги, которая в этом году отметит свое 110-летие.

Антонина ПИВНЕВА

Фото Виктора Тарасова



КАК ЭТО БЫЛО...

Два года назад профсоюз железнодорожников и транспортных строителей отметил столетие со дня образования. Однако в тени остались еще две, не менее значимые даты, которые имеют большое значение для развития профсоюзного движения на железнодорожном транспорте, — девяностолетие создания дорпрофсоюзей и ЦК Роспрофжела. Правда, девяносто лет назад именовались они несколько иначе. Итак, как же это было?..

Начало организационного строительства

Не стоит подробно останавливаться на том, как рождался профсоюз железнодорожников и транспортных строителей. Об этом много писалось, в том числе и в нашей газете, в год столетия профсоюза. Достаточно сказать, что к концу 1905 года не было такой профессии рабочих и служащих, которые не имели бы своего профсоюза. Крупные союзы железнодорожников появились на КВЖД, в Приморье. В марте 1906 года Уссурийская железная дорога была передана в аренду акционерному обществу Китайско-Восточной железной дороги сроком на 25 лет и фактически являлась отделением КВЖД и не могла проводить самостоятельную политику.

В условиях тяжелой политической реакции 1907 года и последующих лет рабочие Дальнего Востока вообще не имели права на создание профессиональных организаций. На них не распространялись Временные правила о профсоюзах, действующие в центре России, так как Дальний Восток был особой зоной — пограничной. Временными правилами запрещалось всякое упоминание о защите экономических интересов рабочих, а допускалось только их «выяснение» и «согласование». Ограничен был круг категорий работников, которым разрешалось объединяться в профсоюзы. Этого права были лишены железнодорожники, служащие почты, телеграфа, банков. Но как показала история, именно эта категория рабочих и создала наиболее действенные союзы. Одной из легальных форм работы было кооперативное движение. Это были организации, где проводились собрания, принимались решения, существовали взносы, обязательные для всех пайщиков. Так, на Уссурийской железной дороге еще в 1898 году было образовано Общество потребителей, одним из создателей и бессменным руководителем которого в течение 18 лет был помощник начальника административной службы Моисей Яковлевич Кравец.

В отличие от центральных районов России, на Дальнем Востоке профсоюзы формировались на фоне практической полного отсутствия партийных организаций социал-демократической направленности, вследствие чего они были менее идеологизированы. В их претензиях к власти чаще преобладали экономические требования, а не политические лозунги.

Дорпрофсоюз родился

С первых же дней Февральской революции 1917 года профсоюзное движение на транспорте активизировалось. На предприятиях организовывались месткомы. Железнодорожники все больше убеждались в том, что единственным защитником их интересов являются профсоюзные комитеты мастеровых и рабочих. Являясь зависимой от КВЖД, Уссурийская железная дорога не могла проводить самостоятельную политику. Профсоюз начинал формироваться здесь как классическая рабочая организация, опирающаяся на демократические принципы государственности, не вмешивающаяся в политику, придерживающаяся главным

образом экономических форм борьбы.

Разразившаяся в столице революция молниеносно перекинулась на окраины страны. Немедленно развернулась работа по созданию профессиональных союзов по профессии, а затем объединению их в союз союзов. Седьмого (20) марта 1917 года состоялось первое общее собрание железнодорожников Владивостокского узла, где от железнодорожников во Владивостокский Совет рабочих и солдатских депутатов было избрано 42 депутата. Собрание одобрило идею создания профсоюза и избрало временный комитет, которому поручалось провести по Уссурийской железной дороге рабочие собрания с целью создания единого профсоюза и разработки его устава. На втором собрании, состоявшемся 16 (29) марта, был утвержден устав союза железнодорожников Владивостокского узла, избраны комитет союза и делегаты на I Съезд железнодорожников Уссурийской железной дороги, созыв которого был назначен на 26 марта (8 апреля) 1917 года в Никольск-Уссурийске. Девятнадцатого марта (1 апреля) на общем собрании железнодорожников ст. Никольск-Уссурийск и Главных железнодорожных мастерских также был организован профсоюз железнодорожников, который по договоренности с властями избрал делегатов на I Съезд железнодорожников Уссурийской железной дороги.

Двадцать шестого—двадцать девятого марта (8—11 апреля) в Никольск-Уссурийске проходил I Съезд рабочих-железнодорожников Уссурийской дороги, созданный по инициативе большевиков для создания единого производственного профсоюза железнодорожников и принятия его устава, на котором присутствовало более 200 делегатов. От приморских большевиков и Владивостокского Совета рабочих и солдатских депутатов съезд приветствовал К. А. Суханов. Активную помощь в проведении съезда железнодорожников оказали никольские большевики П. Н. Тупицын, А. С. Беликов, А. А. Воронин, П. К. Зинченко и другие. Съезд разработал и принял устав союза рабочих, мастеровых и служащих Уссурийской железной дороги.

По решению съезда вся Уссурийская железная дорога делилась на 10 районов по числу служб тяги, где на общих собраниях членов союза избирались уполномоченные районы, призванные осуществлять профсоюзную работу и защищать интересы рабочих. Из представителей этих районов создавался совет, который должен был ежемесячно собираться в Никольск-Уссурийске. Для руководства повседневной работой профессионального союза дороги съезд избрал центральное исполнительное бюро из пяти человек. Президиум для общих заседаний съезда был избран в составе: председатель — Д. И. Соловьев, товарищ председателя — А. С. Медведев, секретари — М. И. Белявский и Г. С. Соловей.

Первый съезд рабочих-железнодорожников принял решение о введении 8-часового рабочего дня, порядке приема и увольнения рабочих и служащих, допущении сверхурочных работ за определенную плату. Учитывая дороговизну продуктов и промышленных товаров и падение курса рубля, съезд высказался за установление минимума заработной платы не ниже 8 рублей в месяц. Выступавшие на съезде делегаты от Владивостокского железнодорожного узла говорили о том, что они уже сумели добиться повышения заработной платы. С 1 (14) апреля были установлены новые повышенные ставки заработной платы всем рабочим и служащим станций Владивосток и Эгершельд,

выработанные согласительной комиссией и утвержденные Владивостокским Советом рабочих и солдатских депутатов. Профсоюзы добивались, чтобы «счисление заработной платы производилось на основе прожиточного минимума и выплаты разницы за все месяцы со времени предъявления этого вопроса». Чтобы несколько улучшить обеспечение рабочих семей продуктами питания и товарами, съезд высказался за создание рабочих лавок и осуществление рабочего контроля над частными торговыми предприятиями, обслуживающими железнодорожников.

Таким образом, I Съезд железнодорожников Уссурийской дороги положил начало широкому профессиональному движению железнодорожников, объединяя силы рабочих для защиты своих экономических и политических прав, организовал многотысячный отряд железнодорожников на борьбу за победу советской власти. В единый профсоюз кроме рабочих, связанных непосредственно с движением поездов, вошли рабочие самых различных профессий — металлисты и электрики, связисты и строители, коммунальщики и медики, просвещенцы и работники общепита, торговли и культуры и т. д.

