

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



24 октября 2007 г.
№ 19 (51)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Письмо к делегатам Железнодорожного съезда

ДЕЛЕГАТ СЪЕЗДА

С 24 по 25 октября 2007 года в Москве, в Государственном Кремлевском дворце, пройдет Железнодорожный съезд. В его работе примут участие более четырех тысяч представителей различных организаций, заинтересованных в развитии отечественного железнодорожного транспорта и вовлеченных в его деятельность. Среди них — федеральные и региональные органы власти, крупнейшие компании транспортной отрасли России, общественные и профсоюзные организации, учебные заведения, научное и экспертное сообщество.

Центральной темой предстоящего мероприятия станет развитие железнодорожного транспорта в рамках стратегических приоритетов отрасли до 2030 года. На съезде будут обсуждаться актуальные вопросы работы железнодорожной сферы, такие как развитие инфраструктуры, совершенствование системы управления транспортом, железнодорожная реформа, кадровая политика, инвестиционные и

международные проекты и многие другие.

Уверен, что съезд поможет сформировать у железнодорожников и их потенциальных партнеров, клиентов и поставщиков единое видение будущего железных дорог России, позволит донести до самых широких слоев населения информацию о развитии железнодорожного транспорта — инфраструктурной основы экономики нашей страны.

Экономический подъем в России невозможен без создания качественно новых железных дорог — железных дорог будущего. Перед нашим съездом стоят без преувеличения государственные цели, достижение которых во многом будет способствовать успеху нашей страны на международной арене, дальнейшему развитию российской экономики и росту благосостояния каждой российской семьи.

Владимир ЯКУНИН, президент ОАО «РЖД»

Участниками Железнодорожного съезда, который проходит 24-25 октября в Москве в Государственном Кремлевском дворце, будут и 130 профсоюзных лидеров и активистов.

Со строительством железных дорог экономика страны получила мощное развитие. Они связывают регионы России и являются основным видом транспорта на ее огромных просторах. В рекордно короткие сроки была построена Транссибирская магистраль — сегодня главная стальная артерия страны. Железнодорожники во все времена умели в кратчайшие сроки создавать, развивать хозяйство и организовывать движение поездов. Вот и в настоящее время правительство утвердило подготовленную Компанией и Минтрансом стратеги-

ческую программу развития железнодорожного транспорта на период до 2030 года, реализация которой позволит обеспечить возрастающие объемы перевозок грузов, пассажиров и поднять перевозки на новый качественный уровень.

От эффективности работы Компании, без сомнения, зависит и благосостояние самих железнодорожников. А это главная задача профсоюза железнодорожников и транспортных строителей, который создан и защищает работников уже более ста лет. Роспрофжел строит свою деятельность на принципах социального партнерства с работодателями. У нас действует коллективный договор, который решает многие социальные проблемы работников ОАО «РЖД».

В этом году по инициативе про-

фсоюза создано отраслевое объединение работодателей железнодорожного транспорта, с которым профсоюз до конца года заключит Отраслевое тарифное соглашение. Оно обеспечит социальную защиту всех железнодорожников.

Но никакие программы невозможно осуществить без человека. Человек — главный капитал любого предприятия. И на съезде в разговоре о развитии железных дорог, конечно же, должно быть уделено внимание и дальнейшему развитию социального партнерства, защите человека труда и повышению его благосостояния.

Николай НИКИФОРОВ,
председатель Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей

БЕЗОПАСНОСТЬ ТРУДА

ПОД КОСОЙ СМЕРТИ

Коллектив дислоцирующейся в Моготе путевой машинной станции выполняет очень важные и ответственные задачи по среднему ремонту пути, а также по ремонту его верхнего строения. Имеются в виду смена рельсов, замена балласта и так далее. Только в текущем году ею сделан средний ремонт пути на 154 километрах и на 10 километрах — усиленный подъемочный ремонт. И все это в пределах Тындинского отделения.

И самое жуткое в том, что работают ремонтники в условиях, когда внезапно может случиться непоправимая трагедия. Пишу эти строки, а сам стучу по столу: как бы ни накликай беды! В помещении объединенного эксплуатационно-ремонтного пункта от одного из железнодорожников я услышал мрачную реплику: «Ходим под косою смерти». И это не аллегория. Здание находится в таком состоянии, что обрушение может случиться в любой момент. А здесь постоянно находятся порядка 80 человек.

Немного истории

Такая ситуация возникла не вдруг, не вчера и не сегодня, рассказал мне мастер производственного участка



Александр Галанов. Тревога, по его словам, появилась еще в 1980 году, по истечении двух лет со дня сдачи комплекса ОЭРП, куда входят двухэтажный административно-бытовой корпус и производственное помещение, в постоянную эксплуатацию. Именно тогда проявились первые деформации. Обследования и инженерно-геологические исследования, проведенные институтами «Мосгипротранс» и «Фундаментпроект», позволили сделать заключение, что сваи под строением погружены не до скальных

грунтов. Они остановлены в льдистых грунтах. А это вызывает просадки при оттаивании и является причиной тех самых деформаций.

Кроме того, как выяснилось, не соответствует проекту и количество свай под двумя вскрытыми ростверками. А это значит, что нагрузка на каждую из них возрастает. Несущая способность свай оказывается явно недостаточной и приводит к значительным осадкам даже в зимний период.

Окончание на 4-й стр.

АНАТОЛИЙ КОРОВИН: «МНЕ НРАВИТСЯ МОЯ РАБОТА...»

Почетный железнодорожник, мастер цеха ремонта колесных пар, член профсоюзного комитета, возглавляющий там комиссию по охране труда, Анатолий Коровин тридцать первый год трудится в Хабаровской дирекции по обслуживанию пассажиров. Вот что он рассказывает сам о себе.

— Я работаю здесь с февраля 1977 года. Пришел после армии учеником слесаря. И благодарен судьбе за это. Ведь теория это теория, а практика — большое дело. Потом сдал на разряд, затем следующий. Через год я уже работал слесарем по ремонту подвижного состава пятого разряда.

Когда я пришел в депо, ремонт колесных пар и редукторов осуществлялся на одном участке. А потом произошло разъединение. И я попал на редукторный участок. За два года существования этого участка поменялись четыре мастера. Однажды меня вызвал начальник депо (тогда ДОП был депо) и объявил, что назначает мастером редукторного участка. Для меня это было неожиданным. Однако задержался я на этом месте более шести лет.

Ушел на заслуженный отдых Николай Павлович, мастер колесного участка, мой учитель в прошлом, много лет отдавший железнодорожному транспорту, имеющий множество наград и пришедший сюда в двенадцать лет. Мне предложили перейти мастером на участок по ремонту колесных пар. Я не согласился: только начал работать на участке, с людьми сработался. Как их оставлять? А в ответ начальство взяло и вновь объединило два участка в один. И пришлось работать мастером на большом участке. Так до сих пор и тружусь здесь. Окончил Хабаровский техникум железнодорожного транспорта. Мне нравится моя работа. Я никогда не стремился уйти из цеха. Поэтому и образования этого, считаю, вполне достаточно.

— Вы более тридцати лет работаете на одном месте. Что-то это для вас значит?

— Конечно. Когда я начинал работать в этом цехе, все было значительно меньшим. Цех был один, делился на участки. Не было 27 тысяч вольт, ездили ведь на тепловозах. Про электротягу никто



еще не знал. Уже при мне построили еще один цех, увеличили площади. Условия работы стали намного лучше. Сейчас построено совсем новое здание, где будет цех по ремонту редукторов, роликотное отделение. Заказано новое оборудование. Там будут использоваться компьютеры со специальными программами. Заказаны новые машины для обмывки деталей, чтобы исключить ручной труд. А это все поможет облегчить труд, значит работники будут задерживаться, текучесть кадров уменьшится.

На моем участке сейчас работает много молодых, средний возраст составляет тридцать два года. И хочется, чтобы они остались здесь работать. Ведь социально-экономическая и правовая защищенность здесь есть, есть колдоговор, который многое значит в жизни работников. Если раньше на него особого внимания не обращали, то сегодня все работники заинтересованы в нем. При принятии его каждый старается прочесть внимательнее, чтобы условия не были ухудшены, чтобы была гарантия.

Ко всему этому еще добавить нормальные условия труда, чтобы приходили люди домой с хорошим настроением, а не едва таща от усталости ноги, чтобы утром шли на работу с желанием — тогда будут задерживаться надолго. Ведь текучка в нашей работе ни к чему хорошему не приводит. Чтобы из человека получился хороший специалист, нужен навык. От этого зависит качество работы. А ведь мы отвечаем и за уют, и за комфорт, и за безопасность людей, которых перевозят железные дороги.

Окончание на 3-й стр.

ЛУЧШИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

В соответствии с постановлением руководства дороги и президиума дорпрофсожа победителями дорожного соревнования, посвященного 110-й годовщине образования Дальневосточной железной дороги признаны коллективы:

- первое место с выплатой денежной премии в размере 100 000 рублей:**
- железнодорожной станции Уссурийск;
 - локомотивного депо Смоляниново;
 - Партизанской дистанции пути;
 - путевой машинной станции № 74;
 - путевой машинной станции по ремонту и эксплуатации путевых машин № 310;
 - Февральской дистанции электроснабжения;
 - Биробиджанской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
 - Владивостокского регионального центра связи;
 - Владивостокской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций;
 - Владивостокского регионального агентства фирменного транспортного обслуживания;
 - Тындинской дистанции гражданских сооружений;
 - предприятия по материально-техническому снабжению Комсомольского отделения железной дороги;
 - механизированной автобазы Владивостокского отделения железной дороги.
- второе место с вручением памятных знаков и свидетельства с выплатой денежной премии в размере 70 000 рублей:**
- железнодорожной станции Биробиджан;
 - Биробиджанской дистанции пути;
 - Высокогорненской дистанции сигнализации, централизации и блокировки.
- третье место с вручением памятных знаков и свидетельства с выплатой денежной премии в размере 50 000 рублей:**
- железнодорожной станции Угольная;
 - Комсомольской дистанции пути.

