

ПОКЛОНИМСЯ ВЕЛИКИМ ТЕМ ГОДАМ

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



5 мая 2010 г.
№ 10 (114)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ



Дорогие ветераны войны и труда, уважаемые труженики Дальневосточной железной дороги!

От имени руководства, дорпрофсожа и совета ветеранов войны и труда поздравляем вас с 65-летием Победы в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов!

9 Мая — это поистине всенародный праздник. Навсегда в памяти нашего народа запечатлена эта священная дата, когда наша страна нанесла фашистской Германии решающий сокрушительный удар, предопределивший исход Второй мировой войны.

С первых дней войны железнодорожный транспорт стал важнейшим транспортным звеном, осуществлявшим массовые перевозки, связанные с мобилизацией и сосредоточением войск, перебазированием промышленности и эвакуацией населения. На железнодорожников военных лет была возложена ответственная задача по обеспечению бесперебойных перевозок, которую труженики железнодорожного транспорта выполняли с честью и по совести. Многие из них получили заслуженные боевые и трудовые награды, удостоены орденов и медалей, отмечены знаком «Почетному железнодорожнику».

Мы свято чтим имена тех, кто отдал свои жизни во имя Великой Победы, и особой честью является для всех нас встречать этот день вместе с теми, кто уцелел в этой кровопролитной битве.

Мы в неоплатном долгу перед вами, дорогие ветераны, за ваше мужество и героизм, проявленные на фронтах войны, за ваш беззаветный и самоотверженный труд в тылу на благо Победы!

Дальневосточная магистраль претерпела множество преобразований за годы, минувшие со славного Дня Победы, но дальневосточные железнодорожники по-прежнему своим созидательным трудом делают все, чтобы быть достойными подвигов старших поколений.

Спасибо вам, дорогие ветераны, за мирное небо над головой, за предоставленную нам возможность ежедневно работать на благо нашей Родины.

Низкий вам поклон! Желаем вам, всем труженикам Дальневосточной магистрали крепкого здоровья, светлых надежд, мира и тепла, новых успехов в труде!

М. М. ЗАИЧЕНКО,
начальник Дальневосточной железной дороги;
В. И. БАБИЙ,
председатель дорпрофсожа;
А. А. ЗАБЕЛИН,
председатель дорожного совета ветеранов войны и труда

С ЮБИЛЕЕМ, РОСПРОФЖЕЛ!



В Хабаровске состоялось торжественное заседание дорпрофсожа на Дальневосточной железной дороге, посвященное 105-летию Роспрофжела.

На торжестве кроме профсоюзного актива, ветеранов профсоюзного движения присутствовали начальник Дальневосточной железной дороги Михаил Заиченко, руководитель территориального управления ФАЖТ Евгений Осин, председатель Хабаровского краевого объединения профсоюзов Виктор Карякин, директор Дальневосточного филиала НПФ «Благосостояние» Александр Сухинин, руководители служб, дирекций, ДЗО. В своем выступлении председатель дорпрофсожа Виталий Бабий напомнил присутствующим историю образования и развития профсоюзного движения, Роспрофжела, рассказал о том, какие задачи актуальны сегодня для профсоюза железнодорожников на Дальнем Востоке.

Дорожная объединенная первичная профсоюзная организация Роспрофжела на Дальневосточной железной дороге на данный момент по территориальному принципу объ-

единяет 4 филиала дорпрофсожа — Хабаровский, Владивостокский, Комсомольский, Тындинский, 3 профкома предприятий промышленного железнодорожного транспорта, 1 завод, 17 профкомов негосударственных учреждений здравоохранения, 8 объединенных первичных профсоюзных организаций, 4 профкома Дальневосточного государственного университета путей сообщения, 3 профкома средних специальных учебных заведений, 11 профкомов транспортных строителей, 33 профкома непосредственного подчинения, и всего на профсоюзном учете в дорожной профсоюзной организации 302 профкома первичных профсоюзных организаций. Общая численность членов профсоюза составляет 108 тысяч 834 человека и остается неизменным за последние 5 лет на уровне 98 % от общей численности работающих.

В связи с реорганизацией хозяйственных структур, реформированием отрасли происходят изменения и в дорожной профсоюзной организации.

Окончание на 2-й стр.



ЗА ДОСТОЙНЫЙ ТРУД И ЗАРАБОТНУЮ ПЛАТУ

1 Мая для профсоюзов во всем мире — День международной солидарности трудящихся в память о жестоком подавлении демонстрации чикагских рабочих, выступивших за улучшение условий труда и сокращение продолжительности рабочего дня. В нашей стране официальное название Первомайского праздника звучит по-другому, но для российских профсоюзов 1 Мая был и остается Днем единства, солидарности, борьбы за социальную справедливость. Мы стоим на том, что солидарность, особенно в условиях продолжающегося социально-экономического кризиса, — это главное оружие профсоюзов.



В 2010 году Первомай прошел в форме шествий, митингов, пикетов под профсоюзным девизом «За достойный труд и заработную плату, стабильную занятость!» Кризис сплотил профсоюзное движение в борьбе за социально-трудовые права членов профсоюзов. В тяжелых социально-экономических условиях профсоюзы активно выступают за сокращение рабочих мест на предприятиях, задержкам заработной платы, снижению социальных выплат, росту цен и тарифов на основные продукты питания, товары и услуги.

Состоялась Первомайская акция и на Дальнем Востоке.

В Хабаровске акция началась на

Комсомольской площади митингом, а затем прошло шествие представителей профсоюзов от Комсомольской площади до площади им. Ленина, где демонстрантов ждал большой праздничный концерт.

Во Владивостоке прошел митинг, на котором была принята резолюция в адрес администрации края и правительства. Требования касаются наведения порядка в выплатах заработной платы работников горнорудной компании и рыбаков, достойной заработной платы учителей и др.

В Комсомольске-на-Амуре в день солидарности прошло шествие от площади Металлургов до театра драмы, завершившееся митингом.

С ЮБИЛЕЕМ, РОСПРОФЖЕЛ!

Окончание. Начало на 1-й стр.

Только в 2009 году в связи с реформированием локомотивного хозяйства созданы новые профсоюзные организации в Дирекции по ремонту тягового подвижного состава, Дирекции тепловоснабжения, РАФТО Находка, РАФТО Находка-Восточная, Уссурийского ремонтного вагонного депо, Первой грузовой компании.