В мае 1917 года профсоюз рабочих, мастеровых и служащих Уссурийской железной дороги насчитывал (без Союза временных вагонсборочных мастерских) свыше 600 членов. Единый производственный профсоюз на Уссурийской и других железных дорогах создавался с большими трудностями. Меньшевики и эсеры, а заодно с ними реакционно настроенные служащие, пробравшись в первые дни революции в правления профсоюзов, тормозили строительство профсоюзов по производственному, индустриальному принципу, пытались всячески подчинить профсоюзы своему влиянию. Они ослабляли единство рядов рабочих-железнодорожников, стремились оторвать профсоюзы от партии большевиков. К этому стремились меньшевики и эсеры и на Съезде железнодорожников Уссурийской дороги, но получили от большевиков решительный отпор.

Чтобы ослабить единство и сплоченность рядов профсоюза железнодорожников, соглашатели — меньшевики и эсеры — на II Съезде рабочих-железнодорожников Уссурийской дороги, проходившем в конце мая 1917 года в Никольск-Уссурийске под руководством владивостокских и никольских большевиков, потребовали пересмотра устава профсоюза, принятого на I Съезде. При обсуждении устава горячие прения вызвал второй пункт устава, где шла речь о приеме в члены профессионального союза иностранных рабочих, занятых на предприятиях Приморского края. Это было вызвано тем, что на I Съезде профсоюзов было решено, что членами союза могут быть все рабочие, мастеровые и служащие обоего пола, без различия национальности, веры и подданства. На II Съезде часть делегатов, идущих за меньшевиками и эсерами, потребовала исключить пункт о подданстве.

Съезд дал решительный отпор социалистам-соглашателям, одобрил устав в большевистской редакции, избрал дорожный комитет профсоюзов и принял ряд решений, направленных на защиту экономических прав рабочих и служащих, чем способствовал вовлечению их в активную борьбу за победу социалистической революции.

По сути, дату проведения второго съезда можно считать днем рождения дорожного профсоюзного комитета (дорпрофсоюза). На съезде обсуждались вопросы о восьмичасовом рабочем дне, пересмотре временного устава и положений о центральном исполнительном бюро, квартирный, о служащих



Манифестация железнодорожников 1 мая 1917 года

конторского труда, выборе делегатов на Всероссийский съезд железнодорожников и другие — всего 10. Одним из центральных был вопрос об образовательных учреждениях на дороге. В докладе А. С. Медведева указывалось на важность образования для взрослых и детей, о том, что дело образования профсоюзы должны брать в свои руки, что школа должна быть бесплатной, обязательной и доступной. В систему железнодорожных образовательных учреждений входили образовательные и профессиональные школы для детей и курсы для взрослых, общежития для учащихся детей и взрослых слушателей курсов, библиотеки и читальни, музеи и выставки, детские сады, площадки, ясли и приюты...

На съезде была разработана программа развития образовательных учреждений, укрепления их материального положения; принят временный устав рабочих, мастеровых и служащих Уссурийской железной дороги, избранны делегаты на Всероссийский съезд железнодорожников: Васильев и Мешков. Съезд закончил свою работу 28 мая 1917 года.

Помимо производственных вопросов делегаты съезда слушали вопрос об уравнивании в правах гражданских семей с церковными. Постановили: предложить управлению дороги уравнивать в правах гражданские семьи с церковными, в смысле получения всех видов довольствия от железной дороги; районным комитетам выдавать удостоверение о гражданских семьях.

Прообраз Роспрофжела

Пятнадцатого июля 1917 года в Москве собрался Всероссийский учредительный съезд союза железнодорожников. На нем самое бурное обсуждение вызвал вопрос, каким должен быть профсоюз железнодорожников. Одни утверждали, что основная задача профсоюза — отстаивание экономических прав железнодорожников. Другие стояли за «государственный союз» как часть государственного аппарата управления, берущего на себя выполнение разного рода административных функций. Третьи высказывались за производственный и строго классовый союз, связывающий все свои действия с общими политическими и экономическими задачами рабочего класса. В итоге, съезд отложил этот вопрос на неопределенное время, так и не придя к единому мнению. Прозаседав без малого 40 дней, съезд так и не решил ни одного жизненно важного для железнодорожников вопроса.

На съезде был избран Всероссийский исполнительный комитет Союза железнодорожников (Викжель). В состав центрального исполнительного комитета железнодорожного союза, состоящего из 40 человек, входили 12 высших и средних конторских служащих, 10 инженеров и техников, 3 юриста, 2 врача, 3 прочих служащих и только 2 машиниста и 8 рабочих.

Исторические материалы свидетельствуют, что Викжель занял позицию уступок Временному правительству. В среде рабочих росло недовольство Викжелем, в то время как влияние профсоюза мастеровых и

рабочих среди всех категорий железнодорожников возрастало.

Правление союза Московского узла фактически руководило профсоюзной жизнью не только московских железнодорожных предприятий, но и почти всей сети дорог. По его инициативе на Московско-Курской, Киево-Воронежской и других дорогах создавались стачечные комитеты, которые организовывали сбор средств в стачечный фонд. В этой обстановке Викжель вынужден был возглавить забастовку. Двадцать первого сентября он объявил о ее начале. В первый же день забастовки правительство рассмотрело и утвердило декрет о новых нормах оплаты труда. Минимум, разработанный съездом железнодорожного профсоюза, был уменьшен вдвое. Тем не менее Викжель дал распоряжение о прекращении забастовки.

Ко времени Октябрьского вооруженного восстания профсоюзные организации на транспорте представляли уже большую силу. Если по всей России насчитывалось два миллиона организованных в профсоюзы рабочих и служащих, то четверть из них составляли члены различных профсоюзных объединений железнодорожников. В первый день петроградских событий Викжель заявил о своем «классическом» нейтралитете, т. е., что он не поддерживает ни Временное правительство, ни Советы. В тот же день он разослал по сети дорог телеграмму, в которой потребовал не выполнять ничьих распоряжений, кроме Викжеля. Рабочие многих железнодорожных узлов и дорог отказались подчиниться Викжелю и перестали отчислять ему членские взносы.

Двенадцатого декабря открылся Всероссийский съезд мастеровых и рабочих. В противовес ему Викжель созывает 18 декабря 1917 года свой съезд. Съезд профсоюза мастеровых и рабочих посылает туда 78 делегатов. Лидеры Викжеля намеревались принять резолюцию о непризнании власти Советов. Однако левая часть съезда дала Викжелю отпор, и его лидеры вынуждены были покинуть съезд.

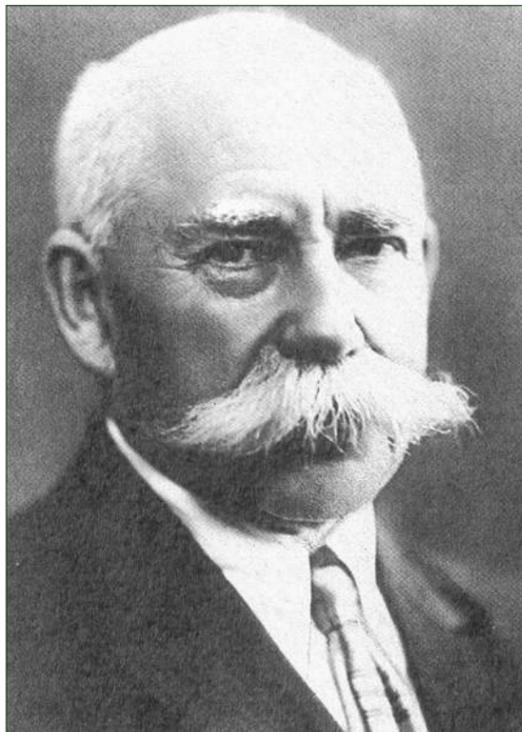
Так, просуществовав четыре месяца, Викжель закончил свою деятельность. Левая часть делегатов вижельского съезда вошла в состав съезда мастеровых и рабочих, и последний объявил себя чрезвычайным Всероссийским железнодорожным съездом. Этот съезд принял к исполнению декреты советской власти, разработал новый тариф заработной платы железнодорожников, принял Положение об управлении железными дорогами и избрал центральный орган железнодорожного союза — Викжедор (Всероссийский исполнительный комитет союза железнодорожников). Викжедор с первых же шагов своей деятельности взял на себя организацию транспорта. Он выделил из своей среды коллегию Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) и представил ее на утверждение Совета Народных Комиссаров.