КОЛЛЕКТИВЫ- ПОБЕДИТЕЛИ

Подведены итоги дорожного соревнования, посвященного 110-й годовщине образования Дальневосточной железной дороги среди трудовых коллективов бригад, колонн, участков, смен работников массовых профессий по итогам работы за восемь месяцев 2007 года в соответствии с постановлением руководства дороги и президиума дорпрофсожа № 15 от 27 сентября 2007 года за значительный личный вклад в увеличение объемов и совершенствование перевозочной работы, обеспечение безопасности движения поездов, внедрение новой техники. Премии в размере 30 000 рублей с вручением дипломов и памятных знаков присуждены бригадам, сменам, участкам, завоевавшим первое место в дорожном соревновании:

- комплексной бригаде железнодорожной станции Хабаровск-2 (руководитель А. Г. Катенко);
 - пассажирской колонне локомотивных бригад локомотивного депо Хабаровск-2 (руководитель С. А. Макиевский);
 - смене эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2 (руководитель В. П. Усов);
 - участку Уссурийской дистанции пути (руководитель А. А. Сысов);
 - бригаде специализированной путевой машинной станции № 317 Дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин (руководитель А. А. Петров);
 - участку эксплуатации машин тяжелого типа путевой машинной станции № 217 Дирекции по ремонту пути и инженерных сооружений (руководитель А. В. Иванов);
 - участку Владивостокской дистанции сигнализации, централизации и блокировки (руководитель Б. И. Остапенко);
 - бригаде Владивостокского регионального центра связи (руководитель А. А. Землянский);
 - бригаде Хабаровской дистанции электроснабжения (руководитель С. А. Иваницкий);
 - Беркалитскому агентству Тындинского регионального агентства фирменного транспортного обслуживания (руководитель Н. В. Бондарь);
 - бригаде Владивостокской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций (руководитель К. И. Кургак);
 - участку Комсомольской дистанции гражданских сооружений (руководитель А. И. Авдеева);
 - автотранспортной колонне Владивостокской механизированной автобазы (руководитель А. Л. Капустин).
- В размере 20 000 рублей премированы бригады, смены, участки, завоевавшие второе место с вручением дипломов и памятных знаков:**
- бригада железнодорожной станции Беркалит (руководитель Н. Н. Диких);
 - смена пункта технического осмотра локомотивов локомотивного депо Комсомольск (руководитель В. Н. Маляр);
 - смена эксплуатационного вагонного депо Тында (руководитель А. Ю. Федченко);
 - околоток Ургальской дистанции пути (руководитель С. М. Нечаев);
 - бригада Февральской дистанции сигнализации, централизации и блокировки (руководитель С. А. Блохин);
 - бригада Февральской дистанции электроснабжения (руководитель М. Н. Широков).
- Коллектив околотка Тындинской дистанции пути (руководитель С. В. Романик), завоевавший третье место, премирован в размере 10 000 рублей с вручением диплома и памятного знака.**

КТО ХРАНИТ СЕМЕЙНЫЕ ЦЕННОСТИ

Подведены итоги конкурса «Семейные ценности. Благополучие». Этот конкурс организовал НПФ «Благополучие», главным его критерием являлось наибольшее число вступивших в «Благополучие» людей на конкретном предприятии, а награждались те, кто непосредственно содействовал вовлечению в НПФ работников.

Первое место на Дальневосточной железной дороге присуждено Галине Николаевне КАПИЧНИКОВОЙ — заместителю начальника по кадрам и социальным вопросам Комсомольской дистанции гражданских сооружений и водоотведения. Награждение ее пройдет в Москве на съезде железнодорожников. Второго места удостоены Дина Васильевна Гайдено — специалист по кадрам локомотивного депо Уссурийск, Татьяна Васильевна Трифонова

— специалист по управлению персоналом станции Ванино и Нелли Аркадьевна Корец — заместитель начальника по кадрам и социальным вопросам Верхнезейской дистанции пути. На третьем месте — Галина Федоровна Павлишина — специалист по управлению персоналом Биробиджанской дистанции гражданских сооружений и водоснабжения, Михаил Петрович Мальцев — заместитель начальника по кадрам и социальным вопросам Партизанской дистанции пути, Елена Владимировна Гоманкова — специалист по управлению персоналом локомотивного депо Вяземская. Все они получают дипломы и подарочные сертификаты во время торжественных мероприятий в честь 110-летия Дальневосточной железной дороги.

Соб. инф.

ВОЗВРАЩАЯСЬ К НАПЕЧАТАННОМУ

В ВАШЕЙ СТАТЬЕ НЕ ОТРАЖЕНА ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ

Уважаемый главный редактор!

В вашей статье, опубликованной в газете «Профсоюзная жизнь» от 3 октября 2007 года № 18 (50) «Как повезло ДЦНТИ» не отражена действительность.

Во-первых, в адрес Хабаровской дистанции гражданских сооружений пришла телеграмма о выделении на апрель планов эксплуатационных расходов в размере 497 тысяч рублей для ремонта данного объекта 26.04.07. Ввиду позднего получения этой телеграммы, работы в апреле выполнить не было возможности. Был направлен рапорт на НОД-1 с просьбой о перенесении финанси-

рования на май-июнь 2007 г., в чем был получен отказ.

Во-вторых, НГЧ-3 обратилось в НОДХ с просьбой о выделении материалов для ремонта ДЦНТИ, на что получен ответ об отсутствии необходимых строительных материалов на складах НОДХ и о том, что только ведется работа по заключению договоров на приобретение материалов. Об отсутствии материалов был поставлен в известность начальник ДЦНТИ, по данному вопросу пообещал оказать содействие. НОДХ стал поставлять строительные материалы на склады НГЧ-3 только в июле, но уже на тот период и по настоящее время штатный контингент был

занят на титульных объектах.

В-третьих, хотелось бы внести ясность: ремонт планировалось произвести не помещений музея, а административно-технических помещений ДЦНТИ, что никак не может влиять на организацию выставки по подготовке к празднованию 110-летия Дальневосточной железной дороги. И вообще, помещения были освобождены по личной инициативе работников ДЦНТИ.

Тем не менее свои обязательства НГЧ-3 выполняет в полном объеме в ноябре 2007 г.

Б. В. Ершов,

начальник Хабаровской дистанции гражданских сооружений

ПРИЧЕМ ЗДЕСЬ РЕМОНТ МУЗЕЯ?

Комментарий редакции



Уважаемый Борис Васильевич!

Прочитала ваш ответ на корреспонденцию о ремонте ДЦНТИ, и, честно признаться, была очень огорчена им. Прежде всего тем, что вы пишете о инициативе работников ДЦНТИ по освобождению помещений.

Я решила проверить, правду ли мне сообщили по этому поводу, и обратилась к начальнику ДЦНТИ Виктору Паршину. Он рассказал, что в апреле в ДЦНТИ действительно пришли работники дистанции и предупредили о начале ремонта, попросив освободить помещения. Что и было срочно сделано с целью не задерживать начало работ. Кроме того, было выделено помещение для переодевания и продемонстрировано строителям. Однако вместо обещанной бригады пришел только электрик, который начал, но так и не закончил работы (см. фото). Да и диктофонная запись беседы с заместителем начальника НГЧ Игорем Бобылевым подтверждает факт начала ремонта в мае. И только после публикации электрик вновь появился в ДЦНТИ.

Хотелось бы возразить и по поводу третьего пункта, где вы пишете о том, что ремонт музея не плани-

ровался. Что ж, придется процитировать мой материал: «...В конце апреля работники ДЦНТИ, а равно и музея, оживились: их попросили освободить часть помещения для начала ремонта. Что и было срочно сделано. Комнаты освободили, сложив кое-что в помещении музея. И приготовились ждать строителей. Так и ждут по сей день».

Если вас смущает фраза о работниках музея, то поясню, что Музей истории ДВЖД является частью ДЦНТИ, а музейные работники состоят в его штате. И кроме помещения непосредственно музея есть и технические помещения музея, а равно — ДЦНТИ. Кстати, на фото состояние кабинета директора музея Валерии Бурковой на момент написания материала «Как повезло ДЦНТИ», из которого видно, что в ее кабинете ремонт вроде бы как и начат... Все содержимое кабинета временно размещено в помещении Музея истории дороги.

Если бы ваша дистанция не

предупредила о начале ремонта, то и помещение музея не было бы занято, и Музей истории ДВЖД работал бы в полную силу, да и работники ДЦНТИ не ютились бы полгода в оставшихся помещениях. Так что читателям решать, соответствует ли мой материал действительности.

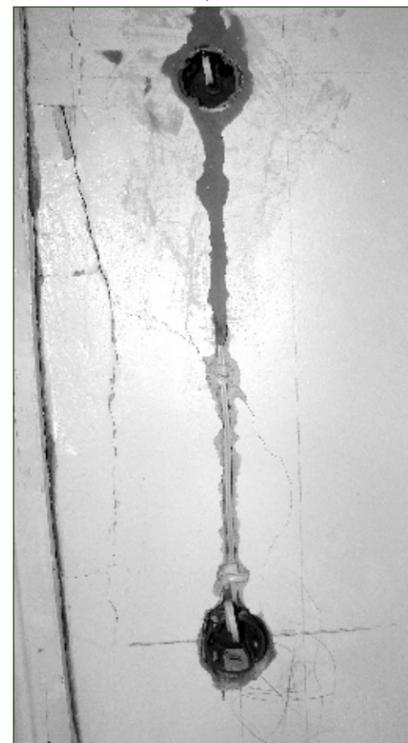
Завтра, по обещаниям дистанции, ремонт в ДЦНТИ должен бы начаться. И радует, что материал подтолкнул действие. И призыв «стать инициаторами и освоить текущий ремонт в нынешнем году, правда, уже после празднования юбилея», вами подхвачен.

Выполнение работ мы обещаем держать под нашим зорким взглядом, простите... фотоаппаратом.

С уважением,

Антонина ПИВНЕВА

Фото автора



«МНЕ НРАВИТСЯ МОЯ РАБОТА»...

Окончание. Начало на 1-й стр.

— А в чем заключается ваша работа в профсоюзе?

— Я всегда был сторонником охраны труда, чтобы этот вопрос стоял на первом месте. Часто говорю, что лучше, например, подождать, предупредит несчастие. Ведь в результате спешки, необдуманного поступка можно остаться инвалидом. Охрана труда — это стержень всей деятельности железнодорожного транспорта. В депо, например, вагоны, пути, ранжирный парк, здесь важно, чтобы люди были обязательно в оранжевых сигнальных жилетах, чтобы другие видели их при работе вблизи вагонов, на пути.

У нас в цехе, например, много механизмов. Есть кран-балки, мостовые краны, которые перевозят колесные пары. А в цехе

замкнутое пространство, далеко не убежишь. Человек должен стоять, передвигаться по цеху так, чтобы он ни в коем случае не пострадал. Стараться людям объяснить, предупредить их, чтобы выполняли требования охраны труда.

— И часто приходится это делать?

— Да каждый день.

Вот такой он, лучший командир среднего звена, делегат съезда железнодорожников Анатолий Коровин. Два сына продолжают дело отца, оба окончили ДВГУПС, оба вагонники. Младший трудится бригадиром по ТО на ремонтной площадке в одном с отцом ДОПе, а старший — в том же колесном цехе, постигает на практике ремонтное дело.