В своей работе дорожный комитет профсоюза руководствуется «Основными направлениями деятельности профсоюза на период 2006—2010 годов», принятыми 29 съездов профсоюза, для чего на заседаниях президиума дорпрофсожа были утверждены планы мероприятий дорожного комитета профсоюза Дальневосточной железной дороги по реализации решений 29 съезда. На основании решений ЦК профсоюза дорпрофсожем проводились мероприятия по активизации деятельности первичных профсоюзных организаций под девизом «Сильная первичка — сильный профсоюз».

Большое внимание дорожный комитет профсоюза уделяет и уделяет информационной работе. Для информации работников предприятий о проводимой профсоюзной организацией, филиалами дорпрофсожа, профкомами работе централизованно изготовлены красочные стенды «Профсоюзная жизнь» и «Профсоюзные уголки».

Дорожная профсоюзная организация имеет свою правовую инспекцию, в составе которой в настоящее время работают 6 инспекторов. Только в 2009 году были проведены 278 про-

верок соблюдения трудового законодательства. По результатам проверок правовыми инспекторами вынесены 206 представлений, общее количество нарушений 715, количество устраненных нарушений 645. Отменены 154 дисциплинарных взыскания, восстановлены на работе 8 работников.

Дорпрофсожем планомерно проводится работа по улучшению условий в области охраны труда. В 2009 году технической инспекцией труда с целью профилактики производственного травматизма были проведены 276 проверок, из них 69 проверок выполнения мероприятий по охране труда, предусмотренных коллективным договором. Всего выявлены 2798 нарушений охраны труда, предъявлены 65 требований о приостановке работ в случаях непосредственной угрозы жизни и здоровью работников. Руководителям выданы 193 представления об устранении нарушений требований нормативных актов.

На дороге работают 2656 уполномоченных по охране труда, их работу возглавляют 157 совместных комиссий. Ими проведено более 13 тысяч проверок, выявлено более 59 тысяч замечаний и нарушений по охране труда.

Одно из важных направлений деятельности Профсоюза — осуществление постоянного контроля за выполнением коллективных договоров. При первых проявлениях кризисной ситуации в стране Центральный комитет профсоюза железнодорожников в декабре 2008 года принял постановление «О действиях профсоюза в условиях

финансового кризиса». Дорпрофсож предпринимал меры по контролю за ситуацией на предприятиях и в организациях, совместно с администрацией проводил разъяснительную работу, юридические консультации для членов Роспрофжела, обеспечивал работу профсоюзного сайта по наиболее злободневным вопросам в режиме реального времени, организовал обучение председателей первичных профсоюзных организаций для оказания практической помощи членам профсоюза.

Поэтому профактив структурных подразделений и специалисты дорпрофсожа, его филиалов совместно с администрацией проводили в коллективах разъяснительную работу об их деятельности по снижению отрицательного влияния финансового кризиса, минимизации его последствий для членов профсоюза.

Обязательства коллективного договора по организации отдыха и оздоровления работников и пенсионеров выполнены. 3970 работников дороги отдохнули и прошли курс лечения в санаториях профилакториях, на базах отдыха Дирекции социальной сферы и в здравницах Дирекции медико-технического и фармацевтического обеспечения, 1831 работник прошел курс реабилитации. На базе отдыха дорпрофсожа «Морской берег» проведена реконструкция спального корпуса, столовой. В жилых номерах проведен капитальный ремонт. Заканчивается проектирование крытого бассейна с морской водой, что позволит продлить сезон отдыха. Продолжается строительство базы отдыха «Красный



уtes» на берегу Амурского залива в Хасанском районе.

В настоящее время приоритетными вопросами деятельности профсоюза являются:

- повышение реальной заработной платы;
- обеспечение полной занятости;
- создание надлежащих условий и охраны труда;
- соблюдение требований трудового законодательства;
- выполнение обязательств коллективных договоров и соглашений.

О заслугах профсоюзов в социально-экономической защите работников говорили в своих выступлениях Михаил Заиченко, и Евгений Осин, и Виктор Карякин. Михаил Михайлович, в частности, подчеркнул, что именно совместными усилиями: руководства

дороги и его социального партнера удалось смягчить последствия экономического кризиса и выйти на увеличение объемов работ, а равно и обеспечение стабильной заработной платой. Председатель совета ветеранов Александр Забелин поблагодарил профсоюз, его руководство за помощь, заботу, которые оказывает он ветеранам. Директор НПФ «Благосостояние» Александр Сухинин подчеркнул важность просветительской работы, которую проводят специалисты дорпрофсожа и его филиалов по вовлечению в НПФ. На торжественном заседании были вручены награды Роспрофжела и дорпрофсожа наиболее активным членам профсоюза и ветеранам — бывшим председателям и заместителям председателей дорпрофсожа.

НАС ПОЗДРАВЛЯЮТ

*Профсоюз наш светоч!
С нами он всегда!
105 лет сегодня!
Праздник — это да!!!
Друзья мои, прекрасен профсоюз,
Он от людей неотделим и светел,
Защиту интересов обеспечит
И сохранит права под сенью уз.
Так пусть же профсоюзы ждет успех,
Объединяя наше поколение.
Стремится вверх, без всяких сожалений,
Он с нами — рядом, с нами жизнь, любовь, успех!*

С уважением,
коллективы негосударственных детских садов ОАО «РЖД» Хабаровска

*Поздравляем с юбилеем!
Вы сегодня в апогее
Славы, почестей, побед —
Потому что 105 лет!*

Вас поздравить очень рад 252-й детский сад

*Мы вас сердечно поздравляем
Наш профсоюз, наш Роспрофжел!
И от детсада поздравленья
Примите в славный юбилей!
Вам 105 лет! Еще не дата,
Делами прошлое богато!
Детсадам радоваться нужно —
Живем мы с вами очень дружно!
А в будущем желаем вам
Не растерять задор и силы!
Чтоб ваши славные дела,
Как прежде, пользу приносили!*

Коллектив НДОУ
«Детский сад № 254 ОАО «РЖД» ст. Комсомольск-на-Амуре

САЛЮТ ПОБЕДЫ

В хабаровском Дворце культуры железнодорожников в честь 65-летия Великой Победы состоялся фестиваль дорожных творческих коллективов «Салют Победы». Более 60 участников на творческом конкурсе представили практически все культурные учреждения Дальневосточной железной дороги — от Тынды и до Владивостока.