Валерия БУРКОВА,
директор Музея истории ДВЖД,
Антонина ПИВНЕВА

Фото из фондов Музея истории Дальневосточной железной дороги

«НАЧАЛ И ЗАМКНУЛ ВЕЛИКИЙ СИБИРСКИЙ ПУТЬ»

5 сентября (23 августа) исполняется 140 лет со дня рождения А. В. Ливеровского, крупного ученого и практика в области железнодорожного строительства, доктора технических наук



Александр Васильевич Ливеровский родился в Санкт-Петербурге в многодетной семье ученого-агронома. Детство его прошло в Олонецкой губернии (Карелия), где отец занимался мелиорацией. В семье было 14 детей, и отец с юных лет приобщал их к сельскому хозяйству. Суровая природа края, необходимость отвоевывать каждую пядь земли для ведения сельского хозяйства сказались на формировании характера Александра — настойчивого и целеустремленного. С раннего детства он мечтал продолжить профессию отца. Но судьба распорядилась по иному. Когда профессора Ливеровского спрашивали, почему он стал строителем железных дорог, то в ответ он приводил две причины — романтика созидательной работы и безответная любовь.

В восемь лет Александр вместе с братьями начал готовиться к поступлению в гимназию под руководством молодой учительницы и... влюбился в нее. Не было такого трудного задания, которое бы не сделал старательный ученик, чтобы заслужить похвалу педагога. Вместо четырех задач решал восемь, вместо десяти страниц из учебника выучивал двадцать. И вдруг, когда ему исполнилось десять лет, учительница получила предложение от инженера путей сообщения, а вскоре вышла за него замуж несмотря на просьбу своего ученика подождать со свадьбой... пока он не станет инженером путей сообщения. Со временем первая любовь прошла, но данное слово — стать инженером — осталось.

В 1885 году, по окончании с золотой медалью кронштадтской гимназии, Александр Ливеровский поступает на физико-математический факультет Петербургского университета, из стен которого спустя пять лет выходит с дипломом первой степени. После годичной воинской службы вольноопределяющимся гвардейской артиллерийской бригады Ливеровский осуществляет свою мальчишескую клятву. В 1890 году он поступает в Петербургский институт инженеров путей сообщения, навсегда связав свою судьбу с транспортным строительством. Незаурядные способности

студента были сразу же замечены. Его отчет по итогам первой производственной практики удостоился университетской премии.

Вскоре студента Ливеровского направляют на строительство западной части Великого Сибирского пути, где он исполняет обязанности начальника дистанции пути. Именно здесь, в Челябинске, 7 июля 1892 года во время торжественного открытия работ на головном участке Западно-Сибирской железной дороги первый

костыль первого звена Запсиба забил студент-практикант Петербургского института инженеров путей сообщения Александр Ливеровский.

Инженерный талант А. В. Ливеровского расцвел в особо трудных условиях железнодорожного строительства. При сооружении Кругобайкальской железной дороги (1900—1905) ему было поручено вести работы на одном из самых сложных участков. Здесь на 16-километровом отрезке пути между мысами Асламовым и Шаражалгаем были построены 12 тоннелей и четыре противообвальных галереи. Из 39 тоннелей легендарной Кругобайкалки 16 были созданы под его руководством.

В 1912—1915 годах Ливеровский возглавлял строительство Восточно-Амурской железной дороги (р. Бурея—Хабаровск). Под его руководством были сооружены восемь тоннелей, способ устройства отделки которых не имел прецедента в практике тоннельного дела. Ливеровский был убежденным сторонником широкой механизации строительных работ. На постройке действовали десять экскаваторов, в том числе семь многочерпаковых, движущихся по рельсам. Они были изготовлены на Путиловском заводе по специальному заказу. Благодаря экскаваторам удалось создать земляное полотно на непроходимых летом болотах. Здесь впервые Ливеровский применил для транспорта улучшенные грунтовые дороги, которые покрывались гравием из притрассовых карьеров, применялись перфораторы, бетоно- и растворомешалки, камнедробильные установки для производства искусственного песка.

Пятьдесят лет отдал А. В. Ливеровский строительству новых магистралей, он участвовал в сооружении практически всех железных дорог Российской империи в конце XIX — начале XX веков. Строительство заключительных звеньев Сибирской магистрали — Амурской железной дороги и моста через мощную реку Амур — явилось одной из самых ярких страниц богатой, насыщенной интересными событиями жизни А. В. Ливеровского. Он очень гордился тем, что «начал и замкнул Великий

Сибирский путь».

«...С завершением переустройства Сибирской железной дороги я отправился в Среднюю Азию, в Мервский оазис, где располагалось царское имение Байрам-Али. Там расширилась оросительная система, и мне было поручено сделать изыскания под устройство новой плотины. Изыскания я провел, и мне очень захотелось построить эту плотину. Рядом была плотина, которую построил Александр Македонский, и мне хотелось, чтобы для грядущих поколений осталась плотина, которую построил Александр Ливеровский. Но этого не получилось. Постройка плотины была сдана с торгов крупным и хорошим подрядчиком. Начальником постройки был инженер путей сообщения А. М. Балуев. Плотина была построена хорошо.

Из Байрам-Али я вернулся в Петербург, сразу же был причислен к Министерству путей сообщения и получил поручение участвовать в комиссии по определению размеров и причин перерасхода средств при постройке Западно-Амурской железной дороги.

Фото из фондов Музея истории Дальневосточной железной дороги Западно-Амурскую железную дорогу строил Е. К. Подруцкий. Я его знал по работе на постройке Самаро-Златоустовской и Средне-Сибирской железных дорог. Каждая новая встреча с ним убеждала меня, что он талантливый, способный и культурный инженер, отлично знающий свое дело. Причины перерасхода были ясны, так что комиссия без всяких разногласий пришла к определенному заключению. В комиссию входили: председатель инженер Чижов, инженер Семейкин и еще некоторые высококвалифицированные опытные инженеры и представители от Государственного контроля.

Главная причина перерасхода состояла в том, что не было выделено времени на хозяйственно-производственные подготовительные работы. Инженер Е. К. Подруцкий настаивал на том, чтобы торги состоялись в Сибири, в Чите, где находилось Управление работ, а Министерство путей сообщения требовало, чтобы торги были в Петербурге, на том основании, что тогда можно привлечь большее количество подрядчиков, чем в Сибири, позволившее сдать работу по более низкому цену. Торги состоялись в следующем. Предъявлялись официальные расценочные ведомости для отдельных участков линии, составленные самим управлением. В них цены стояли реальные, ибо ведомости были составлены на основании учета местных условий инженерами, проводившими там изыскания. Конкурирующие подрядчики должны были с этих расценок делать скидку. При этом работы оставались за тем, кто назначал самую низкую цену. На торгах подрядчики наперебой старались возможно больше снизить официальные расценки, чтобы получить казавшиеся им выгодными работы. Особенно в этом отношении старались европейские подрядчики, не имевшие представления об условиях работы в Сибири.