Антонина ПИВНЕВА

ВСЕ ТЕЛЕЦЕНТРЫ В ГОСТИ К НАМ

IX Международная школа телемедицины проходит на базе крупнейшего в России телемедицинского центра ЦКБ-2 им. Семашко ОАО «РЖД». Этот престижный и пока единственный в мире интенсивный курс для врачей проводится под эгидой Российской ассоциации телемедицины и ОАО «РЖД». Научными руководителями школы являются президент российской ассоциации телемедицины О. Атьков, президент итальянской ассоциации телемедицины, директор европейского института телемедицины профессор Ф. Сикурелло, президент международной ассоциации телемедицины, профессор М. Нерлих (Германия) и президент Applied Space Technologies Network доктор М. Чермак. Открыл работу вице-президент ОАО «РЖД» Олег Атьков

В течение двух недель 36 слушателей из России и Казахстана проходят курс по всем основным

аспектам современной телемедицины. По каналам видеоконференц-связи они получают возможность общения с ведущими специалистами из Германии, Франции, Норвегии, Италии, США, Канады и России. Учебный курс сочетает теоретические и практические занятия. Врачи смогут поработать на новейших переносных мобильных телемедицинских комплексах со спутниковыми терминалами, познакомиться с оборудованием и технологией домашней телемедицины, экономическими и маркетинговыми аспектами работы телемедицинских центров. Итогом их обучения станет самостоятельно подготовленный проект создания в своем регионе современного телемедицинского центра или телемедицинских сетей.

Российские технологии телемедицины в настоящий момент переживают бурное развитие и по ряду направлений занимают ведущие позиции

в мире. По мнению швейцарского специалиста, доктора М. Чермака, лидерству России способствуют высочайший уровень специалистов, а также географические особенности страны: экономически целесообразно из отдаленных мест не возить больных в Москву, а получать консультации врачей ведущих медицинских центров по каналам связи.

— Российская телемедицина как технология дистанционной передачи качественной информации о пациенте особо актуальна в связи с программой развития страны, которая включает в том числе строительство 20 000 км железнодорожных коммуникаций, — считает вице-президент ОАО «РЖД» Олег Атьков, — это в свою очередь потребует более активного развития технологий телемедицины для работников, осваивающих отдаленные регионы Сибири и Дальнего Востока.

Пресс-центр ОАО «РЖД»

ЛУЧШИЕ РАБОТНИКИ

Принято решение наградить денежной премией в размере 5000 рублей с вручением дипломов работников массовых профессий — победителей соревнования в честь 110-й годовщины Дальневосточной железной дороги:

по хозяйству перевозок:

— МИШУНИНА Сергея Петровича — составителя поездов железнодорожной станции Хабаровск-2;
— ЛАРИОНОВУ Татьяну Владимировну — дежурного по железнодорожной станции Хабаровск-2;
— САЙДОВУ Зою Яковлевну — дежурного по железнодорожной станции Вторая Речка;
— ЧЕКАЛОВА Дениса Анатольевича — составителя поездов железнодорожной станции Мыс Чуркин;
— ПАСТУШЕНКО Елену Юрьевну — дежурного по железнодорожной станции Совгавань-Сортировочная;
— ПАНУШКОВА Евгения Георгиевича — составителя поездов железнодорожной станции Совгавань-Сортировочная;
— ХАЛИПКОГО Андрея Николаевича — составителя поездов железнодорожной станции Тында;
— МЕДВЕЦКУЮ Анжелу Анатольевну — дежурного по железнодорожной станции Разъезд 349 км.

по локомотивному хозяйству:

— ВЕРШНЯКА Леонида Карповича — слесаря-электрика по ремонту электрооборудования локомотивного депо Хабаровск-2;
— АРСЕНТЬЕВА Владислава Игоревича — слесаря-электрика локомотивного депо Ружино;
— МОГИЛЬНОГО Тараса Дмитриевича — слесаря-электрика по ремонту электрооборудования локомотивного депо Первая Речка;
— УСТЕНКО Анатолия Николаевича — машиниста электровоза локомотивного депо Уссурийск;
— КРУЖАЕВА Юрия Викторовича — слесаря по осмотру и ремонту локомотивов локомотивного депо Комсомольск;
— СВИНАРЕВА Юрия Андреевича — машиниста тепловоза локомотивного депо Высокогорная;
— ДАШКО Павла Владимировича — машиниста тепловоза локомотивного депо Тында;
— ПЕТРОВА Александра Евгеньевича — помощника машиниста тепловоза локомотивного депо Тында.

по вагонному хозяйству:

— КУДИНА Валерия Яковлевича — слесаря по ремонту подвижного состава эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2;
— АСЬКОВА Виталия Петровича — осмотровика-ремонтника вагонов эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2;
— БОЯРСКОГО Валерия Анатольевича — осмотровика-ремонтника вагонов эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2;
— ГОЛЕМБОВСКОГО Алексея Ильича — осмотровика-ремонтника вагонов эксплуатационного вагонного депо Уссурийск;
— РОМАНОВА Романа Викторовича — осмотровика-ремонтника вагонов эксплуатационного вагонного депо Комсомольск;
— ЕРМИНА Игоря Алексеевича — слесаря по ремонту подвижного состава эксплуатационного вагонного депо Комсомольск;
— ТИХОНОВА Сергея Александровича — слесаря по ремонту подвижного состава эксплуатационного вагонного депо Уссурийск;
— ЛАПШИНА Сергея Михайловича — слесаря по ремонту подвижного состава эксплуатационного вагонного депо Тында;
— МАКАРЕНКО Максима Анатольевича — осмотровика-ремонтника вагонов эксплуатационного вагонного депо Тында;
— БАГАЕВА Николая Николаевича — осмотровика-ремонтника вагонов эксплуатационного вагонного депо Тында.

по хозяйству пути:

— ХОРОШИЛОВА Николая Ильича — бригадира (освобожденного) по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений Биробиджанской дистанции пути;
— ГОРБА Виктора Евгеньевича — дорожного мастера шестой Хабаровской дистанции пути;
— ДАУРОВА Ивана Валерьевича — монтера пути Облученской дистанции пути;
— ПЛОТНИКОВА Владимира Николаевича — монтера пути Февральской дистанции пути;
— СИДОРОВА Александра Алексеевича — бригадира (освобожденного) по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений Бикинской дистанции пути;
— ЕРОФЕЕВА Владимира

Ивановича — монтера пути пятой Хабаровской дистанции пути;

— АВДЕЕВА Виктора Николаевича — бригадира (освобожденного) по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений Партизанской дистанции пути;
— КУЗНЕЦОВА Валентина Александровича — дорожного мастера Сибирцевской дистанции пути;
— КАРНАУХОВА Сергея Федоровича — бригадира (освобожденного) по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений Ружинской дистанции пути;
— ХРИСАНОВА Юрия Юрьевича — бригадира (освобожденного) по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений Спасск-Дальненской дистанции пути;
— МАРТЫНЕНКОВА Михаила Андреевича — монтера пути Уссурийской дистанции пути;
— ШТЫРХУНА Анатолия Ивановича — водителя дрезины Комсомольской дистанции пути;
— ШЕРШИНА Ивана Викторовича — бригадира (освобожденного) по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений Высокогорненской дистанции пути;
— КОЛЕСНИЧЕНКО Олега Николаевича — дорожного мастера Советско-Гаванской дистанции пути;
— ФОМЕНКО Виктора Геннадьевича — монтера пути Советско-Гаванской дистанции пути;
— СЛОБОДЯНА Владимира Ивановича — монтера пути Тымринской дистанции пути;
— ТЕОСАКА Андрея Валентиновича — монтера пути Юкатинской дистанции пути;
— ПАРЫКИНА Александра Александровича — дорожного мастера Дипкунской дистанции пути;
— РИССА Владимира Ивановича — машиниста мотовоза Беркайтской дистанции пути;
— ЧУМАЧЕНКО Виктора Анатольевича — бригадира (освобожденного) по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений Верхнезейской дистанции пути;
— РУДЕНКО Александра Ивановича — дорожного мастера путевой машинной станции № 18;
— САНДЛЕРА Юрия Викторовича — монтера пути путевой машинной станции № 18;
— СИДОРЕНКО Виталия Михайловича — машиниста выправоч-

но-подвижно-рихтовочной машины путевой машинной станции № 310;

— ЛЫСЕНКО Василия Ивановича — наладчика железнодорожно-строительных машин и механизмов путевой машинной станции № 310.

по хозяйству связи:

— МИЗЮК Дарью Витальевну — электромеханика Хабаровского регионального центра связи;
— ФУРЬЯКА Виктора Николаевича — электромеханика Владивостокского регионального центра связи;
— ИВАНОВА Александра Николаевича — электромеханика Комсомольского регионального центра связи;
— ДАВЫДОВУ Светлану Петровну — электромеханика Тындинского регионального центра связи.

по хозяйству сигнализации, централизации и блокировки:

— ПЛЮЩАЙ Андрея Викторовича — электромеханика Хабаровской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
— ОБЫТОЦКОГО Александра Даниловича — электромеханика Уссурийской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
— ГРЕЧКО Нину Ивановну — электромеханика Ургальской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
— ТИМОШЕНКО Алексея Ивановича — старшего электромеханика Тындинской дистанции сигнализации, централизации и блокировки.

по хозяйству электрификации и электроснабжения:

— ЛИМЕНКОВА Александра Юрьевича — электромонтера контактной сети Хабаровской дистанции электроснабжения;
— САМОЙЛОВА Виталия Александровича — электромонтера контактной сети Ружинской дистанции электроснабжения;
— КОСТЯКИНА Федора Андреевича — электромонтера Комсомольской дистанции электроснабжения;
— МАГАДЕЕВА Радика Нуриidinovichа — электромеханика Тындинской дистанции электроснабжения.

по хозяйству грузовой и коммерческой работы:

— ХАРИСОВА Геннадия Минихатимовича — механизатора комплексной бригады Хабаровской

механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций;

— ЯКОВЕНКО Владимира Александровича — механизатора комплексной бригады Владивостокской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций;

— МИЛОВАНОВА Илью Ивановича — механизатора комплексной бригады Комсомольской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций;

— РУДКИНУ Елену Геннадьевну — приемосдатчика груза и багажа Комсомольской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций;

— РАЧЕК Елену Николаевну — приемосдатчика груза и багажа железнодорожной станции Хабаровск-2;

— ПАВЛОВУ Татьяну Николаевну — приемосдатчика груза и багажа железнодорожной станции Чегдомын;

— СЕРОВУ Ольгу Николаевну — приемосдатчика груза и багажа железнодорожной станции Совгавань-Горд;

— СВИСТЕЛЬНИКОВУ Лилию Викторовну — приемосдатчика груза и багажа железнодорожной станции Тында;

— ХАРТОНОВИЧ Альбину Васильевну — агента системы фирменного транспортного обслуживания Хабаровского регионального агентства фирменного транспортного обслуживания;

— БУРЕНКОВУ Екатерину Федоровну — агента системы фирменного транспортного обслуживания Хабаровского регионального агентства фирменного транспортного обслуживания;

— КАЛИМУЛИНУ Любовь Яковлевну — агента системы фирменного транспортного обслуживания Комсомольского регионального агентства фирменного транспортного обслуживания;

— КРУПУ Ирину Ивановну — агента системы фирменного транспортного обслуживания Комсомольского регионального агентства фирменного транспортного обслуживания.

по хозяйству гражданских сооружений:

— ШЕСТАКОВУ Полину Яковлевну — штукатура Уссурийской дистанции гражданских сооружений;

— ОРЕЛ Галину Петровну — маляра Тындинской дистанции гражданских сооружений.