Артисты-железнодорожники собрались, чтобы не только выявить лучших, но и своим талантом и творчеством выразить признательность старшему поколению за вклад в завоевание Победы. Зрители и жюри увидели 30 прекрасно исполненных концертных номеров, которые объединял общий дух Победы. Были представлены все виды сценического искусства: вокальное, танцевальное, инструментальное и декламационное. Все номера были исполнены на высоком уровне и отмечены наградами жюри в самых разнообразных номинациях.

За душевное чтение стихов на военную тематику диплом в номинации

«Юное дарование» получил ученик хабаровской школы № 40 Максим Павленко. Награду от зрителей в номинации «Приз зрительских сердец» заслуженно получил семейный вокальный дуэт из Хабаровска Ирина и Евгений Чупровы. «Открытием года» стала Ксения Обухова, представляющая ДК железнодорожников станции Ружино.

Третье место в творческом конкурсе-фестивале «Салют Победы» завоевал ансамбль спортивного бального танца «Аэлига» из Комсомольска-на-Амуре. Вторыми стали их земляки из шоу-группы «Ассорти». Первое место жюри присудило вокальному



коллективу ДК железнодорожников из Нового Ургала за исполнение вокального номера «Рио-Рита».

Никого не оставил равнодушным номер, представленный театральной студией «Фантазеры» хабаровского ДК железнодорожников. Их «Реквием», поддержанный хореографией детского образцового танцевального коллектива «Пчелки», завоевал гран-при фестиваля.

Прошло пять лет с момента проведения первого дорожного творческого фестиваля «Салют Победы». Теперь юбилейные фестивали, организуемые в честь Победы в Великой Отечественной войне коллективом хабаровского ДК железнодорожников, стали традиционными.

Служба по связям с общественностью
Дальневосточной железной дороги

ПАМЯТИ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

В Хабаровской дистанции гражданских сооружений к 65-летию Великой Победы была торжественно открыта мемориальная доска в честь Героя Советского Союза, более десяти лет проработавшего на предприятии инженером, Харлама Акимовича Русских.

окончил курсы усовершенствования командного состава, получил звание младшего лейтенанта и был назначен командиром взвода двадцатого отдельного моторизованного понтонно-мостового батальона. А 17 февраля 1942 года Русских был отправлен на фронт вместе со своей частью.

награжден орденами Ленина, орденом Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, медалями «За отвагу», «За оборону Сталинграда», «За боевые заслуги», «За победу над Германией», юбилейными медалями.

В боях за освобождение Польши Харлам Акимович был тяжело ранен. После продолжительного лечения в госпитале Герой в 1945 году вернулся на Дальний Восток, где продолжил служить в армии до 1956 года и был уволен в запас по болезни в звании майора.

В сентябре 1964 года Харлам Акимович пришел работать инженером в Хабаровскую дистанцию гражданских сооружений. Считался он инициативным, добросовестным и ответственным работником.

С 1973 по 1975 год он являлся председателем совета ветеранов войны и труда Хабаровского отделения Дальневосточной железной дороги, вел большую военно-патриотическую работу среди молодежи. Очень много сделал по созданию мемориала боевой славы воинов — бывших работников Хабаровского отделения дороги, погибших в Великой Отечественной войне, который был



открыт к 30-летию Победы. Умер Харлам Акимович в 1975 году.

Присутствовавшие на открытии мемориальной доски в честь Героя его дочери выразили глубокую признательность всем, кто принимал в этом участие.

— Мы никогда не забываем об уже ушедших ветеранах и заботимся о тех, кто с нами, — сказал начальник дистанции Сергей Агаджанов. Регулярно объезжаем всех своих ветеранов от Архары до Бикина с обследованием жилищно-бытовых условий. При надобности делаем косметический ремонт, меняем сантех-

нику. Недавно полностью перекрыли кровлю дома в Бикине, где живет один из наших ветеранов. Поменяли старую на металлочерепицу. Любой наш ветеран может и сам обратиться с просьбой. При этом не обязательно делать это лично. Достаточно одного телефонного звонка, и мастера выедут и сделают все необходимое.

К празднику в Хабаровской дистанции гражданских сооружений уже приготовлены большие продуктовые наборы, которые «доедут» до каждого ветерана.

Юлия ВОЛКОВА

Фото автора



Его имя увековечено на стеле на площади Славы. А теперь по инициативе руководства и профкома НГЧ-3 при поддержке администрации Железнодорожного района памятная доска будет и на предприятии, с которого Герой ушел на заслуженный отдых в 1975 году.

С торжественными речами перед приглашенными, среди которых присутствовали и дочери Героя, выступили заместитель начальника Дальневосточной железной дороги по кадрам и социальным вопросам Михаил Федорев, глава администрации Железнодорожного района Михаил Панков, начальник Хабаровской дистанции гражданских сооружений Сергей Агаджанов, председатель профкома дистанции Василий Степико и представитель от ветеранов дороги Виктор Филимонов. Много слов было произнесено о жизни Харлама Акимовича.

Родился Харлам Русских в 1915 году в селе Егоровцы Селтинского района Удмуртской АССР в семье крестьянина-землепашца. Трудиться начал с тринадцати лет. Причем труд был тяжелый — подросток работал на лесозаготовках, прокладывал ледовые дороги через реки.

Осенью 1936 года был призван в армию, служба проходила в Хабаровске, в Волочаевском городке, в тридцатом отдельном инженерном батальоне. В 1938 году в составе части принимал участие в разгроме японских самураев на озере Хасан. А после окончания срочной службы остался на сверхсрочную.

В первые дни Великой Отечественной войны, уже имея за плечами боевой опыт, Харлам Акимович

Первое свое задание по наведению понтонного парама через реку Северный Донец взвод Харлама Акимовича выполнял в экстремальных условиях полной темноты (необходима была светомаскировка). Саперы обеспечили подготовку парама за полчаса, вместо двух часов, определенных приказом маршала С. К. Тимошенко. Скопившиеся на берегу наши войска устремились на противоположный берег, занятый фашистами.

За годы войны много пришлось строить мостов, наводить переправы и обеспечивать их охрану от фашистов. При отступлении саперам под командованием Русских приходилось их взрывать, а во время разрушений переправ со стороны врага — спасать людей и технику.