Продолжение следует

По книге «Воспоминания строителя железных дорог А. В. Ливеровского». ДВГУПС, 2003 год.

ОСНОВНЫЕ ДАТЫ ЖИЗНИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ А. В. ЛИВЕРОВСКОГО

- 1867.** 23 августа. Родился в Петербурге.
1878. Поступил в кронштадтскую гимназию.
1885. Окончил кронштадтскую гимназию с золотой медалью.
1889. Окончил Петербургский университет с дипломом первой степени, защитил диссертацию и получил ученую степень кандидата физико-математических наук.
1890. Поступил в Петербургский институт инженеров путей сообщения.
1891. Самостоятельно выполнял работу по проверочной нивелировке в период первой производственной практики.
1892. Проходил вторую практику в должности десятника на постройке Уфа-Златоустовской железной дороги.
1893. Проходил третью практику в должности начальника дистанции Западно-Сибирской железной дороги — звена Великого Сибирского пути.
1894. Окончил Петербургский институт инженеров путей сообщения. Приступил к работе в должности начальника дистанции на строительстве соединительной ветви между Уральской и Сибирской железными дорогами (на участке Екатеринбург—Челябинск).
1897. Получил назначение начальника участка по строительству больших мостов Новороссийско-Сухоумского шоссе.
1898. Вернулся в Сибирь, где начал работать главным инженером технического отдела Управления по постройке Среднесибирской железной дороги.
1899. Перешел на строительство Тимирязево-Нижегородской железнодорожной линии.
1900. Возглавил строительство наиболее трудного участка Кругобайкальской железной дороги между мысами Асламовым и Шаражалгаем на западном побережье Байкала.
1906. Проводил изыскания на Алтае. Совершил путешествие за границу, где изучал практику строительства железных дорог.
1907. Сделал изыскания от ст. Мысовая до г. Кяхта, а также от ст. Юрга до ст. Кольчугино. В качестве главного инженера руководил районом работ по переустройству горных участков сибирской железной дороги.
1909. Путешествовал: Германия, Бельгия, Франция, Тунис, Алжир, Испания.
1911. Был приглашен в комиссию при Министерстве путей сообщения для выявления размеров и причин перерасхода по постройке западной части Амурской железной дороги.
1912. Назначен начальником постройки Восточно-Амурской железной дороги, Амурского моста.
1915. Отозван в Петроград, назначен в Министерство путей сообщения сначала помощником, а затем начальником управления по сооружению железных дорог. Принимал участие в разработке проекта сети железных дорог России на период 1917-1922 гг.
1917. Начал работу над проектом железнодорожной сети России.
Март. Назначен товарищем министра путей сообщения Временного Правительства.
Апрель. Находился в длительной командировке на Юго-Восточной железной дороге.
Июнь. Поручено обследование строящейся Черноморской железной дороги.
Июль. По предложению А. Ф. Керенского назначен товарищем министра, а затем министром путей сообщения Временного правительства.
Октябрь. Арестован и заключен в Петропавловскую крепость. По решению съезда Совета рабочих и солдатских депутатов освобожден из заключения вместе с другими членами Временного правительства.
1922. Стал работать консультантом Кавказского округа путей сообщения.
1923. Назначен членом научно-технического совета главного управления государственных сооружений при ВСНХ.
1924. Приглашен в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта на кафедру «Строительное искусство» читать лекции и руководить дипломным проектированием.
1926. Создал первую в СССР кафедру «Постройка железных дорог» и принял заведывание ею.
1927. Приглашен в НКПС и Госплан СССР для работы по составлению первого пятилетнего плана развития железнодорожной сети.
1928. Избран деканом факультета сухопутных сообщений ЛИИЖТ.
1930. Участвовал в работе комиссии по изучению вечной мерзлоты, которую возглавлял академик В. А. Обручев. Комиссия была создана по инициативе академика В. И. Вернадского при АН СССР. Составил «Технические условия проектирования и устройств оснований и фундаментов сооружений в районах вечной мерзлоты».
1931. Оказывал помощь железнодорожному транспорту по обследованию и усилению водоснабжения на дорогах Урала, Сибири и Дальнего Востока.
1932. Составил «Краткие технические указания по всем видам строительства в условиях вечной мерзлоты». Привлечен Моссоветом для экспертизы двух проектов Московского метрополитена, составленных русскими и немецкими инженерами. Работал в комиссии, возглавляемой академиком Ф. Ю. Левинсон-Лессингом по экспертизе инженерно-геологической части проекта Перевальной железной дороги от ст. Дарг-Кох до ст. Гори с 6-километровым тоннелем через Роккский перевал.
1937. Совместно с работниками НКПС и Института мерзлотоведения АН СССР в соавторстве с инженером К. Д. Морозовым составил первый «Проект временных технических условий на изыскание, проектирование и сооружение железных дорог в условиях вечной мерзлоты».
1941. НИИ железнодорожного строительства и проектирования НКПС изданы подготовленные А. В. Ливеровским «Технические указания по изысканию, проектированию и постройке железных дорог в районах вечной мерзлоты», в разработке которых приняли участие Институт мерзлотоведения АН СССР и другие научно-исследовательские организации. Издана книга «Строительство в условиях вечной мерзлоты», написанная А. В. Ливеровским с участием инженера К. Д. Морозова.
1942. Участвовал в проектировании «Дороги жизни» через Ладожское озеро.
1943. Составил экспертное заключение проекта технических указаний по восстановлению тоннелей, разрушенных военными действиями и устройству паромных переправ. Участвовал в обобщении опыта строительства Большой московской окружной железной дороги.
1945. По инициативе А. В. Ливеровского при ЛИИЖТ была создана мерзлотная лаборатория.
1946. Совместно с коллективом кафедры «Постройка железных дорог» успешно работал над созданием III тома **Технического справочника железнодорожника (ТСЖ)**.
1950. Приступил к написанию монографии «Земляное полотно».
1951. 19 декабря. Умер в Ленинграде.

С ДНЕМ ФИЗКУЛЬТУРНИКА, УВАЖА

ИЗ ПЕРВЫХ РУК

Дорогие друзья, спортсмены, любители спорта, работники Дальневосточной железной дороги, филиалов и дочерних обществ, транспортные строители!

Дорожный профсоюзный комитет поздравляет вас с Днем физкультурника. Между РКСО «Локомотив», ОАО «РЖД» и Роспрофжелом подписаны соглашения для расширения сотрудничества, направленного на укрепление здоровья и спортивных успехов работников отрасли. С 2006 года Роспрофжел является коллективным членом РКСО «Локомотив». Это сотрудничество сыграло большую роль в удовлетворении потребностей работников ОАО «РЖД», ее филиалов на Дальневосточной железной дороге, в предоставлении всем желающим удовольствия от занятий физической культурой и спортом.

Спортсмены ФСК «Локомотив» радуют нас своими успехами не только на региональном уровне, но и российском и международном. Особенно богато на победы первое полугодие этого года. От всей души поздравляем наших победителей с этими успехами и желаем новых побед.