ЗА ЧТО ТАКОЕ НЕУВАЖЕНИЕ?

«Уважаемая редакция газеты «Профсоюзная жизнь»

Обращается к вам коллектив угольной котельной НГЧ-8 г. Комсомольск-на-Амуре Хабаровского края, станция Комсомольск-Сортировочная, за разъяснением и установлением истины.

Факт несогласия о последовательности расчета новой корпоративной заработной платы.

1. Где доплата за вредные условия идет на тариф, за проработанное время, после начисления премии.

2. А также часы, отработанные в ночное время, берутся с чистого тарифа без учета вредности.

По сути, часть зарплаты не попадает ни под премию, ни под вредность, для наглядности прилагаем листок расчета заработной платы.

Итого: при таком раскладе расчета заработной платы в зависимости от отработанного времени мы теряем в деньгах от 500 до 1500 рублей. Основанием сомнений такого нелогического расчета заработной платы служит коллективный договор ОАО «РЖД» 2006 года.

Утвержденный распоряжени-

ем № 109Р от 09.04.2007 (газета «Дальневосточная магистраль» от 15—21 июня 2007 г.), где говорится о последовательности начисления заработной платы по пунктам:

«...5. Выплаты компенсационного характера.

5.1 Доплата к тарифу (за вредные условия труда) начисляется на тарифную ставку за отработанное время.

8. Материальные поощрения.

8.4 Начисления премии производится на должностные оклады (тарифную ставку) за фактическое отработанное время».

С благодарностью коллектив котельной, состоящий из 45 человек».

От редакции:
Вот такое письмо получено из Комсомольска. К письму в электронном виде приложены отсканированные подписи. И просьба дать ответ по электронному адресу.

Редакция газеты обратилась в отдел социально-экономической защиты дорпрофсоюза с просьбой помочь разобраться в ситуации. Само собой разумеется, что соответствующими знаниями в области корпоративной оплаты труда работники

редакции не обладают, да и этого не требуется. Каждый должен заниматься своим делом.

Отдел социально-экономической защиты провел определенную работу и дал ответ по сути обращения. В письме, в частности, сообщалось, что «распоряжением ОАО № 135р от 31.01.2007 г. введено в действие Положение о корпоративной системе оплаты труда (КСОТ), согласованное ЦК профсоюза железнодорожников и транспортных строителей.

По сравнению с ранее существовавшей системой в КСОТ отменены фиксированные доплаты к тарифным ставкам рабочих первого разряда, оплачиваемых по первой строке ЕТС, включены в тарифную часть вознаграждения за выслугу лет и надбавка за особо сложные условия, внесены изменения в расчет компенсационных и стимулирующих выплат.

Однако при всех этих изменениях уровень среднемесячной заработной платы не мог быть ниже, чем среднемесячная заработная плата по «старым» условиям и, кроме того, должна была быть учтена индексация заработной платы, объявленная рас-

поряжением ОАО «РЖД» № 286р от 21.02.2007 г.

То есть среднемесячная заработная плата работника в апреле 2007 года (по КСОТ) в сопоставимых условиях (равное количество отработанных часов всего, часов работы в ночное время), но с измененным Положением о премировании, должна быть как минимум на 3,9 процента выше, чем в марте...»

И это не весь текст ответа. Казалось бы, все ясно, ответ по сути обращения дан. Только вот на прошлой неделе в редакцию по электронной почте пришло следующее письмо (орфография и пунктуация сохранены):

«Еще раз по сути!

Вы нашему коллективу — членам профсоюза угольной котельной СТ Комсомольск-Сортировочная так и не ответили на наш поставленный вопрос, плюс к этому вы даже не увидели что за переработку сверх нормы часов, сверхурочных нет ни какой оплаты (192 часа). А посему мы считаем с вашей стороны это есть абсолютная отписка «Оттопырка» нам ваш жалко, мы вам не завиду-

ем, когда вам будет плоха мы вас пожалеем

P.S.

Коллектив котельной»

Получила я его и пообещала ответить через газету, что и делаю.

Уважаемые «работники» котельной!

Я не случайно написала слово в кавычках. Ведь больше чем уверена, что писал письмо один человек. А потому обращаюсь к анонимному автору письма: почему такой пренебрежительный, я бы сказала, оскорбительный тон письма? Чем я так провинилась перед вами? Вашу просьбу я выполнила, а что касается норм оплаты, так ведь не я их устанавливаю, потому и влиять на их изменения не могу.

В вашем письме не было о сверхурочных сказано ни слова. К тому же не указано, какой суммарный учет рабочего времени на вашем предприятии: месячный, квартальный или годовой. Да и в жалости (непонятно какой) я совершенно не нуждаюсь, мне, скорее, жаль автора письма за его некорректность и чрезмерную нахрапистость, от которой страдает не только он, но и весь коллектив, который он баламутит по поводу неправильной оплаты, не разобравшись в этом сам.

С уважением, Антонина ПИВНЕВА

БЕЗОПАСНОСТЬ ТРУДА

ПОД КОСОЙ СМЕРТИ



Окончание. Начало на 1-й стр.

По разработанным специалистами Мосгипротранса рекомендациям в 1985-1986 годах было сделано усиление фундаментов здания административно-бытового корпуса, что на время сняло проблему. Активизация просадок производственного корпуса вновь дала о себе знать в 1994 году. Тогда произошло переключение теплоснабжения жилого поселка через эстакаду на расстоянии до двух метров от здания.

Освидетельствовавшие свайные основания специалисты института «Фундаментпроект» выявили отклонение отметок фактически погруженных свай от проектных до трех метров. Нижние концы свай находятся в слое суглинки и опираются на рыхлый обводненный шлам. А наличие двухметровой линзы льда еще более усложняет ситуацию.

На основании этого акта разработана проектная документация. Ею предусмотрены усиление фундамента и несущих конструкций каркаса, другие мероприятия. Производство работ по их реализации было начато в 1997 году строительством монтажным поездом № 544 треста «Центробамстрой». Но окончание их актом не оформлялось. И исполнительная документация по свайному полю и усилению каркаса полностью отсутствует.

Контора пишет...

Сложилась любопытная коллизия. Строители проводили ремонт-

ные работы, а деформация здания продолжалась. Оба эти процесса шли параллельно, не влияя друг на друга. Руководство и профсоюзная организация ПМС-249 постоянно направляли тревожные письма в адрес ответственных работников управления дороги. В сентябре 2003 года обращение с просьбой рассмотреть вопрос о восстановительном ремонте ОЭРП в связи с ежегодной просадкой несущих колонн здания, деформацией стеновых блоков, перекрытия и пола, ушло первому заместителю начальника ДВЖД В. В. Яхимовичу.

О реакции на просьбу о помощи можно судить из следующего коллективного документа. Он датирован февралем 2005 года и адресован лично начальнику дороги В. А. Полову. В нем говорится: «Коллектив путевой машинной станции № 249 Дирекции по ремонту путей и инженерных сооружений Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «РЖД», дислоцирующейся на станции Могот и выполняющей средний ремонт пути на дороге, обращается к Вам с просьбой рассмотреть вопрос о принятии мер по восстановлению здания объединенного эксплуатационно-ремонтного пункта (ОЭРП), который на протяжении длительного времени имеет просадки свайных колонн и деформацию стеновых блоков, оконных проемов и перекрытия. Деформации

подвергнута половина здания.

Для предотвращения непредсказуемых последствий данный вопрос просим решить в 2005 году.

Руководство ПМС неоднократно ставило этот вопрос перед службой пути, ДРП. Обращались мы с письмом к первому заместителю начальника Дальневосточной железной дороги Яхимовичу, но данный вопрос не решается.

Вынуждены обратиться к Вам.

По поручению коллектива путевой машинной станции № 249:

начальник ПРБ Н.И. Козловец, заместитель председателя профкома А. В. Штах, мастер механических мастерских С. И. Янусик и другие».

Главный инженер дороги В. А. Крапивный письмом от 15 марта 2005 года известил заявителей, что их обращение по вопросу технического состояния здания объединенного эксплуатационно-ремонтного пункта (ОЭРП) рассмотрено руководством дороги совместно с институтом «Дальжелдорпроект». Принято решение направить во второй декаде марта 2005 года компетентную комиссию из числа специалистов института «Дальжелдорпроект» для начала работ по обследованию здания. О выводах комиссии и предложениях коллективу будет сообщено дополнительно по окончании работы. А начальник дирекции по ремонту пути и инженерных сооружений дороги Е. В. Редванский обратился

к директору проектно-изыскательского института А. Т. Любарскому с просьбой срочно направить компетентных специалистов для обследования состояния здания ОЭРП путевой машинной станции № 249.

А воз и ныне там...

Это было, повторюсь, в 2005 году. А в январе 2006 года появился новый документ. Он называется «Акт внепланового осмотра зданий (сооружений). Председатель комиссии и. о. ПМСГ В. И. Кухарина, члены комиссии: мастер хозучастка А. М. Галанов, инженер техотдела Л. В. Елистратова, и. о. главного механика К. В. Рубан с участием представителей НОДГС-6 П. В. Бровицкой, НОДБТ-6Л. Н. Шевчук, НГЧ В. В. Бобровникова вновь констатировали просадки монолитных железобетонных полов, местами до 400 миллиметров; деформацию стеновых панелей с трещинами между ними до 120 миллиметров; нарушение горизонтальности кровли с разрывами гидропокрытия. Полы в смотровых канавах № 1, 2 и 3 имеют просадки, и в результате — разрывы в стенах каналов свыше 200 миллиметров. Просадки несущих железобетонных колонн здания составляют 250—300 миллимет-



ров, а вертикальные отклонения от оси — от 120 до 250 миллиметров.

Просадки колонн привели к тому, что в швах стеновых панелей появились разрывы до 120 миллиметров. Панели выпирают наружу.

Перечисление факторов, которые могут привести к большой беде, можно продолжать до бесконечности. И таких документов немало. А. М. Галанов показал нам (в Моготе корреспондент «ПЖ» появился вместе с председателем филиала дорпрофсоюза на Тындинском отделении дороги В. А. Сверкуновым и техническим инспектором труда С. И. Марковым) две папки переписки и книгу телеграмм и телефонограмм от руководства дороги. Возникают вопросы: сколько можно вести эту бумажную круговерть? Не пора ли конкретно и определенно взяться за практическое решение судьбы этого зловещего здания? Неужели история с обрушением кровли в вагонном депо Сасово Рязанского отделения Московской железной дороги так ничему и не научила?

Геннадий АСТАХОВ

На снимках: Это ли не предвестники беды, которая может случиться в любой момент?

Фото автора



ДРУЗЬЯ ВЕЧНОЙ МЕРЗЛОТЫ

Хотим мы того или нет, но Россия — это страна вечной мерзлоты. Именно на ней и расположено 70 процентов территории нашего государства. Регион ее распространения охватывает не только Восточную Сибирь от северной оконечности Байкала и Дальний Восток, включая Камчатку, Чукотку, Колыму, но даже высокогорья Кавказа. И эта капризная и очень властная дама требует к себе весьма пристального внимания.