При жизни Харлам Акимович особенно вспоминал бои за Днепр. На Днепре он руководил ротой, обеспечивающей переправу войск на моторизованных парамах. В один из рейсов вражеский снаряд угодил в паром, на котором находился старший сержант Русских.

Взрывом его отбросило в воду, бойцы поспешили на помощь. Трижды его сбрасывало взрывами в реку, контузило. Но офицер Русских все время был в строю. С саперами своей роты за десять суток переправил на правый берег Днепра триста танков, 184 орудия, 510 машин с горючим и другими грузами, более тысячи ящиков с боеприпасами и около десяти тысяч бойцов.

За образцовое выполнение задания командования по форсированию Днепра старшему лейтенанту Русских 23 октября 1943 года было присвоено звание Героя Советского Союза. Он



Коллектив
НПФ «Благосостояние»
сердечно поздравляет Вас
с 65-летием Победы!
Этот праздник для всех нас
олицетворяет величие,
единение и огромную
духовную силу нашего
народа.

Мирного неба Вам
и благополучия!



Реклама

НАЧАЛЬНИК САНБОЛИ

Иван Владимирович Близнюк родился в 1927 году на Украине, в селе Тростянка Черниговской области. В семье было шестеро детей. Начало войны встретил в своем селе.

Немцы хоть и появились в селе словно мимолетом, проездом, но оставили после себя полицию. Фашисты грабили деревни на захваченной территории, отбирали продовольствие. В годы оккупации в село приезжали для угона молодежи в Германию.

Осенью 1943 года область была освобождена Советской армией. Через полгода Ивана Владимировича призвали на службу. В звании рядового Близнюк был зачислен в войска НКВД, после подготовительных кур-

сов младших командиров получил звание сержанта. В составе роты принимал участие в боевых операциях против бандеровцев и власовцев. Их отряды были многочисленны. Немцы им оставили множество складов с боеприпасами и оружием.

Во время военных действий Иван Владимирович был дважды ранен: один раз в голову, другой — в руку. Демобилизовался в 1952 году, после чего поехал на Комсомольскую стройку по путевке. Когда приехал в город Комсомольск-на-Амуре, местные вербовщики, узнав, что служба проходила в войсках НКВД, предложили место дежурного по станции Санболи Комсомольского отделения.

Два месяца учился на курсах, сдал экзамены и начал работать дежурным

по станции. Работать нравилось, и вскоре он был направлен на годовые краткосрочные курсы начальников станций во Владивосток.

Сорок лет, до 1994 года, Иван Владимирович работал начальником станции Санболи и ревизором по безопасности движения поездов на участке Волочаевка-2—Болонь.

В лучшие годы станция Санболи, занимающаяся погрузкой леса, грузила 350—400 тысяч кубометров леса в год. В 70-е годы Иван Владимирович неоднократно был победителем социалистического соревнования. Под руководством Близнюка станция постоянно выполняла план погрузки, была лучшей на дороге. За труд в мирное время Иван Владимирович награжден зна-

ком «Почетный железнодорожник». Этот знак пополнил ряд наград, которыми он был удостоен в военные годы — орден Отечественной войны II степени медали «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.», «За боевые заслуги», «Пятьдесят лет Победы в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.», «Шестидесять лет Победы в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.».

В настоящее время ветеран войны и труда Иван Владимирович Близнюк находится на заслуженном отдыхе, но до сих пор живо интересуется делами Дальневосточной железной дороги, регулярно и с удовольствием читает газеты «Гудок», «Дальневосточная магистраль» и другие.

Живет Иван Владимирович в краевом доме ветеранов в Хабаровске. В 2007 году ему как участнику войны была выделена там квартира. Ветераны Комсомольского отделения с теплом вспоминают этого всегда улыбающегося, приветливого человека. Совет ветеранов и профсоюзный комитет аппарата Комсомольского отделения дороги сердечно поздравляют Ивана Владимировича с Днем Победы. Желают бодрого настроения, радости, крепкого здоровья.

Р. В. КОЛОМИНА,
председатель совета ветеранов аппарата Комсомольского отделения дороги,
Н. В. НЕСТЕРЧУК,
председатель профсоюзного комитета аппарата

ВETERАН ОСТАЕТСЯ В СТРОЮ



Георгий Самуилович Ковалев родился на Украине в Сумской области. В семье было трое детей. Отец Самуил Исаакович работал на железной дороге главным кондуктором. После окончания училища ФЗО станции Ин Ковалев работал в паровозном депо ст. Болонь слесарем, затем продолжил работу в восстановительном поезде Болонь. С 1940 года трудился в локомотивном депо Комсомольск. Стаж работы на железной дороге у него составляет 47 лет.

В армию Георгия Самуиловича призвали в 1942 году. Служил в войсках Дальневосточного фронта. Участвовал в войне с Японией, в освобождении Сахалина и Курильских островов. Георгий

Самуилович служил на Русском острове, где 11 ноября 1934 года приказом Реввоенсовета Морских сил Дальнего Востока была сформирована береговая башенная батарея, которой были присвоены номер 981 и имя народного комиссара обороны К. Е. Ворошилова.

Во время войны был случай, когда снаряд застрял в стволе. И тут помогла находчивость и смекалка моряка: в ствол влез человек, который крючком прицепил снаряд, и банник оторвали от древка. Все прошло удачно. За этот поступок Георгий Самуилович был назначен командиром орудия.

В годы войны если удавалось с камбуза принести кусочек хлеба, прятали его под матрац, а затем

ели крохами, как конфету. Батарея, в которой служил Ковалев, 63 года находилась на боевом посту, надежно защищая подступы к Владивостоку со стороны моря. 30 июля 1997 года батарея была выведена из состава береговой обороны и на ее основе создан филиал Военно-исторического музея Тихоокеанского флота «Ворошиловская батарея»

Демобилизовался Георгий Самуилович в 1947 году. День Победы встретил во Владивостоке. По улицам города моряки шли маршем в красивой морской форме, а жители приветствовали их со слезами радости на глазах. И сейчас, вспоминая прожитое в военные годы, Георгий Самуилович не может без слез говорить о том, как он и его сверстники опухали от голода, какие были у них израненные, огрубевшие, негнущиеся от непосильной работы руки.