Но физкультурное общество — это не только титулованные спортсмены, но прежде всего те, кто, являясь членом «Локомотива», занимается спортом просто для души. Именно на такую категорию граждан и рассчитана правительственная программа по поддержке спорта.

Желаем всем спортсменам, работникам ФСК «Локомотив», тренерам здоровья, успехов, новых спортивных достижений.

Дирпрофсоюз на ДВЖД

ЭНТУЗИАСТЫ

ДЖИП-ТРИАЛ НА ХАБАРОВСКОЙ АВТОБАЗЕ



В механизированной автобазе Хабаровского отделения дороги весь коллектив является членом ФСО «Локомотив», включая начальника Юрия Попова. А еще здесь создана спортивная команда предприятия, которая участвует в соревнованиях по новому пока еще виду спорта — джип-триалу.

В составе команды два экипажа, которые на сегодняшний день уже преодолели три этапа соревнований на кубок Дальнего Востока на автомобиле УАЗ-469. Первый прошел в начале июня в Комсомольске-на-Амуре и был приурочен к юбилею

города юности. Там команда хабаровских автотранспортников заняла третье место в общекомандном зачете. Экипаж в составе Виктора Жуковского и Егора Шадрина в личном зачете занял третье место.

На проходившем в июле во Владивостоке втором этапе соревнований, который проводился одновременно с открытым чемпионатом Приморского края, команда мехавтобазы заняла четвертое место, а экипаж, упомянутый выше, был уже вторым. Прогресс налицо.

Идея создания команды принадлежит руководству предприятия. Как сказал начальник Юрий Попов, решили показать свои достижения в этом направлении. Выступают спортсмены под эгидой Дальневосточной железной дороги, Хабаровского отделения, ФСК «Локомотив», тем самым пропагандируя их достижения в области спорта.

Антонина ПИВНЕВА

ГОРДИТЬСЯ НАМ ЕСТЬ ЧЕМ

Одиннадцатого августа отмечается День физкультурника. Не останется в стороне и наш «Локомотив». А праздновать, как выяснилось, повод есть. Если оценить даже не год, а только первое полугодие нынешнего года, можно отметить большие успехи железнодорожных спортсменов. О том, что это за успехи, рассказал председатель ФСК «Локомотив» Дальневосточной железной дороги Владимир Деркач.

— Владимир Антонович, для начала о том, какие награды завоевали наши спортсмены?

— За первое полугодие этого года звания мастера спорта международного класса получили три дальневосточных железнодорожника. В этом году у нас как никогда урожай на спортивные достижения. Начнем с того, что мужская волейбольная команда завоевала второе место в соревнованиях ОАО «РЖД». Футболисты поделили первое и второе места с Западно-Сибирской дорогой. Лучшими мы были в пляжном волейболе, причем и среди мужчин, и среди женщин, в пауэрлифтинге нам не было равных.

На чемпионате мира по теннису среди железнодорожников, который проходил в Чехии, сборная команда ОАО «РЖД», в составе которой были в основном дальневосточники, выиграла «серебро». Комсомольчанки Настя Кравченко и Алена Трапезникова получили «золото» на чемпионате мира среди железнодорожников по спортивному ориентированию, который проходил в Англии. Алена Трапезникова кроме этого принимала участие в чемпионате России по спортивному ориентированию среди молодежи и тоже завоевала «золото».

Василий Скоробач стал чемпионом России, Европы и мира в состязаниях по гиревому спорту среди ветеранов, Анна Никитенко, выступая в сборной России на чемпионате Европы по семиборью, проходившем в Польше, в личном зачете среди россиянок была лучшей, в итоге сборная России завоевала серебряные награды.

В неофициальном зачете команда легкоатлетов, недавно вернувшаяся из Нижнего Новгорода, была одной из луч-

ших, все восемь спортсменов вернулись с медалями разного достоинства. Кто-то привез даже не одну награду.

Нельзя не отметить и наших юных футболистов из Вяземского. На соревнованиях в Иваново по мини-футболу «Кожаный мяч» они стали лучшими. Ребята проехали на поезде через всю Россию, посмотрели ее бескрайние просторы, познакомились в пути с работой своих родителей: путейцев, машинистов, проводников и пр., да еще и победили. Столько положительных эмоций!

За полгода звание мастера спорта международного класса получили три человека, восемь стали мастерами спорта, 49 — спортсменами массовых разрядов.

Спартакиада дороги, которой предшествовали спартакиады служб, стала у нас уже традицией. А вот среди молодых специалистов — это новшество. Но именно такую спартакиаду провела региональная дирекция по обслуживанию пассажиров. Кадровики вышли с инициативой, мы ее поддержали. И первый блин не оказался комом.

— Как вообще проводится работа с детьми?

— Раньше у нас было две ДЮСШ на дороге. Сегодня, в связи с реорганизацией, в Компании есть мнение, что мы должны заниматься только с трудящимися, а о детях пусть беспокоятся местные власти. Но благодаря поддержке заместителя начальника дороги по кадрам и социальным вопросам Олега Александровича Курунова, нам удалось кое-что сохранить. Одну из спортшкол мы перепрофилировали в ДЮК ФП. Там, конечно, нет той базы, какую бы хотелось иметь, но все необходимое для развития навыков имеется. Ну а уж если засветилась какая-то звездочка, стараемся ее передать взрослым тренерам, чтобы не погасла.

— Вот мы и подошли к самой «больной» теме — спортивным объектам, имеющимся на дороге. Достаточно ли их и отвечают ли они требованиям дня?

— Существует концепция развития физкультурно-массовой работы в ОАО «РЖД». В ней отмечено, что база отстает от того, чтобы любой желающий железнодорожник мог зани-

маться спортом, примерно в 10—20 раз. На нашей дороге и того больше. Спортивных сооружений крайне недостаточно. Многие из имеющихся не соответствуют современным требованиям.

— Ну о соответствии современным требованиям можно только мечтать, нам бы привести в надлежащий вид то, что имеем...

— В этом направлении мы уже работаем. Два года назад мы с вами рассказывали о том, каким будет после реконструкции стадион «Локомотив» на ст. Хабаровск-2. И вот уже четвертого августа состоится торжественное его открытие, праздничные мероприятия ко Дню железнодорожника пройдут именно там.

Лыжная база на ст. Комсомольск ждет своего капитального ремонта. Уже определены средства в сумме 3 млн. рублей.

В следующем году планируем отремонтировать спорткомплекс в Комсомольске-на-Амуре, кровлю на спорткомплексе на ст. Первая Речка.

Ну а в более далекой перспективе — центр реабилитации локомотивных бригад на ст. Хабаровск-1. Сейчас проект проходит экспертизу и строительство включено в инвестиционную программу на 2008-2009 годы. Там, кроме медико-восстановительного блока, будет плавательный бассейн, игровой зал 36x18 метров, два тренажерных зала.

— Владимир Антонович, мы говорим о достижениях спортсменов, но ведь есть люди, от которых эти достижения зависят не меньше.

— Хочется сказать добрые слова в адрес тренеров. В их числе Владимир Мулин, тренер по пауэрлифтингу, Феликс Гелюс, тренирующий боксеров, Виктор Новиков, который воспитывает юных футболистов в Вяземском, Алексей Трапезников, воспитавший лучших спортивных ориентировщиков. Это только небольшой список.