Его и проявляют (причем в высшей степени добросовестно) вот уже восемьдесят лет научные сотрудники нынешней Тындинской мерзлотной станции. Свою историю она ведет с основанной в 1927 году в Сковородино научно-исследовательской лаборатории — первого в мире специализированного учреждения такого рода, регулярные наблюдения на территории которой начались 25 октября 1927 года. Изначально оно было создано для научного сопровождения строительства вторых путей Транссиба. Потом уже были БАМ и АЯМ, проектирование и строительство подъездных путей к Чинейскому и Эльгинскому месторождениям полезных ископаемых, рекомендации проектировщикам автодорог Чита—Хабаровск, Зея—Огрон, и эксплуатационникам Амуро-Якутской автомобильной дороги.

Именно в Сковородино и Тынде (туда станция была переведена в связи с развертыванием работ на Байкало-Амурской железнодорожной магистрали) опять же впервые в мире обобщен опыт строительства на вечномерзлых грунтах. Он широко востребован и за рубежом. Учиться к нашим мерзлотоведам приезжали китайские транспортные строители, собиравшиеся прокладывать железную дорогу в Тибете. Постоянные гости в Тынде — американцы и канадцы, которым вечная мерзлота постоянно доставляет серьезную головную боль. Из Норвегии, от тамошних коллег, российским специалистам из северного амурского города приходило приглашение принять участие в изучении вечномерзлых грунтов Шпицбергена.

Становление и развитие мерзловедения как науки неразрывно связано с деятельностью М. И. Сумгина, Н. И. Быкова, П. Н. Каптерева и других крупных специалистов в этой отрасли. В 1934 году на Сковородинской опытно-мерзлотной станции работал незаконно репрессированный выдающийся русский ученый-энциклопедист Павел Александрович Флоренский. За энциклопедичность научных интересов просвещенный

мир планеты называет его русским Леонардо. Трудно найти отрасль знаний, где бы не обозначился этот гениальнейший ум. Физика, математика, богословие, языкознание, химия... В 30-х годах Флоренский был репрессирован и некоторое время находился в Амурской области. Сначала в пересыльной тюрьме в городе Свободном, а затем, с февраля 1934 года, он полгода пробыл на Сковородинской мерзлотной станции, где заложил основы мерзловедения как науки. Проведенные им исследования широко использовались при строительстве Байкало-Амурской железной дороги.

На Сковородинской опытно-мерзлотной станции тогда, в 30-х годах прошлого века, было сделано открытие, внесшее переворот в медицину. Изучая кусочек оттаявшего грунта, собрат П. А. Флоренского по несчастью Петр Николаевич Каптерев обнаружил, что болотная дафния, пролежавшая в нем почти 10 тысяч лет, вышла из состояния анабиоза и ожила. Сообщение «Правды» об этом внимательно изучили американские ученые. И по сей день из-за рубежа высказываются слова признательности Сковородинской «мерзлотке». Именно с изучения этого микроор-

В одном из писем родным П. Флоренский сообщал, что часто готовит заметки в стенгазету «Победить мерзлоту!» Но тон его публикаций в ней более настраивал на то, что с этим природным явлением бороться, а тем более побеждать его, не нужно. С ним необходимо сосуществовать, учиться управлять происходящими в нем процессами и, если хотите, дружить.

Этого немаловажного момента не учли строители первых путей Транссиба. В результате по истечении уже века ежегодно приходится «лечить» железнодорожное полотно: делать подсыпку галечно-гравийного грунта, чтобы не было просадок, других деформаций из-за таяния вечномерзлых грунтов.

По предложенному Флоренским, другими корифеями науки направлению консервации мерзлоты при возведении железных дорог, промышленных и гражданских сооружений и последующие поколения ученых. И добились на этом пути очень серьезных успехов. За большие заслуги в области транспортного строительства при выполнении научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, в разработке



Узники ГУЛАГа П. А. Флоренский и П. Н. Каптерев на Сковородинской опытно-мерзлотной станции. 1934 г.

ков в том, что ко времени посвящения в академики у них не было научных званий и наград. Но были фундаментальнейшие разработки и открытия. Г. П. Минайлов (единствен-

наук. А бразды правления учреждением, незадолго до ухода из жизни, он передал С. Н. Юсупову, тоже академику. Сфера деятельности Сергея Николаевича как мерзлотоведа — водоотводы. Им разработан ряд принципиально новых способов отвода воды на участках с наличием просадочных грунтов. Их внедрение исключает деформации железнодорожного полотна, других сооружений, возникающих при таянии находящихся в земле льдов.

Основоположником всех начинаний по замораживанию грунтов и сохранению их в мерзлом состоянии по праву считается В. А. Миранов. Заниматься ими Виктор Алексеевич стал, работая еще в Сковородино. Там и родилась идея делать это при помощи жидкостных и парожидкостных охлаждающих установок. Сейчас его разработки используются далеко за пределами БАМа.

Еще один академик — В. А. Дербас. Валерий Арсеньевич разработал методику мерзлотного прогноза. Вооруженные ею специалисты-путейцы могут точно предвидеть развитие осадок земполотна и исходя из этого планировать сроки ремонтных работ, качественное их проведение, а также количество необходимых материалов.

Научные разработки, сделанные тындинскими академиками, крайне важны. На прошедшей в начале февраля 2003 года в городском муниципалитете встрече тогдашнего мэра Тынды М. Шульца с коллективом «мерзлотки» в торжественной обстановке и состоялось вручение академикам дипломов и удостоверений. Там же говорилось, что ученые отмечают наступившее в последние годы потепление климата в мире, в том числе и на севере. Оно невелико, в пределах нескольких градусов, но бед может натворить немало. А предотвратить их могут открытия мерзловедов, по сути своей имеющие широкий спектр применения в практике.

Что делается учеными станции, входящей в Центр обследования и диагностики инженерных сооружений ОАО «РЖД», в этом направлении, узнать, увы, не удалось. Руководство учреждения ссылается на коммерческую тайну, режим секретности и прочие «достижения» нынешнего демократического общества, из-за чего мы не сможем рассказать читателю о сегодняшнем дне воистину легендарной «мерзлотки».

Геннадий АСТАХОВ

Фото и фоторепродукция автора

...«По приглашению академика В. И. Вернадского в 1929 г. я принял участие в совещании при Академии наук по вопросу организации мерзлотной комиссии. На этом заседании я выступил с небольшим докладом о влиянии вечной мерзлоты на прочность и устойчивость железнодорожных сооружений, стоимости постройки железных дорог и о том, какие вопросы строительства в районе вечной мерзлоты требуют научного освещения. В результате этого совещания при Академии наук была организована комиссия по изучению вечной мерзлоты. Председательствовать в комиссии было поручено академику Владимиру Афанасьевичу Обручеву. Я был назначен его заместителем, М. И. Сумгин — научным секретарем. Н. А. Цытович, А. А. Петровский, Г. Н. Горюнов, М. М. Крылов, Б. В. Шостакович, П. И. Колосков и ряд других крупных ученых вошли членами в эту комиссию. Впоследствии с расширением деятельности комиссия была преобразована сначала в комитет, а затем в Институт мерзловедения.

В 1931 г. я участвовал в интересной комиссии НКПС, командированной на Сибирскую и Дальневосточную железные дороги, по обследованию состояния водоснабжения и его улучшению. При постройке Сибирской железной дороги водоснабжение было рассчитано на 7 пар поездов. Когда же движение на этой дороге увеличилось, усилилось оборудование, источники водоснабжения оставались те же и оказались совершенно недостаточными. Баланс воды в озерах, из которых было устроено водоснабжение, оказался отрицательным. Озера стали высыхать, некоторые оказались выпитыми до дна. Это и заставило организовать комиссию, которая должна была произвести исследования и рекомендовать соответствующие мероприятия.

А на Дальнем Востоке были другие неприятности — вечная мерзлота давала себя знать на всех устройствах водоснабжения — разрушались плотины, водоподъемные и водоемные здания, замерзала вода в трубах и водозаборных сооружениях и т. д.

На Дальнем Востоке был проведен целый ряд мероприятий: открыты дополнительные источники водоснабжения, разработаны новые способы сохранения воды от промерзания, по-новому стали строить плотины и водопроводы, что имело громадное значение для поддержания необходимых размеров движения поездов во время войны».

Из книги «Воспоминания строителя железных дорог А. В. Ливеровского»

ганизма стала развиваться криогенная хирургия — метод оперативного лечения с использованием глубокого охлаждения тканей.

нормативных документов для проектирования, строительства и эксплуатации объектов и сооружений, расположенных в районах с распространением вечной мерзлоты, в 2001 году Тындинская мерзлотная станция была принята коллективным членом в Российскую академию транспорта. А в 2003 году академиками стали четверо сотрудников станции. Они внесли значительный вклад в разработку конструкций, построенных и эксплуатируемых на вечномерзлых грунтах.

Четыре действительных члена, пусть даже отраслевой академии, для небольшой северной Тынды — явление сверхординарное. По всему Дальнему Востоку их и десятка не наберется. Особенно тындинских транспортных академи-

ный из четверки, заметим, удостоенный знака «Почетный транспортный строитель» сделал их, занимаясь на территории Забайкалья и Приамурья проблемой теплового взаимодействия линейных транспортных сооружений с вечномерзлыми породами. Главная мысль его работы в том, что строящийся человеком на этих грунтах объект должен не повышать температуру внутри земли, а консервировать мерзлоту. Такая технология была применена еще пять лет назад на ремонте пути на 7324-м километре Транссиба. С тех пор необходимость балластировки, других видов ремонта на этом участке отпала. Между тем на всех других каждое лето приходится делать подсыпку полотна.

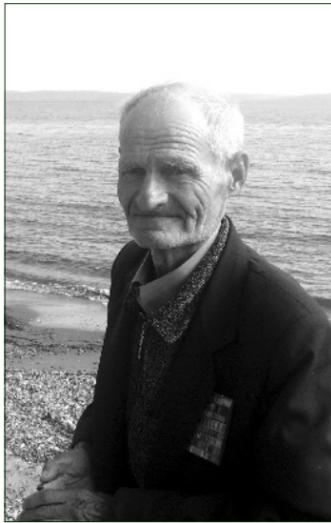
Следует заметить, что в нашу область Гавриил Павлович приехал еще в 1959 году после окончания Ленинградского железнодорожного института. Тогда же он возглавил Сковородинскую мерзлотную станцию. А затем ветеран продолжил исследования, защитил диссертацию на звание кандидата технических



Мэр Тынды М. Б. Шульц (второй слева) поздравляет «новоиспеченных» академиков Г. П. Минайлова, С. Н. Юсупова, В. А. Миронова и В. А. Дербаса

ОТДЫХ НА «МОРСКОМ БЕРЕГУ»

Четвертого октября на базу отдыха «Морской берег» дорожной профсоюзной организации заехали на отдых ветераны профсоюзных организаций, Региональной дирекции по обслуживанию пассажиров, Дирекции по ремонту грузовых вагонов, Дорожного центра рабочего снабжения. Заезд ветеранов приурочен к празднованию Международного дня пожилых людей.