Семейная жизнь принесла Георгию Ковалеву много радости. Он воспитал троих детей, каждый из которых стал достойным человеком, имеет внуков и правнуков. С женой Ниной Петровной прожили вместе 32 года. Парадный костюм Георгия Самуиловича украшает множество наград как за участие в Великой Отечественной войне, так и за добросовестный труд в мирной жизни.

Он выступает перед детьми в школе-интернате для детей железнодорожников. Встречи всегда проходят интересно, дети задают всегда много вопросов о жизни железной дороги в военное время.

Председатель профсоюзного комитета аппарата Комсомольского отделения Наталья Нестерчук и члены совета ветеранов войны и труда проводят встречи с Г. С. Ковалевым и другими участниками Великой Отечественной войны. Ветеранов, которые по состоянию здоровья не могут покинуть стены своего дома, навещают с подарками, проводят теплые беседы.

Георгий Самуилович готовится встретить 65-летие Великой Победы. Здоровья Вам, Георгий Самуилович, и активного долголетия.

ПОДАРКИ ОТ РУКОВОДСТВА



В преддверии 65-й годовщины Великой Победы с ветеранами аппарата управления Дальневосточной железной дороги встретились заместитель начальника дороги по кадрам и социальным вопросам Михаил Федорцев и директор Дальневосточного филиала негосударственного пенсионного фонда «Благосостояние» Александр Сухинин.

Михаил Михайлович первым поздравил ветеранов от имени руководства дороги и торжественно объявил, что совместным постановлением руководства Дальневосточной железной дороги и президиума дорпрофсожа от 31 марта 2010 года за многолетний добросовестный труд на Дальневосточной железной дороге, большой вклад в ее развитие и в связи с 65-летием Победы в Великой Отечественной войне звание

«Почетный ветеран Дальневосточной железной дороги» присвоено двум присутствующим ветеранам — участникам Великой Отечественной войны Николаю Нестеровичу Гаврилину и Юрию Борисовичу Гуровцу. Кроме того, все ветераны получили материальную помощь от руководства дороги.

Директор ДВ филиала «Благосостояние» Александр Сухинин от имени руководства НПФ поздравил ветеранов с наступающим праздником, поблагодарил их за тот великий подвиг, который они совершили ради мирной жизни, и преподнес подарки от Дальневосточного филиала негосударственного фонда «Благосостояние» — мягкие теплые пледы.

Юлия ВОЛКОВА



А ПАМЯТЬ, КАК КОЛОДЕЦ, ГЛУБОКА



В преддверии 65-летия Победы в Великой Отечественной войне в Комсомольском региональном центре связи проводились встречи с ветеранами Великой Отечественной войны и тружениками тыла, состоящими на учете в ветеранской организации центра, навещали ветеранов и на дому.

Хотелось бы рассказать об одной интересной встрече с тружеником тыла, ветераном труда Григорием Романовичем Николаевым. Вот что он рассказал о себе и труде во время войны.

— Я родился 29 сентября 1928 года. Весной 1941 года окончил четыре класса, а в июне началась война. Было мне только тринадцать. Но в январе 1942 года я уже устроился на работу. В июле того же года перешел в Сковородинскую дистанцию сигнализации и связи (это бывшая Амурская железная дорога), в ремонтную колонну связи.

За три с половиной года работы в войну я трудился на многих станциях: от Уруши до Талдана. Работал и в мастерской СЦБ по ремонту стрелочных и сигнальных рычагов, а также мы делали оснастку для линии связи.

Когда началась война, на железной дороге установили строжайшую воинскую дисциплину. Бывало, позвонят: надо ехать туда-то... И безо всяких разговоров садишься на поезд, едешь, куда сказали. Был у меня служебный билет формы № 3 со штампом «годен для поездки на локомотивах». Понятно, что приедешь на станцию — ни квартиры, ни постели. Спали зачастую у дежурного по станции за аппаратом, вместо подушки — сумка с инструментами. Хлеба нам давали в те годы по карточкам по 800 граммов на рабочего и 400 на иждив-

венца. Давали карточки и на другие продукты (в малом количестве). Помню — 1 кг крупы, 600 г рыбы, мяса, еще кое-что, теперь уже трудно вспомнить. Но эти карточки практически не отovarивали, нечем было. И никто не возмущался, не требовал.

Одно было плохо: мучил постоянный голод, а зимой к нему добавлялся и холод. Шуб не давали, их получали только кондукторы, которые сопровождали

поезда. Я носил латаную фуфайку и латаные ватные шаровары. Летом 1944 года обносился до того, что обуть было абсолютно нечего. Тогда в кладовой ШЧ-3 мне выдали «обувь», если ее так можно назвать. Это была доска сантиметра два толщиной, выстроганная в форме подошвы, а к ней с боков была прибита «прорезина» от автомобильных шин с резиновыми шнурками. Я называл эту обувь «танками». День походишь в «танках», к вечеру ноги гудят: подошва-то ведь не гнется. Поэтому, когда было тепло, чаще старался ходить босиком. Сейчас невероятно: как это — ходить босиком по камням? Но, наверное, ко всему можно привыкнуть. Один раз, правда, пошел работать на входной семафор и порезал палец о рельсовый заусенец, а вокруг поле, перевязать нечем. Кое-как травой замотал и дошел до своей станции Джиктанда.

Многие путейцы тоже ходили в «танках». Грустно вспоминать, но представьте себе: женщина 25—30 лет обула в эти же «танки», она ведь стыдится своего внешнего вида. Война никого не щадит: ни молодого, ни старого, ни детей, ни женщин. Иной раз и подшучивали над своим одеянием, ведь постоянная печаль угнетающе действует на человека.

Когда я работал в мастерской СЦБ, то нас зачастую посылали в паровозное депо выгружать уголь, а он смерзшийся. Так наработаешься, что после выгрузки в общежитие уже не идешь, ночуешь до утра у батарей в депо. Людей собирали на эту работу со всех служб, кого только можно.

Каждый железнодорожник, будь то путевой рабочий, кондуктор или машинист, истинно переживал за

порядок на своем рабочем месте, за бережное ко всему отношение. Таких примеров можно привести много. Вот один из них. Зимой 1944 года я ехал с грузовым поездом на паровозе, теперь уж не могу сказать, или уголь попался плохой, или какая другая причина, но поезд на подъеме встал, не хватило сил преодолеть подъем. Тут мы все: машинист, помощник, кочегар и я давай из-под откоса таскать старые шпалы и толкать их в топку, пар подняли, поезд тронулся. Нужно было ехать до узловой станции еще 80 км, и все это время машинист переживал за выбитый из графика поезд.