Мне хочется от всей души поздравить всех причастных к ФСК «Локомотив». Пусть энергия, желание добиваться хороших результатов, спортивный азарт не иссякают. Новых вам спортивных достижений.

Беседовала Антонина ПИВНЕВА

ПОБЕДИТЕЛИ

СПОРТ — ЭТО БОЛЕЗНЬ

— С тех пор, как в 1981 году в клубе железнодорожников открыли атлетический клуб, я «заболел» гиревым спортом, — рассказывает чемпион мира, Европы, России по гиревому спорту среди ветеранов Василий Скоробач (на фото — в центре). — Приду домой, гляну на спортивную сумку, и уже душа не выдерживает покоя, просится в тренажерный зал. Иногда сам себя спрашиваю: зачем это надо. Но ответ дать не могу. Это потребность для себя, для души.

Василий Павлович трудится слесарем в локомотивном депо Сибирцево. А еще является депутатом в своем поселении. Но работа — работой, а вот никакая общественная рабо-

та не заставит его, влюбленного в свой вид спорта, бросить тренировки даже на время, не говоря уже о том, чтобы оставить спорт вовсе. Уж если раньше тренировался, когда никто не замечал, то сегодня, став титулованным, тем более. Спортивный азарт и самолюбие, в хорошем смысле слова, не дадут душе покоя.

Впервые на крупных соревнованиях среди ветеранов он побывал в 2005 году. Тогда пришлось взять отпуск, сесть в поезд и добираться за свой счет. Но было желание выступить, попробовать себя на больших помостах. Поэтому и поехал в Запорожье, где проводился чемпионат мира по гиревому спорту

среди ветеранов. Оказалось, не зря приехал — чемпионат покорился дальневосточнику, признав чемпионом мира.

В нынешнем году Скоробачу повезло больше. Начальник Дальневосточной железной дороги помог материально, а потому побывал Василий Павлович сначала в Кирово-Чепецке, на чемпионате России, а затем в Архангельске, где проходил чемпионат мира и Европы по толчку гири. И надежды дороги он не обманул, и там, и там став чемпионом. Всего в его копилке сегодня два звания чемпиона России, столько же — мира и одно звание чемпиона Европы.

После последнего чемпионата приглашали его в Америку посоревноваться. Вроде бы и согласился, да вот собрать документы и деньги за считанные дни, увы, не удалось. А то бы, я думаю, и Америка ему покорилась.

Но он не только сам активно занимается гиревым спортом, но и активно пропагандирует этот вид. Под руководством Василия Скоробача проводился чемпионат Приморского края по гиревому спорту. А еще тренирует местных ребятшек. И хоть говорит он, что мало молодежи сегодня к спорту тянется, те, кого он увлек, бегают на



тренировки с удовольствием.

Сегодня Василий Павлович готовится к чемпионату мира по рывку, который пройдет в Запорожье осенью. Уже и отпуск на это время запланирован. Хочется, чтобы и там его ждал успех.

Антонина ПИВНЕВА

ЕМЫЕ АКТИВИСТЫ «ЛОКОМОТИВА»!

ЛЮДИ ДЕЛА

ЧЕЛОВЕК НЕИССЯКАЕМОЙ ЭНЕРГИИ



Я хочу рассказать об уникальном человеке, который до настоящего времени трудится на Комсомольском отделении, удивляя всех своей неиссякаемой энергией и преданнос-

тью избранной профессии. Федор Андреевич Анучин в сентябре отмечает свое 79-летие.

Более полувека трудовой деятельности, из них 47 на железнодорожном

транспорте за плечами замечательного человека, отдавшего много сил и энергии пропаганде здорового образа жизни, развитию физической культуры и спорта среди работников железнодорожных предприятий и членов их семей. Федор Андреевич постоянно оказывает помощь профсоюзным комитетам предприятий в подготовке и проведении спортивных праздников и соревнований по различным видам спорта в коллективах. Занимается подготовкой и проведением спортивных праздников на Комсомольском отделении дороги. Организует и проводит спортивные праздники в детских садах, школе-интернате № 4, занимается подготовкой команд Комсомольского отделения для участия в дорожных, городских, краевых, зональных соревнованиях, в которых команда отделения занимает призовые места.

Анучин принимает активное участие в подготовке команды ветеранов отделения к спортивным соревнованиям. Команда ветеранов Комсомольского отделения на протяжении трех лет занимает первое место в городских соревнованиях.

Федор Андреевич свою трудовую

деятельность на железнодорожном транспорте начал в 1952 году в должности инструктора стадиона ДСО «Локомотив» станции Хабаровск-1 Дальневосточной железной дороги. В 1954 году переведен на работу на Комсомольское отделение дороги, где работал инструктором физкультуры. С 1956 года Федор Андреевич работал в железнодорожных школах станций Литовко, Облучье преподавателем физкультуры, под его руководством на станции Литовко был построен стадион, где проводились не только школьные, но и поселковые спортивные соревнования. В 1967 году его назначают директором средней школы № 49 станции Комсомольск, а с 1975 по 1988 годы — директором школы-интерната № 4 станции Комсомольск.

Уйдя на заслуженный отдых, он не стал сидеть дома, а продолжил работу в локомотивном деле Комсомольск инструктором производственной гимнастики, и с 2004 года по настоящее время работает инструктором-методистом ФСК «Локомотив» на станции Комсомольск.

В нынешнем году дорожный физкультурно-спортивный клуб «Локомотив» отметил свое семидесятилетие. Кто как

не Федор Андреевич является живой историей этого общества. Он и написал эту историю, то, как развивался спорт на Дальневосточной, и в частности, на Комсомольском отделении железной дороги.

Федор Андреевич пользуется у работников отделения заслуженным авторитетом. Неоднократно за свою работу поощрялся начальником Комсомольского отделения Дальневосточной железной дороги, начальником Дальневосточной железной дороги.

Анучин награжден знаком «Отличник народного просвещения». В этом году он награжден часами председателя Роспрофжела за активную работу в профсоюзе.

Комсомольский филиал дорпрофсожа выражает Федору Андреевичу слова благодарности за долготелый плодотворный труд на железнодорожном транспорте.

Виктор ФЕДИН,
зам. председателя
филиала дорпрофсожа на
Дальневосточной железной
дороге

ИЗ ИСТОРИИ «ЛОКОМОТИВА»

УДАРНЫЙ ТРУД — АКТИВНЫЙ ОТДЫХ

С 1957 по 1959 годы председателем райсовета ДСО «Локомотив» работал Виктор Иванович Колбин. В это время в основном развивались футбол, волейбол, баскетбол. Кроме участия в соревнованиях на отделении, команды выезжали на соревнования более высокого уровня.

В 1959—1961 годах райсовет ДСО возглавлял Кольцов. С 1962 года по 1969-й председателем спортивного общества был Александр Григорьевич Авхименя. При нем получили развитие такие игровые виды спорта, как хоккей с мячом и шайбой, для чего заливались площадки на каждом узле и во дворах при домоуправлениях. Тренер-общественник Илья Андреевич Прончатов создал команду по хоккею с шайбой, которая пять лет была сильнейшей в Комсомольск-на-Амуре, крае и на дороге. Лучшими хоккеистами были Николай Пяткин, Вадим Иконников, Виктор Беличенко, Александр Воротников, Николай Конаков. Начал развиваться и баскетбол. Баскетболисты Горбуля, Белов, Марченко, Гржебовский, Горбачев, Гончарский успешно защищали честь Комсомольского отделения на дорожных и городских соревнованиях.