Тридцать семь ветеранов в течение недели отдыхали на берегу моря. Путевки для них были приобретены за счет средств предприятий, на которых они работали. Для отдыхающих организованы поездки во Владивосток — на экскурсии по городу, в музей имени В. Арсеньева, музей восковых фигур, театр. Кроме того, на базе отдыха были организованы различные культурно-развлекательные мероприятия с приглашением музыкальных коллективов, вечера танцев.

Татьяна ЛЯПИНА

Фото автора

В ОЧАГАХ МАССОВОГО ПОРАЖЕНИЯ

На территории дорожной клинической больницы на станции Хабаровск-1 прошли соревнования санитарных постов предприятий Хабаровского отделения Дальневосточной железной дороги. Санитарные посты на железной дороге — это нештатные аварийно-спасательные формирования ГО. Они призваны оказать первую медицинскую помощь людям в очагах массового поражения, при стихийных бедствиях, чрезвычайных ситуациях, техногенных катастрофах. Соревнования являются финальной частью обучения членов санитарных постов.

Десять команд, представляющих путевое, локомотивное и вагонное хозяйства, службу сигнализации, централизации и блокировки, дирекцию железнодорожных вокзалов, дистанцию гражданских сооружений, дирекцию по обслуживанию пассажиров, соревновались в четыре этапа.

На первом этапе проверялось медицинское имущество и умение им пользоваться (действия с носилками, надевание противогазов, наложение повязок, использование аптечки и т. д.). Второй этап — это проверка знаний при нахождении в условном очаге ядерного поражения. На третьем этапе в очаге химического поражения были поставлены задачи по нейтрализации действия различных отравляющих веществ. Четвертый этап — это условный очаг инфекционного заболевания, где необходимо правильно организовать дезинфекцию. Лучшего результата добились те команды, которые получили наименьшее количество штрафных очков.

Решением жюри победителем соревнований признан санитарный пост локомотивного депо Хабаровск-2, второе место у Хабаровской дистанции гражданских сооружений, третье место занял санитарный пост пятой Хабаровской дистанции пути.

В ШКОЛУ — ПОЕЗДОМ

На Тындинском отделении Дальневосточной железной дороги организован поезд «Школьник». Решена проблема ежедневной доставки детей со станции Аносовская Тындинского отделения, где имеется только начальная школа, до станции Муртыгит, в среднюю школу.

С 1 октября 2007 года к рабочему поезду № 5201/5202 прицепляется специальный плацкартный вагон. Со станции Аносовская поезд отправляется в 01:25, в 02:20 прибывает в Муртыгит; обратно отправляется в 07:35 и прибывает на Аносовскую в 08:38 (время московское). Во время пути школьники — их около двадцати — находятся под постоянным присмотром сопровождающего педагога. Проезд для маленьких пассажиров бесплатный, все расходы взяли на себя железнодорожники.

Служба по связям с общественностью Дальневосточной железной дороги

КАК ЭТО БЫЛО

ЗНАЧИМОЕ МЕСТО В ИСТОРИИ

Рабочее снабжение неразрывно связано с историей строительства и развития Дальневосточной дороги. Это сегодня, в связи с реформированием отрасли, в составе Дальневосточной нет торговых предприятий. С октября этого года вчерашние ДЦРСы стали филиалами железнодорожной торговой компании. И тем не менее в столетней истории дороги история рабочего снабжения занимает свое значимое место.

Первая мысль об организации «потребилки» принадлежит рабочим Никольских мастерских. Высказать эту мысль рабочих заставило крайне тяжелое материальное положение, отсутствие рынков, шкурдерство частных торговцев. Но в условиях «сибирской каторги» и тайги, необузданных прав царских прислужников рабочие могли очень редко и только «по дозволенным вопросам» высказываться. Поэтому инициативу рабочих смогла использовать лишь администрация дороги, «сочувственно» относясь к «экономическим запросам рабочих», доложила и спросила соизволения начальника дороги и военного губернатора. И 13 ноября 1898 года было создано первое собрание уполномоченных общества, под председательством начальника дороги Хорвата и с составом уполномоченных исключительно из представителей администрации. Так был организован УСТПО (Уссурийское транспортное потребительское общество) — кооператив «для рабочих», но не «рабочий кооператив». И со дня организации на долгие годы фактическим руководителем общества оставалась администрация.

Начало свою торговую деятельность общество при магазинах во

Владивостоке (подвальное помещение) и в Никольск-Уссурийске с одного вагона-лавки, курсировавшего на участке Владивосток—Хабаровск. Главный склад товаров общество имело во Владивостоке. К 1908 году сеть уже состояла из восьми магазинов и двух вагонов-лавок. Через 15 лет со дня образования общества потребителей, в 1914 году, магазины общества для отпуска товаров находились во Владивостоке, на Первой Речке, в Никольске, Евгеньевке, Муравьев-Амурском, Имане, Бикине, Вяземской, Хабаровске, Гродекове, Кангаузе. Кроме этих одиннадцати магазинов, общество имело в 1913 году поездную лавку, помещавшуюся в нескольких вагонах. Назначение этой лавки — снабжение разными товарами служащих на мелких станциях и разъездах. Поездная лавка передвигалась с одного места на другое по особому расписанию.

«Далекая Краина» пишет о значении общества потребителей следующим: «Общество потребителей имеет важное значение не только для своих членов и служащих дороги, но и для прилегающего к железной дороге местного населения, ввиду того, что дорога проходит по малонаселенной и глухой еще местности, где торговых центров сравнительно немного и местные купцы устанавливают произвольные цены. Насколько общество потребителей имеет большое значение в смысле нормировки цен, видно из многочисленных заявлений служащих разных станций о том, что достаточно, чтобы в лавке общества вышел какой-либо товар, как немедленно цена на этот товар поднимается у частных торговцев. Также большое значение общество имеет и в отношении улучшения качества товаров».

В 1923—1925 годах в связи с присоединением к Уссурийской дороге части Амурской (до ст. Сковородино) в ТПО было уже 15 магазинов и один вагон-лавка. В 1928 году ТПО имеет 60 предприятий: магазинов — три, вагонов-лавок — одиннадцать, перронных — четыре, буфетов — три, столовых — три, складов — три, развозок — две, мельниц — одна. В 1925—1928 годах затрачено на строительство торговых и складских помещений 225 тыс. рублей, в 1929 году — 330 тыс. рублей, а в следующей пятилетке — 1500 тыс. рублей. Такая значительная сумма капитальных вложений диктовалась необходимостью дальнейшего расширения торговой сети в связи с ростом торгового оборота и необходимостью обслуживания пайщиков хлебопечением и общественным питанием.

Развитие торговых оборотов находилось в полном соответствии с ростом торговой сети и, главным образом, с количеством пайщиков. После советизации края, когда кооператив стал подлинно рабочей общественной организацией, обслуживающей насущнейшие потребности рабочих и руководимой самими рабочими, отмечается стремительный рост членов-пайщиков с вовлечением в кооперацию не только самих рабочих, но и их жен — домашних хозяек. В 1908 году в ТПО было 196 членов, в 1910-м — 707, в 1912-м — 1181, в 1914-м — 1347 (30% всех служащих дороги), а в 1928 году — 21 229 человек. В 1904 году торговый оборот составил 293 тыс. рублей, а в 1927-1928 годах — 10,5 млн. В 1928 году продукты питания в общем закупе составляли 46,24 процента, а промтовары — 53,7. По данным на октябрь 1928 года средний пай на члена ТПО составлял 11 рублей, а для членов правления и совета

общества — 25.

Уссурийское ТПО считало основными своими задачами увеличение торговых оборотов и расширение ассортимента товаров до полного охвата нужд и запросов пайщиков; дальнейшее снижение цен и увеличение реальной заработной платы транспортников; рационализацию торговой техники и улучшение качества обслуживания пайщика; расширение торговой сети, переоборудование, расширение и постройку новых торговых помещений, удовлетворяющих требованиям торговой практики и объема работы.

Отличительной чертой деятельности ТПО в 1928 году являлось проведение культурно-бытовой работы. Оказывалась материальная поддержка группы школам, интернатам, отдельным группам пенсионеров. При участии ТПО организовывались и содержались детские ясли, детсады, площадки, детские комнаты при клубах, оказывалась поддержка женским и другим общественным организациям «в их начинаниях на фронте борьбы за новый быт».

Не проходило ни одного съезда, собрания, чтобы профессиональные, кооперативные организации и сами рабочие не поднимали вопроса о лучшем снабжении линейцев продуктами и товарами из вагонов-лавок. В частности, очень много и оживленно по этому вопросу толковали в тарифной секции 9-го съезда железнодорожников Уссурийской железной дороги, а затем на заседании президиума дорпрофсожа по специальному докладу ТПО.

Линеец, особенно в условиях Уссурийской железной дороги (тайга, большие перегоны), совершенно оторван от рынков, станционных магазинов ТПО. Вагон-лавка

полностью и вовремя должна удовлетворять потребительские запросы линейцев. За 1927-1928 годы в работе вагонов-лавок Уссурийского ТПО имелись несомненные улучшения, но все же вопрос о лучшем снабжении линейцев далек от разрешения по целому ряду причин.

Правление УСТПО при содействии дорпрофсожа, опираясь на требования съездов и собраний, добились от дороги увеличения количества вагонов-лавок с апреля 1928 года до одиннадцати, вместо пяти. Все вагоны-лавки распределены по районам дороги, сообразуясь с количеством остановочных пунктов, количеством населения в них и протяженностью районов. Протяженность районов слишком велика, поэтому отдельные вагоны-лавки едва успевают сделать два конца по своему району. Приписка вагонов-лавок к учкпрофсоюзам и возложенная дорпрофсоюзом на них обязанность следить за работой вагонов-лавок усилили внимание союзных органов к этому вопросу.

Дорпрофсоюз отмечал, что если за первое полугодие 1926-1927 годов из вагонов-лавок продано товаров всего на 135 296 рублей, то за первое полугодие 1927-1928 годов уже на 222 787, или на 64 процента больше, при росте оборота по всему ТПО за эти сроки лишь на 52 процента, т. е. рост торгового оборота выше роста торгового оборота в целом. В 1928-1929 годах торговый оборот предполагается довести до одного миллиона рублей.

Окончание следует

По материалам фондов Государственного архива Хабаровского края подготовила
Нина САЛЬНИКОВА

ОТДЫХ И ТРУД РЯДОМ ИДУТ

Работа по оздоровлению детей железнодорожников в двадцатых годах прошлого столетия проводилась под руководством дорожного комитета профсоюзов. На его заседаниях заслушивались доклады и отчеты начальников дорводздрава, отдела просвещения, дорводстрахкасы и культотдела дороги, которые непосредственно отвечали за здоровье детей, их общественное воспитание и детскую оздоровительную кампанию.