Освещение сигналов шло от керосиновых фонарей, лампы были семи- и десятилинейные, они зачастую лопались или, хуже того, коптились. Мы придумали им заменители — делали каркас из железа, на венчик лампы вставляли простые стекла, и они служили надежно. Линзы берегли как зеницу ока. К тому же добавлю, что была строгая светомаскировка (казалось бы, керосиновая лампа и так не сильно светит, но за светомаскировкой смотрели также строго). Берегли каждый грамм краски и любые материалы: семафоры и другие устройства красили каждое лето.

Каждой весной с начала сумерек я начинал плохо видеть, появлялись в глазах разноцветные круги. Мне говорили, что это «куриная слепота». Но с наступлением тепла и появлением травы это все проходило. Появлялись крапива, лебеда, ими можно было хоть как-то утолить голод. Кто успел приобрести корову до войны, тем было полегче: той же травы сварят, молоком забелят — уже совсем другое дело.

Я рассказываю, как было на линейных станциях, про все службы насчет пайков не скажу, только слышал, что некоторым, наверное, поездным бригадам, давали что-то дополнительно — их называли «наркомовские». Но мы, связисты, работники пути никаких дополнительных пайков не получали (кроме тех случаев, когда путейцы ходили в лес тесать шпалы).

Бог помогал нам выстоять против фашистов. Было изобилие грибов, ягод, все военные годы были щедры на урожай: грибы сушили на всех зданиях, даже на станционных. Я сушил их на стрелочной будке, что была рядом с централизованным постом (в ней заправляли фонари керосином). Правда, на них садились пиль и шлак от проходящих поездов, но это казалось тогда мелочью.

Пусть простят меня настоящие фронтовики. Я низко кланяюсь тем, кто мерз в окопах с оружием в руках и смотрел смерти в лицо, но и здесь, в тылу, было не легче. Я знал многих взрослых людей, железнодорожников, которые ходили в военкомат и

просились на фронт, чтобы достойно умереть с оружием в руках, ибо невозможно было находиться в постоянной работе на грани человеческих сил. С ними беседовали в желтом здании недалеко от вокзала станции Сковородино, называлось оно — НКВД, после чего люди молча продолжали работать.

Обычно электромеханик жил на одной станции, а монтер — на другой (если он есть, а зачастую электромеханик обслуживал две станции и блокпост). В войну много работало женщин: на путях, кондукторами на поездах и сигнальщиками на станциях. Стрелки, семафоры переводились и открывались с поста вручную рычагами, а требования к напольным устройствам СЦБ сами по себе возрастали. Иной раз из последних сил лезешь на семафор, особенно зимой: рукавиц хороших нет, а в тех, что есть, руки мерзнут, того и гляди, руки сорвутся, но делать надо.

Дорога была на военном положении. Помню, выдали нам форменное обмундирование: гимнастерку и брюки темно-синего цвета, погоны. Этому все были рады: хоть появилась обновка.

Весной 1944 года наша дистанция (ШЧ-3) договорилась в леспромхозе на рейновской ветке, чтобы вспахали нам поле лошадьми (тракторов не было) под картошку. Две лошади у нас пахали неделю. За эту недельную работу лошадей дистанция должна была послать в леспромхоз двух человек на две недели. Выпала доля мне и моему товарищу. Приехали мы в леспромхоз, поселили нас в сарае на сене и назавтра повели в лес, дали пилу, топор, назначили норму, сколько мы должны напилить двухметровника. Хотя бы малость рассказали о том, какие предосторожности надо соблюдать, какой-то инструктаж дали, но ничего подобного. А мы никогда не валили деревья с корня. Мне было тогда шестнадцать неполных лет, товарищ на год моложе меня. Так мы с великим трудом отработали две недели и задание выполнили, иначе бы не уехали, пока не сделали норму.

В начале 1944 года мне выдали проездной служебный билет по всей Амурской дороге, в нем было написано «восстановительная летучка связи». Такие билеты дали и другим моим товарищам. Все мы работали на своих местах, но в случае надобности нас могли вызвать.

Зимой 1945 года меня отправили на станцию Хайласутай, где я проработал и весну, и лето. Наши войска подходили к Берлину. В это же время шло перемещение войск с запада на восток. Начальник дистанции приказал нам быть всегда начеку, поэтому я на централизованном посту и ночевал. Продвижение поездов шло большей частью ночью.

В мае пришла долгожданная

Победа! Помню светлый солнечный день, плачущих от радости людей. Выступал перед нами по селекторной связи нарком путей сообщения, говорил о большой заслуге железнодорожников перед государством и объяснял, что нам предстоит большая напряженная работа на Забайкальской, Амурской, Дальневосточной, Приморской дорогах.

Поезда шли вереницей, боковые пути практически все лето были заняты. На платформах танки, зенитные установки с прожекторами...

Числился я рабочим связи, а работал в основном на централизованных стрелках и семафорах. Бог рассудил по справедливости, дал терпения, разума. Как бы не было трудно, я постоянно интересовался устройствами, на которых работал, и часто спрашивал у более опытных железнодорожников, чтобы легче было разбираться самостоятельно. И в конце войны я в совершенстве знал напольные устройства СЦБ: тяговые линии, стрелочные замыкатели, семафоры, сигнальные и стрелочные рычаги. Хорошо разбирался в селекторных станциях, в блокировочных телефонах. Конец войны для железнодорожников настал в сентябре. После Дня Победы воспрянули духом в надежде на то, что жизнь наконец-то будет улучшаться. Не сразу стало хорошо, в достатке и после войны. Это и понятно: после такой войны сразу хорошо не будет. Продолжались все те же карточки и норма, все та же нищета. В 1946 году на служащего стали давать хлеба даже меньше, чем в 1945 году — 600 граммов. Отменили карточную систему в конце 1947 года. Тогда же была и денежная реформа. Было много радости, когда пришла хлебозавозка на станцию и объявили, что хлеба можно брать, сколько хочешь.