За 1963 год подготовлены пять спортсменов первого разряда, 85 — второго, 307 — третьего, 267 спортсменов юношеского разряда, значкистов ГТО — 338 человек. На отделении дороги регулярно проводились соревнования по лыжам, футболу, волейболу, стрельбе, легкой атлетике, настольному теннису. Спортсмены отделения принимали активное участие в соревнованиях на первенство дороги. В зиму 1962-1963 годов были залиты пять катков.

На XV отчетно-выборной районной профсоюзной конференции, которая проходила 25 февраля 1965 года, серьезной критике подвергся районный совет ДСО «Локомотив»

и председатель А. Г. Авхименя за то, что за последние два года члены районного совета и его председатель слабо ведут разъяснительную работу среди молодежи по вовлечению в добровольно-спортивное общество, редко бывают в низовых спортивных коллективах, мало оказывают им практической помощи, и только в 1964 году на президиуме дважды заслушивали Авхименя о работе райсовета. Однако спортивная работа на отделении не отвечает требованиям сегодняшнего дня. Ряды физкультурников не растут, спортивные коллективы в ряде предприятий прекратили свое существование. На предприятиях отделения — вагонное депо (председатель месткома Коротин), паровозных депо Комсомольск, Высокогорная (Кузнецов, Пластилин), аппарата отделения дороги (Гржебовский) не организована производственная гимнастика несмотря на то, что по этому вопросу издавались приказы начальника дороги и отделения. Прекратили свою деятельность спортивные коллективы станций Комсомольск (Рудчук), Советская Гавань (Гуляк), Советскогаванская дистанция пути (Сидоренко), ПТО Пивань (Бирюков), Литовковская дистанция пути (Зливко).

В 1965—1967 годах председателем райпрофсожа А. К. Яценко и председателем райсовета ДСО Карпук приняли меры по улучшению спортивной работы на узлах и предприятиях. Райсовет больше контактировал с местными комитетами профсоюза.

В 1967 году произведен капитальный ремонт спортивного зала на узле Комсомольск. В этот период активно проводились соревнования по волейболу, баскетболу, хоккею с мячом, футболу, настольному теннису, лыжам и конькам. В 1966 году была проведена летняя спартакиада отделения, в программу которой входили

легкая атлетика, футбол, волейбол и настольный теннис. А в феврале 1967 года прошла зимняя спартакиада: хоккей с мячом, лыжи и коньки. Всего за 1967 год райсовет провел более 60 соревнований по разным видам спорта, в зимний период действовало более 20 катков. При спортивном зале ДСО «Локомотив» работали 10 секций, в которых занималось более 200 человек. В 1966-1967 годах на отделении было подготовлено свыше 460 спортсменов-разрядников, 340 юношей первого разряда, подготовлены также 49 общественных инструкторов, 88 судей. В 1967 году команда футболистов райсовета выиграла кубок города по футболу, заняла второе место в дорожных соревнованиях, третье место среди железных дорог Востока.

В феврале 1969 года на партийном активе отделения дороги критиковалась работа райпрофсожа (А. Гржебовский) и председателя райсовета ДСО «Локомотив» (Карпук) за большие недостатки в спортивно-массовой работе. Актив дал оценку этой работе: «Наше отделение на уровне спортивно-массовой работы занимает одно из последних мест на дороге и в городе».

С 1969 по 1989 годы председателем райсовета был Виктор Алексеевич Макаров. С его именем связаны успехи спортсменов Комсомольского отделения дороги. Особое развитие получил лыжный спорт и тяжелая атлетика (штанга).

Восемнадцатая отчетно-выборная районная профсоюзная конференция, которая проходила 11 ноября 1971 года, отмечала, что в отчетный период 1970-1971 годов несколько улучшилась работа по развитию физической культуры и спорта на отделении дороги. В этот период было израсходовано на учебно-спортивную работу — 12 494 рубля, подготов-

ку кадров — 972 рубля, приобретен спортивного инвентаря за счет средств райсовета — 4725 рублей. За счет средств социально-культурных мероприятий отделения дороги выделено на приобретение спортивного инвентаря 13 908 рублей, райсовету на учебно-спортивную работу — 7700 рублей.

За этот период было подготовлено: спортсменов первого разряда и кандидатов в мастера спорта — 14 человек, второго и третьего юношеского разрядов — 1007 человек. Все юноши, ушедшие в армию с предприятий отделения, сдали нормы «Готов к защите Родины». В этот же период на отделении были проведены зимние и летние спартакиады. На старты спартакиад и соревнований было привлечено около четырех тысяч железнодорожников. Спортсмены успешно выступали на краевых и дорожных состязаниях. В 1971 году женская волейбольная команда стала чемпионом Комсомольск-на-Амуре и заняла первое место на Дальневосточной железной дороге. Волейболисты мужчины стали призерами первенства дороги. Тяжелотлеты стали чемпионами города и дороги. Лыжники заняли второе место в городе и третьем — в дорожных соревнованиях.

В 1972—1974 годах райпрофсоюз совместно с райсоветом по спорту провели ряд мер по дальнейшему развитию физической культуры и спорта в коллективах и на узлах отделения дороги. За этот же период число членов ДСО увеличилось с 2670 до 4360 человек, были подготовлены три кандидата в мастера спорта, 61 спортсмен первого разряда. Повысилось и мастерство наших спортсменов-лыжников. Они стали в 1974 году чемпионами города, дороги, края и участниками всесоюзных спортивных соревнований. Теннисисты тоже были удостоены звания чемпионов города,

края, дороги и стали призерами зоны Дальнего Востока. В этот же период 800 железнодорожников получили право на значок ГТО. В 1971 году при райсовете «Локомотив» была создана детская спортивная школа, в которой в 1974 году занималось свыше двухсот детей железнодорожников.

В 1975—1977 годах райсоветом ДСО «Локомотив» и местными комитетами профсоюза коллективов, проделана определенная работа по развитию физической культуры и спорта среди железнодорожников и членов их семей. Подготовлено кандидатов в мастера спорта — три человека, первого разряда — 45, массовых разрядов — 1683, значкистов комплекса ГТО — 2187 человек. Были проведены 57 спортивных мероприятий по различным видам спорта. С каждым годом повышалось спортивное мастерство. Так команда лыжников в составе Александра Хлопова, Людмилы Зайцевой, Татьяны Спириной, Натальи Шиловой, Натальи Березной, Сергея Макарова, Сергея Селивра неоднократно становилась чемпионом на городских, краевых, дорожных и зональных соревнованиях. Чемпионами по тяжелой атлетике дороги были Анатолий Белкин — заместитель НОДХ, помощник машиниста тепловоза Вадим Сопов. В 1976 году команда мужчин-баскетболистов стала чемпионом зоны Дальнего Востока. Машинист тепловоза Александр Мучник и врач Петр Новиков дважды выступали (1975 и 1976 годы) во всесоюзных соревнованиях железнодорожников, дважды признавались чемпионами.

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

От всей души поздравляю всех строителей-ветеранов БАМа, всех наших руководителей, всех ветеранов и работников Дальневосточной магистрали с Днем железнодорожника!