Так, 12 декабря 1928 года обсуждался вопрос о состоянии учебно-воспитательной работы в школах Соцвоса. Постановили: принять меры к улучшению физического состояния учащихся, добиваясь улучшения санитарно-гигиенических условий работы в школах, упорядочения работы по физкультурному воспитанию школьников, организации горячих завтраков в большем числе школ, улучшения бытовых условий интернатовцев, организации наиболее широкой летней оздоровительной кампании и усиления надзора за здоровьем школьников со стороны школьных врачей. Президиум ДК (дорожного комитета) считает участие дорводздрава, ДСК, УСТПО и правления дороги в этой работе совершенно необходимым.

Двадцать восьмого мая 1929 года было принято решение, что летом будет организовано 17 детских площадок, перенесена работа пяти детских садов на детские площадки, организовано два детских лагеря с охватом до 260 детей. «Следует поддерживать требование отдела просвещения перед правлением дороги о предоставлении дополнительных массовых проездных билетов школам на проведение местных и дальних экскурсий. Предложить дорводздраву на ближайшем заседании президиума ДК сообщить о состоянии здоровья детей железнодорожников дороги и о мероприятиях оздоровительного порядка».

Семнадцатого февраля 1930 года при подведении итогов оздоровительной работы среди детей за 1929 год президиум дорпрофсожа констатировал, что оздоровительная работа среди детей в 1929 году прошла без достаточной подготовки со стороны отдела просвещения, дорводздрава и дорводстрахкасы. Охват детей оздоровительными мероприятиями — недостаточный (удовлетворение нуждающихся на 25 процентов). Отмечается слабый медицинский контроль за детьми оздоровительных учреждений, а также недостаточно проведенная массовая работа по привитию детям санитарно-гигиенических навыков, особенно в пунктах, не имеющих площадок. Постановили: довести охват детей лагерями в 1930 году до 350 человек против 248 человек в 1929 году; проработать вопрос о возможности посылки на курорты взрослых детей (10 процентов к общему количеству посылаемых взрослых). Провести охват детей дошкольного возраста площадками до 2500 человек против 1637 человек в 1929 году. Предложить дорводздраву, отделу просвещения и дорводстрахкасе проработать вопрос организации специального и постоянного дома отдыха-санатория на дороге для детей и подростков на весь летний период. Дорводздраву обеспечить полный медконтроль за детьми в период оздоровительной кампании и развернуть санитарно-гигиеническую воспитательную работу среди детей и, в первую очередь, мелких пунктов. Отделу просвещения, дорводздраву, дорводстрахкасе и культотделу ДК разработать план оздоровительных мероприятий и смету на 1930 год к 25 февраля с учетом привлечения средств общественных и хозяйственных органов.

Одиннадцатого марта 1931 года на заседании президиума дорпрофсожа было решено считать целесообразным использование 20 тысяч рублей, ассигнованных на детскую оздорови-

тельную работу в порядке организации детского отделения при доме отдыха на 26 версте, поручив немедленную проработку этого вопроса дорводстрахкасе и дорводздраву.

В 1933 году было запланировано строительство при станции Свободный летнего санаторного лагеря для пионеров на сто коек. В 1934 году в ориентировочном бюджете соцстраха дорпрофсожа Уссурийской железной дороги намечено увеличить отпуск средств по организации пионерских лагерей до 75 тысяч рублей.

Второго марта 1935 года решено организовать детские санатории выходного дня при железнодорожных школах на всей дороге, по примеру ст. Бикин.

Четырнадцатого октября 1936 года на президиуме дорпрофсожа было вынесено решение: считать постройку постоянного детского санатория на 50 мест для Дальневосточной дороги крайне необходимой. Место постройки определить в районе Владивостока — Ворошилова-Уссурийского. Седьмого февраля 1938 года обсуждался вопрос об организации оздоровительных мероприятий в зимние каникулы среди школьников. Решено было выделить на оздоровление детей 10 тысяч рублей.

В октябре 1939 года был заслушан доклад о работе президиума ДК за период с августа 1937-го по сентябрь 1939 года. В отчетном докладе, в частности, говорилось об оздоровительных мероприятиях для детей: о пионерских лагерях, школьных и дошкольных площадках, двухнедельных домах отдыха в зимние каникулы и детских курортах. «В проведении детской оздоровительной кампании мы ежегодно испытываем большие затруднения, нужно заняться созданием на дороге своей базы. Еще не решен вопрос, где в этом году будем проводить пионерлагеря. Известно одно, что места для них нет».

Планом ЦК на 1939 год было предусмотрено, что в период летней оздоровительной кампании 1500 человек отдохнут в пионерских лагерях, 2650 — на школьных и дошкольных площадках, 2350 — на массовых площадках, а средства отпустили только на пионерлагеря. ЦК не учел, что на Дальневосточной железной дороге нет ни одного пионерского лагеря.

Несмотря на имеющиеся трудности в части подбора помещений для пионерлагерей, все же в 1939 году в них отдохнули 1171 человек, на школьных и дошкольных площадках — 3700. Например, на первом отделении (Хабаровском) проводили оздоровительную кампанию в Архаре — 30 человек, Биракане — 30, Биробиджане — 15, Ине — 60 человек. Во втором проводили пионерлагеря в приспособленных бараках БАМовской фаланги, на третьем — в школе леспромхоза.

Кроме этого в доме отдыха «Сад-город» отдыхали 192 ребенка, а в зимние каникулы 1939 года в двухнедельных домах отдыха, организованных при интернатах, — 270 человек. В санаториях и на курортах отдыхал и лечился 161 человек, из них 100 — в санатории Кука и Петрозаводске по линии дорсанслужбы.

Летом 1941 года пионерские лагеря для детей железнодорожников были организованы на станциях Архара, Хор, Болонь, в деревнях Лермонтовка Бикинского района и Князе-Волконка. Отдохнули в лагерях 1369 детей, на детских площадках с питанием на станциях Бикин и Облучье — 200 детей, в детских санаториях — 11. В январе 1942 года в зимние дома отдыха для детей были направлены 355 человек. Летом 1942 года в пионерских лагерях, организованных на станциях Амур, Болонь, Комсомольск и в деревне Князе-Волконка побывали 735 детей,

на детских площадках — 516 детей.

В 1944 году были организованы четыре пионерских лагеря (на каждом отделении) и 14 детских площадок на узловых станциях. Облученское отделение Дальневосточной железной дороги организовало пионерский лагерь на ст. Кундур в начальной железнодорожной школе, Хабаровское отделение — на ст. Амур при неполной средней школе, Бикинское отделение — в селе Лермонтовка при неполной средней школе, а Комсомольское отделение — на ст. Болонь при интернате железнодорожной школы.

С детьми в пионерских лагерях прово-

дилась политико-воспитательная работа — лекции, беседы, доклады на военные и железнодорожные темы. Библиотеки были хорошо обеспечены детской художественной литературой. Были организованы художественная самодеятельность, хоры, драматические кружки, кружки рукоделия, выставки детского творчества (вышивки, рисунки, лепки). Почти ежедневно дети ходили на экскурсии в лес, в поле, проводились костры. Устраивались просмотры кинокартин, разучивания песен («Песня о Сталине», «Марш железнодорожников», «Гимн Советского Союза», «Огонек», «Застольная», «Оборона Москвы»). Дети делали утреннюю физзарядку, проводился смотр строевой подготовки ребят, ходили в походы, играли в военные игры (например, «Захват в плен»). Проводились соревнования по бегу, прыжкам, метанию гранаты.

Детям прививали трудовые навыки — ежедневно проводилась уборка территории лагерей, дежурные помогали на кухне, в столовой, носили воду, топливо, мыли посуду, полы. Ребята оказывали помощь подсобным хозяйствам, совхозам, а также в прополке травы на железнодорожных путях, прополке сои, в лесу собирали ягоды, грибы, лекарственные травы и дикоросы.

Восемнадцатого июня 1946 года на ст. Вяземская был открыт пионерский лагерь для детей железнодорожников Бикинского отделения (на 250 мест за лето), ныне оздоровительный лагерь им. К. Заслонова.

По материалам фондов Государственного архива Хабаровского края подготовила
Нина САЛЬНИКОВА



Фото из фондов Музея истории ДВЖД

Детский утренник на открытом воздухе проводят активистки совета жен работников паровозного депо Хабаровск-2

ЛЕТО-2007

Детская оздоровительная кампания на дороге в 2007 году проводилась в четырех загородных оздоровительных лагерях Дирекции социальной сферы дороги (ДОЛ им. Заслонова ст. Вяземская, ДОЛ им. Заслонова ст. Пивань, ДОЛ им. Горького ст. Ружино, ДОЛ «Наречное» ст. Партизанск), в которых отдохнули 4189 детей, и в трех санаторных лагере санаторного типа им. Горького на ст. Ружино, санаториях-профилакториях «Надежда» и «Экспресс» — 1817 детей. Двести детей были направлены дорогой на Черноморское побережье в детский санаторный комплекс «Юбилейный» п. Шепси. В детском санаторно-оздоровительном лагере «Жемчужина России» на Черноморском побережье отдохнул 91 ребенок работников дорожной больницы, филиалов ОАО «РЖД».

Шестидесять детей отдохнули на базе отдыха «Морской берег» и 27 детей — в детском оздоровительном лагере в Бэйдайхэ.

Всего организованным отдыхом было охвачено 6708 детей работников предприятий дороги и филиалов, что на 1289 человек меньше, чем в прошлом году, но все заявки были удовлетворены.

Финансирование детской оздоровительной кампании осуществлялось за счет средств дороги, фонда социального страхования и профбюджета, всего расходы составили 86 404 млн. рублей.

Родительская плата в первую смену составила 10 процентов от стоимости путевки, во вторую и третью — по 15. Малообеспеченным, многодетным семьям, опекунам путевки выдавались бесплатно.

Рассмотрев итоги работы по организации летнего отдыха детей, руководство дороги и дорпрофсож приняли решение за успешную подготовку и проведение летней детской оздоровительной кампании 2007 года наградить:

именными часами от начальника дороги:

— Коваленко Александра Ивановича — директора ДОЛ Наречное;

— Шлет Валерия Нуриевича — заведующего производством ДОЛ им. Горького ст. Ружино.

грамотой начальника дороги и дорпрофсожа с вручением денежной премии 5000 рублей:

— Бородинскую Татьяну Анатольевну — начальника сектора отдела кадров Хабаровского отделения дороги;

— Волошина Валерия Васильевича — заместителя начальника эксплуатационного вагонного депо Тынды по кадрам и социальным вопросам;

— Гусинского Валерия Илларионовича — машиниста-кочегара ДОЛ им. Заслонова ст. Вяземская;

— Лашина Александра Сергеевича — заместителя председателя Владивостокского филиала дорпрофсожа;

— Михайлова Сергея Владимировича — директора ДОЛ им. Горького ст. Ружино;

— Парфенову Светлану Васильевну — начальника участка Комсомольской дистанции гражданских сооружений.