В январе 1948 года послали меня на курсы электромехаников СЦБ в Свободный (ст. Михайло-Чесноковская), где и закончил курсы. Выдали мне аттестат электромеханика СЦБ с оценкой «отлично», значит, мой труд и старания оправдались. Проработал в Сковородинской дистанции я до осени 1968 года, потом по семейным обстоятельствам переехал в Комсомольск, поступил в Комсомольскую дистанцию сигнализации и связи. Проработал здесь до осени 1988 года и вышел на пенсию.

Дорогие железнодорожники, ветераны войны и труда! Поздравляю вас с приближающимся Днем Победы, желаю доброго здоровья, счастья, благополучия, и главное — чтобы никогда не повторилась война.

Рассказ ветерана записал
Асхат НИЗАМОВ,
заместитель начальника
Комсомольского регионального
центра связи по кадрам
и социальным вопросам

СТАРАНИЕ, ИДУЩЕЕ ОТ СЕРДЦА

Подготовку к 65-летию Великой Победы филиал дорпрофсожа на Тындинском отделении дороги начал заранее. Разработан конкретный и обстоятельный план. В соответствии с ним каждому ветерану войны и трудового фронта разосланы поздравительные открытки, подписанные начальником отделения дороги и председателем филиала. Состоялись субботники на предприятиях, другие мероприятия. Творческий коллектив Дворца культуры железнодорожников принял участие в общегородском праздничном концерте.

Более подробно о проведении знаменательного события корреспонденту «ПЖ» рассказывает председатель филиала дорпрофсожа Виктор Сверкунов.

— Двадцать три ветерана войны и трудового фронта (все — бывшие железнодорожники) проживают в Тынде и на линейных станциях, — говорит Виктор Александрович. — Все они окружены повседневной заботой коллективов и профсоюзного актива. В 65-й юбилей Победы им будет уделено особое внимание.

На чествование героев боев и

тыла управлением Дальневосточной железной дороги выделено 130 тысяч рублей. 30 тысяч планируется потратить на оформление колонны на торжественной манифестации. Сто тысяч уйдет на проведение вечеров отдыха, приобретение сувениров.

К юбилею работниками отделения дороги собрано 460 тысяч рублей добровольных пожертвований. На эти средства приобретены наборы продуктов, моющие средства, комплекты постельного белья для всех 23 ветеранов. Отремонтированы квартиры

двум участникам войны. Часть денег пошла на оборудование кабинета совета ветеранов, организацию шахматного турнира в честь Дня Победы.

В канун праздника профсоюзные активисты совместно с работниками отделов кадров обошли всех воевавших на фронтах Великой Отечественной и трудившихся в тылу и взяли у них заявки на покупку бытовой техники. Для них приобретены и безвозмездно переданы стиральная машина, холодильник, семь телевизоров, четыре электропечи, две мясорубки, сотовый теле-

фон, пылесос, пять микроволновых печей. 7 мая на базе Дворца культуры железнодорожников состоится чествование ветеранов. Для этого культпросветработники готовят специальную программу.

— Мы очень стараемся, чтобы память о празднике надолго осталась в сердцах ветеранов, которым мы желаем крепкого здоровья и долгих лет жизни, — сказал в заключение профсоюзный лидер отделения дороги.

Геннадий АСТАХОВ

ИХ ПУТЬ-ДОРОГИ ФРОНТОВЫЕ

Ветераны Уссурийского узлового совета ветеранов решили рассказать о тех работниках тогда Уссурийского отделения, кто из прошел дорогами войны не совсем обычно — в стихах. И прислали свои труды в нашу редакцию.



Валентина Гулина, старший лейтенант-разведчик. Инженер планово-экономического отдела Уссурийского отделения дороги.

В разведке Валя Гулина
служила.
Смотрела смерти девушка в лицо.
С колонной раз в разведку
уходила,
Но прорвалась
сквозь смертников кольцо.
Убит шофер был,
командир при смерти...
Она — к баранке,
пули бьют извне...
Да! Нелегко быть на войне,
поверьте.
А девушкам, пожалуй, и вдвойне!



Виктор Иванович Глушаков, старшина. Ревизор НОД-2 по грузовым перевозкам.



Николай Григорьевич Богдан, командир пулеметного орудия. Начальник отдела труда и заработной платы НОД-2.

Здесь Глушаков и Богдан воевали,
И Котов, и Краснюк с боями шли.
Под Муданзяном
в тяжкий бой попали
И под Хутоу жаркий бой вели
Тот с мощной гаубичной батареей,
Другой с винтовкой
верной воевал.
Чтоб День Победы
наступил быстрее,
Чтоб час капитуляции настал!



Михаил Васильевич Аксенов, капитан.

Аксенов Михаил юнцом
еще с гражданки
На танковом заводе стружку гнал.
Пришла война —
он разместился в танке.
И до ранения на танке воевал.
Стрелком в расчете
башенным он звался.
По Белоруссии пути его легли.
Под Ковелем солдатский путь
прервался
И в госпиталь его,
как многих, увезли.
Врачи почти что год
над раной колдовали.
За жизнь его в сердца
закрадывался страх.
Но смерть, как он врага,
хирурги прочь прогнали.
Аксенов среди нас,
и грудь вся в орденах



Андрей Корнеевич Довжик, сержант. Финансовый ревизор НОД-3.

Андрей Корнеевич Довжик
с минометом
Свой путь под Старой Руссой
начинал.
И в стужу, под бомбежкой,
артналетом
Блокаду Ленинграда прорывал.
Свою противотанковую пушку
Под Курском против танков
выводил —
Стальную и надежную подружку.
И из нее прямой наводкой бил.
Бои, ранения,
совсем другие части...
К концу войны в десантники попал.
Спасал он Прагу, Австрию отчасти
И ордена от чехов получал.



Федор Алексеевич Козырев, моряк. Художник.

Кто Козырева нашего не знает?
Кому не рисовал он, не писал?
Но мало кто сегодня
представляет,
Как он в морском десанте воевал.
Как он тонул зимой
в воде соленой,
Из пулемета немцев поливал.
Полз по земле, боями опаленной,
И как Новороссийск освобождал.



Егор Яковлевич Жульев, сержант. Ревизор Уссурийского отделения дороги.