Дорогие ветераны БАМа, Дальневосточной дороги!

Спасибо за то, что вы есть.
Спасибо за то, что вы с нами.
Заслуг перед Родиной
ваших не счесть,
На солнце вся грудь
горит орденами.
Каждый прожитый день ваш
— работа, волнение,
С повседневной рабочей
рутиной сраженьем.
Но в народе не зря говорят,
что терпенье —
Это сильных духом людей
вдохновенье.
Пусть в любую погоду
идут поезда
С Востока на Запад
и обратно сюда.
Пусть никто и ничто
им идти не мешает,
Пассажиры в вагонах сидят
и мечтают.
А колеса стучат
вечный свой перестук:
Тук-тук-тук, тук-тук, тук,
тук-тук-тук...
Пусть сердце легко
стучит с ними в такт,
Ветер романтики
вьется как флаг.
Стране нужен, важен
нелегкий ваш труд.
А дома всегда
с нетерпением вас ждут.

Валентина ЧАБИНА,
ДСПЗ ст. Новый Ургал,
ветеран БАМа

УНИКАЛЬНЫЙ ВАГОН-САЛОН

Уникальный вагон-салон последнего китайского императора Пуи династии Цин нашли российские железнодорожники.

Старый обшарпанный вагон, который должен был отправиться в утиль, оказался бесценной исторической реликвией.

Ее обнаружили любители старой железнодорожной техники, настоящие подвижники, энтузиасты, собирающие раритеты для их демонстрации на площадке музея натуральных экс-

понатов бывшего Варшавского вокзала Санкт-Петербурга. Здесь вскоре займет одно из почетных мест и эта необычная находка — вагон-салон последнего китайского императора Пуи династии Цин.

Октябрьская железная дорога планирует затратить 4 млн. рублей на реставрацию вагона, который займет свое место в экспозиции накануне Дня железнодорожника, в рамках программы подготовки к празднованию 170-летия россий-

ских железных дорог осенью 2007 года.

Вагон-салон был построен в 1902 году и долгое время эксплуатировался на Китайско-Восточной железной дороге. В 1930-х годах, в ходе китайско-японской войны, вагон перешел в собственность железной дороги Японии. Именно в это время он принадлежал последнему китайскому императору Цинской династии Айсингеро Пуи, которого японцы в 1933 году сделали импе-

ратором государства Маньчжоу-Го. В Россию, снова в качестве военного трофея, экспонат вернулся после победы над Японией и очередного передела территории в Маньчжурии. В 70—80 годах прошлого века вагон все еще находился в эксплуатации на Свердловской железной дороге. И теперь полностью восстановленный, в первозданном виде он станет достопримечательностью Музея железнодорожной техники на старом питерском вокзале.

С УЛЫБКОЙ

ЕРОФЕЙ ПАВЛОВИЧ

Если посмотреть на карту железных дорог России, то на Транссибирской магистрали, на реке Урка, можно найти станцию с названием Ерофей Павлович. Название это возникло в начале XX века, в период строительства железных дорог в Сибири. Землепроходец Ерофей Павлович Хабаров в 1651—1653 годах плывал по Амуру, что течет неподалеку. Именно он составил так называемый чертеж реки. В память от благодарных потомков именем Ерофея Павловича Хабарова назвали город Хабаровск и небольшую железнодорожную станцию.

Здесь же, в Хабаровском крае, в одной из деревень жил старичок с большой бородой. Звали его Ерофей Павлович. Сын его служил в Москве, был офицером.

И вот как-то присылает сын отцу денежный перевод и приглашение на свадьбу. Старик засобирился. Первый раз в жизни поехал Ерофей Павлович на поезде в купе по железной дороге.

Попутчики обращаются с ним с подчеркнутой вежливостью, называют только по имени и отчеству. Проводница раз за разом спрашивает: «Ерофей Павлович, может, еще чайку принести?» Старик чувствует себя на седьмом небе от такого внимания.

И вот поезд подходит к станции на реке Урка. Из динамика раздается громкий голос: «Ерофей Павлович! Выходите, товарищи пассажиры! Поезд стоит 20 минут».

Ерофей Павлович в очередной раз удивился такому вниманию к себе. Раз приглашают на перрон, решил он, значит, надо выйти, поразмяться. Вышел, прогуливается. Люди улыбаются ему, всех привлекает его большая борода.

А из динамика тем временем непрерывно раздается: «Ерофей Павлович!», «Ерофей Павлович приветствует всех прибывших» и наконец: «Поезд отходит. Ерофей Павлович, желаем вам доброго пути...»

Услышав последнее, старик решил вернуться в свой поезд. Вернулся. Но вот незадача: купе-то его, но что-то лица в нем другие.

Помолчал Ерофей Павлович, а потом спрашивает рядом сидящего пассажира: «А вы куда едете?» Тот отвечает: «В Хабаровск». Ерофей Павлович помолчал, помолчал, а потом говорит: «Надо же, как техника развилась! Вот ты едешь в Хабаровск, а я к сыну на свадьбу в Москву... И все в одном поезде».

Из книги «Исторические железнодорожные анекдоты»



СОВРЕМЕННЫЙ ПРОФЖАРГОНЧИК

«Бассейн» — живорыбный вагон.
«Бочка» — вагон-цистерна.
«Велосипед» — путевая дрезина.
«Главнук» — главный кондуктор.
«Глаза» — буферные фонари.
«Гонялка» — локомотив на маневрово-вывозной работе.
«Душманы» — дети и подростки на железнодорожных путях.
«Желтуха» — сигнальный жилет путейца.
«Заломить рога» — сломать пантограф электровоза.
«Император» — оператор при дежурном по станции.
«Кенгуру» — поезд Санкт-Петербург—Хельсинки. Отражает ощущения при переезде избалованными финнами

границы России (после трех часов ровной езды поезд начинает прыгать).
«Кобыла» — локомотив, поданный под пассажирский состав.
«Мерило» — вагон-путеизмеритель.
«Пехота» или «снегири» — рабочие на путях (путейцы).
«Помогало» — помощник машиниста.
«Сарай» — крытый вагон-автомобилевоз.
«Свалиться» — сойти с рельсов.
«Снегогрызка» — снегоборочная машина СМ-2.
«Составила» — составитель поездов.
«Шарманка» — ящик для инструментов у осмотровиков вагонов.

Уважаемые железнодорожники!
Коллектив гостиницы «Ерофей» поздравляет вас с вашим профессиональным праздником — Днем железнодорожника!



Мы желаем вам и вашим близким доброго здоровья, успехов во всех делах и простого человеческого счастья.

Гостиница «Ерофей» рада принять вас. 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

RICO PONTI

УВАЖАЕМЫЕ СОТРУДНИКИ ДВЖД!

Компания RICO PONTI поздравляет Вас с профессиональным праздником!

С 5 по 15 августа, совершая покупку в наших салонах с постоянно действующей для Вас скидкой 15%, вы получаете подарок от компании RICO PONTI!

Основанием для скидки является удостоверение работника ДВЖД.

Ждем Вас в наших салонах по адресам:

Магазин «Одежда для мужчин», Уссурийский бульвар, 4

Магазин «Только для мужчин», ул. Гайдара, 2

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 Профсоюзов, 1 этаж, ул. Льва Толстого, 22

ТЦ «ЦУМ», 2, 3 этаж

Контактный телефон: (4212) 21-28-27