денежной премией в сумме 3000 рублей:

— Агаджанова Сергея Саркисовича — начальника Биробиджанской дистанции гражданских сооружений;

— Астащенко Петра Петровича — старшего мастера Вяземского участка Хабаровской дистанции гражданских сооружений;

— Барбашову Елену Владимировну — техника станции Комсомольск-на-Амуре;

— Ваулина Андрея Николаевича — заместителя начальника Владивостокского отделения дороги;

— Зубареву Наталью Владимировну — заместителя начальника Тындинского дистанции гражданских сооружений по кадрам и социальным вопросам;

— Лагереву Людмилу Геннадьевну

— инспектора по контролю за зданиями и сооружениями ДОЛ Наречное;

— Марченкову Ольгу Ивановну — начальника отдела управления персоналом Тындинского отделения дороги;

— Минаева Юрия Александровича — заместителя начальника Хабаровского отделения дороги по кадрам и социальным вопросам;

— Переверзеву Светлану Васильевну — заместителя начальника отдела управления персоналом Владивостокского отделения дороги;

— Рузанкина Анатолия Александровича — начальника района электроснабжения Комсомольской дистанции электроснабжения;

— Спиваковскую Любовь Николаевну — кладовщика ДОЛ им. Заслонова ст. Вяземская.

Победителями в дорожном смотре-конкурсе среди коллективов загородных оздоровительных лагерей по итогам летней кампании 2007 года признаны:

1 место — ДОЛ им. Горького ст. (Ружино);

2 место — ДОЛ им. Заслонова ст. (Вяземская);

3 место — ДОЛ им. Гагарина (Петропавловское озеро).

Кроме того, на заседании президиума дорпрофсожа принято решение представить в оргкомитет смотра-конкурса ЦК профсоюза победителя дорожного смотра-конкурса — ДОЛ им. Горького ст. Ружино.

За активное участие в организации и проведении детского летнего отдыха просить поощрить почетной грамотой ЦК профсоюза с вручением денежной премии Мариненко Юрия Анатольевича — директора детского оздоровительного лагеря им. Заслонова ст. Вяземская и денежной премией Немченко Валерия Владимировича — заместителя председателя Хабаровского филиала дорпрофсожа.

За организацию подготовки и проведения детской оздоровительной кампании Курунова Олега Александровича — заместителя начальника дороги по кадрам и социальным вопросам наградить премией 5000 рублей за счет средств дорпрофсожа.

ВЫСШЕЕ БЛАГОРОДСТВО

Татьяна ТЕЛЕДИДА

Поздняя весна. Солнце уже высоко, но ветерок прохладный. Запах свежих клейко-молодых листочков сделал воздух ароматно-густым.

Два путейца бодро шагали по перегону. Железная дорога круто заворачивала за скалу. Путейцы решили сделать привал. Они сошли с железнодорожного полотна на безопасное расстояние и, скинув с плеч свои сумки, приготовили обед. На свежем воздухе аппетит был отменный. Один из путейцев достал банку сгущенного молока, проткнул ножом две дырки и стал высасывать бело-сладкую жидкость. Его спутник сделал то же самое. Друзья посмотрели друг на друга и рассмеялись.

Отдохнув, стали собираться в дальнейший путь. Осмотрев место своей стоянки, они подняли пустые банки из-под сгущенного молока и, бросив их в кювет, бодро зашагали с обходом дальше. Но не успели они проделать и нескольких шагов, страшный хлопок остановил их. Путейцы повернулись в сторону непонятного шума. В кювете сидели два лохматых бурых медвежонка и вылизывали банки из-под сгущенки, разорвав их как простую бумагу. «Наверное, и мамаша рядом». Мужики, бросив свою ношу, стали спасаться бегством.

Тяжелый, груженный углем длинный состав на большой скорости подъезжал к скале. Машинист, немного притормозив, выехал за скалу, где увидел двух пушистых медвежат, которые, разорвав котомки путейцев, причмокивая, доедали остатки пищи. Машинист применил экстренное торможение, но тщетно, было уже поздно. Помощник машиниста выскочил из кабины к месту происшествия. Один медвежонек превратился в месиво, а другой оказался живым, ошарашенно глядел на подбежавшего к нему человека.

«Вот так добыча! Какая красивая шкурка у медвежонка!» — и, не раздумывая, помощник вытащил нож и полоснул испуганного медвежонка по горлу. Тело медвежонка несколько раз дернулось и затихло, кровь темной струйкой стекала на железнодорожное полотно. Мужик попытался содрать шкуру с еще неостывшего трупа медвежонка. А так как он был не охотник и впервые это делал, то задача оказалась ему не под силу. Машинист локомотива уже переговорил с диспетчером и посылал помощнику. Тот вытер окровавленный нож о траву, руки ополоснул в ручье, протекавшем за кюветом, и побежал к локомотиву. Состав тронулся.

Медведица взревела. Рев заставил согрнуться всю тайгу. Горе, боль, злость перемешались в этом крике. Она подошла к своим малышам, обнюхала их и, немного постояв в раздумье, отправилась в ту сторону, откуда пришел этот состав.

...Дорога ближе к поселку разбита больше, чем в лесу, но мотоцикл работал ровно, объезжая большие лужи. Мужчина умело управлял своим трехколесным конем. До поселка оставалось километра два. Двухэтажные из белого

кирпича дома проглядывали из-за редких сосен.

— Папка, папка, гриб, — закричала дочь. Она с шестилетним братишкой сидела в коляске. Жена устроилась на заднем сиденье. Полногрудая голубоглазая женщина плотно прижималась к мужу. От тепла его тела ей становилось жарко, и щеки горели, она тоже увидела гриб и попросила мужа остановиться. Мужчина притормозил и решил посмотреть грибы в лощинке, которая, поражая редкостью тонких берез, расположилась у дороги.

Дочь вылезла из коляски и побежала назад, к тому месту, где увидела гриб.

— Ой, мама, тут еще один грибок и еще один. Мама, мама, иди сюда, — позвала она.

Женщина с сынишкой, не торопясь, пошли на голос дочки. Но не успели подойти, как страшный крик мужа заставил всех бежать в обратном направлении — к мотоциклу. Муж в буквальном смысле слова висел на тонкой березе, а внизу стояла огромная медведица и старалась лапой зацепить мужчину за ногу. Женщина и дети закричали. Медведица на минуту отпустила ногу жертвы.

— Алена, беги к военным, тут всего два километра, а я как-нибудь продержусь, — крикнул муж.

Женщина бросилась бежать в сторону воинской части. Она слышала, как затрещала надломленная береза, и глухой стук о землю ножом воткнулся ей в сердце. С трудом передвигая ноги, она подошла к воинской части. Слезы душили ее, она кое-как смогла объяснить часовому, стоявшему в воротах части, что случилось. Пока доложили командиру, пока тот собрал солдат и они двинулись к лощине, прошло более получаса. Женщина рыдала, терзалась неизвестностью, ноги отказывались ей служить, но надо было показывать дорогу, а она еле плелась, сдерживая военных.

Мотоцикл стоял на месте. Где дети, где муж? Женщина заголосила.

— Мамочка, мама мы здесь, — отозвалась дочь.

Дочь держала на коленях голову отца. Нога мужчины была разорвана до кости, живот вспорот, но внутренности целы. Военный врач, обработав раны, сказал: «Заживет, как на собаке». Сделал уколы от столбняка и обезболивающее, привел мужчину в чувство.

— Ну что дружок, живой?

Грибник, приходя в сознание, сказал: «Это та медведица...»

Не выдержав веса мужчины, березка сломалась. Медведица бросилась на него и стала срывать куртку. Сын схватил палку и бросился вниз, желая отогнать медведя от отца. Медведица злобно зарычала и уставилась в глаза Илюшке. Илья перестал плакать. Огромные слезы свисали с ресниц ребенка, но он прямо глядел в глаза своему врагу, прося пощады. Медведица неровно поднялась, покачиваясь, подалась вперед, потом рывкнула, резко повернулась и убежала в лес.

— Она простила меня из-за сына, — сказал мужчина и снова потерял сознание...

и все кругом в тиши таится.
Над фонарем он мотыльком
иль белой бабочкой кружится.
И в плавном танце не спеша
к ногам снег медленно слетает.
Нам вслед тихонечко шурша,
в дорогу нас он провожает.

ПОПУТЧИК

Интересный очень собеседник:
За минуту он узнал про всех,
Про себя, конечно, ни словечка.
Очень любопытен, просто грех.
Я немного помолчу для веса,
А затем, как будто не спеша,
Раскручу я этого повесу,
Посмотрю, в чем держится душа.
Очень интересный собеседник...

О ВРЕМЕНИ И НАС

Мы что-то все не то. Мы что-то все не так.
Летим во времени куда-то равнодушно.
Стараемся идти — не движемся никак.
Живем в глазах с тоскою, но бездушно.
Покоя нет у нас, душа всегда больна.
Спешим, спешим по жизни без оглядки,
А чаша, что горька, уж выпита до дна,
Но создаем мы вид,

что все у нас в порядке...

СНЕЖНЫЕ ПРОВОДЫ

Свет фонарей ночной перррон,
трудясь, спокойно освещает.
Ждем поезда, и нас с тобой
давно никто не провожает.
А с неба сыплет пышный снег,

КОНСЕРВАТИЗМ

На Николаевской дороге вводилась блокировка. Блокировку принимала комиссия во главе с генералом Шауфусом. Инженер Петров заведовал устройством. На станции Поварово в должности начальника станции служил опытный агент железной дороги, начальник станции, уважаемый старожил Степанов. Когда приехала комиссия, он обратился к Шауфусу со словами:

— Или меня увольте, или уберите эти новшества. Не доведут они до добра; послушайте меня, старожила:

много видел на своем веку мудростей, не удивишь и этой затеей.

На обратном пути комиссия остановилась в Поварове посмотреть на бедного убежденного консерватора. Начальник станции Степанов снова обратился к Шауфусу:

— Не вздумайте убрать эту штуку, или увольте и меня. Никак не могу понять, как это я мог работать до сего времени без блокировки. Теперь же без нее не обойтись.

«Исторические железнодорожные анекдоты»

Уважаемые железнодорожники! Для вас работает гостиница «Ерофей»



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

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

Администрация гостиницы



Коллекция «Осень-зима | 2007»

КЛАССИЧЕСКАЯ МУЖСКАЯ ОДЕЖДА И ОБУВЬ, ВЕРХНЯЯ ОДЕЖДА

Уважаемые работники ДВЖД!

Напоминаем Вам о том, что для Вас действует скидка 15% на весь представленный ассортимент.

Скидка действительна при предъявлении удостоверения работника ДВЖД

Усурийский бульвар, 4 / ул. Гайдара, 2 / ТД Лотос, 3 этаж / ТЦ Дом Одежды, 4 этаж / ДК Профсоюзов, 1 этаж / ТЦ ЦУМ, 2,3 этаж / ТЦ Дом быта, 1 этаж.

Контактный телефон: (4212) 21-28-27

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

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

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

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

Редактор — Антонина ПИВНЕВА
Дизайн и верстка — информцентр дорпрофсоюза
Отпечатано в Хабаровской краевой типографии
Адрес: 680038, г. Хабаровск, ул. Серышева, 31.
Заказ № 2214. Тираж 2680 экз.