Шесть братьев Жульевых
на фронт в войну попали.
В разведке все!
И с ними наш Егор.
Во вражеских тылах
десятки раз бывали.
Ходили и в засады, и в дозор.
Тонул Егор в Днепре
и дрался в окружении.
Все тяготы разведчика сносил.
Имел четыре за войну ранения,
Но из разведки он не уходил!
С румынами и финнами
встречался.
Повадки немцев, итальянцев знал.
На Волге был,
в Берлине оказался,
На Эльбе всех
союзников встречал!



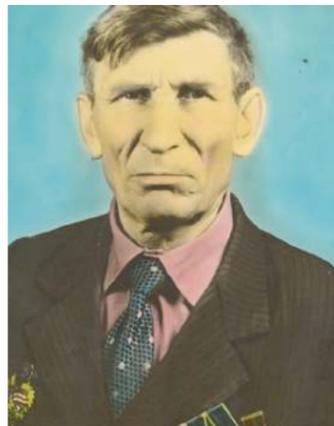
Иван Иванович Калюжный, капитан. Заведующий отделом в/учетного бюро НОД-2.

С тяжелой гаубицей многие дороги
Иван Калюжный
в дни войны прошел.
Сквозь снег, дожди,
усталость, боль, тревоги
От Волхова он к Запорожью шел.
Затем в частях он танковых
сражался,
Броню Урал танкисту отливал,
Чтоб воин наш
надежно защищался
И чтоб страну надежно защищал.
Он штурмовал Берлин,
был в златоглавой Праге.
Все тяготы войны
осилил наш солдат.
Ему не занимать
надежности, отваги.
И ордена его об этом говорят.



Борис Иванович Ивашинников, сержант. Поездной диспетчер НОД-2.

Борису Ивашинникову долго
Пришлось в кровопролитных
быть боях.
Сражался он за Днепр,
за Дон, за Волгу,
В румынских и австрийских
был краях.
С тяжелой минометной батареей
Под Курском оборону он держал.
И чтоб фашистов
разгромить быстрее,
С большим энтузиазмом воевал!
Артиллеристам ярость помогала
В боях бывать помногу дней, ночей.
Когда ж земля в распустье
раскисала —
Всю технику тащить без тягачей!



Илья Яковлевич Григорьев, артиллерист, связист-сержант, кавалер трех орденов Славы.

Войска... Войска...
Забиты переправы —
Никто других не хочет
пропускать!
Болота слева. И болота справа...
Григорьев не желает сутки ждать!
Тогда тягач трясиной протаскали,
А он за трос всю технику таскал.
И в бой пошли,
японцев окружили.
Трех смертников
с цепей Илья Григорьев снял!

Александр Александрович Носко, ефрейтор. Водитель восстановительного поезда.

Шофер Носко прекрасно
водит «Волгу».
А в дни войны за Волгу дрался он.
И, повинясь воинскому долгу,
Как мог, фашистам наносил урон.
В зной и мороз
на поле каменистом
И днем и ночью
четко связь давал.
Нелегкий хлеб
на фронте у связиста —
По сорок в день
обрывов устранял!
Морозы, ветер... Целые полгода
В землянке даже часа не бывал.
Какая выдержка у нашего народа —
В снегу, в грязи и бодрствовал, и спал.
Не только умелым
был Носко связистом.
Под Курском он из гаубиц стрелял.
Сел на тягач,
стал классным трактористом.
В Берлине, Праге, Вене побывал.

Надежда Самохвалова, медсестра, участник поезда ВЭО-34.



С первым Белорусским
до Варшавы
Путь Нади Самохваловой пролег,
Не ради орденов, не ради славы
Среди нелегких фронтовых дорог.
Тяжелая работа в медсанбате,
Без отдыха, порою и без сна,
В заботах об избранном солдате...
Ведь шла такая лютая война.



Надежда Служенко, зенитчица. Бухгалтер.

Зенитчицей в войну
была Служенко Надя
На Северном Кавказе шли бои...
На «юнkersь», врага
через прицелы глядя,
Снаряды слала меткие свои.
И ранена была.
И снова у прицела.
И метко бьет по вражеским крестам.
Была в таких боях —
кровь в жилах леденела.
И это ясно всем,
кто был в те годы там!



Иван Мартынович Рудь, капитан. Главный инженер НОД-2.

Под Старой Руссой
Рудь Иван сражался.
Был дважды ранен
и вернулся в строй.
На Прибалтийском фронте
оказался
И там сражался тоже как герой!
В пехоте был и был артиллеристом,
В болоте мок,
в сугробах замерзал...
Парнишка с виду
вроде не плечистый,
А с рядового капитаном стал!

«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ПРАЗДНУЮТ ВЕЛИКУЮ ПОБЕДУ...»

«Народный Комиссариат путей сообщения поздравляет всех железнодорожников и их семьи с днем победоносного завершения Великой Отечественной войны советского народа против немецко-фашистских захватчиков и одержания исторической победы Красной армии, увенчавшейся полным разгромом гитлеровской Германии, с днем всенародного торжества — Праздником Победы.

В этот радостный день советский народ все свои взоры и мысли обращает к тому, кто привел наш народ к победе — к самому мудрому, самому великому полководцу всех времен и народов, к любимому Сталину.

Советские железнодорожники вместе с героической Красной армией, вместе со всем народом нашей Родины в дни Великой Отечественной войны отдавали все силы для дела Победы над ненавистным врагом.

НКПС выражает уверенность, что советские железнодорожники теперь приложат все силы, всю свою энергию к тому, чтобы в кратчайший срок полностью залечить раны, нанесенные транспорту гитлеровскими варварами, полностью восстановить железнодорожное хозяйство с тем, чтобы обеспечить дальнейший рост могущества и процветание нашей великой Родины.

Слава нашей героической Красной армии!

Слава советским железнодорожникам!

Слава нашей великой Родине!

Слава величайшему полководцу всех времен и народов — великому Сталину!

Народный комиссар путей сообщения генерал-лейтенант И. Ковалев» — так говорилось в телеграмме народного комиссара путей сообщения, полученной дальневосточными железнодорожниками.

Обстановка тех праздничных дней мая 1945 года воспроизведена в газете «Пограничный транспортник» за 11 мая 1945 года. В газете под общим заголовком «Железнодорожники Дальневосточной празднуют великую победу» опубликованы заметки авторов с различных станций ДВЖД.

«Безграничная радость

В Вяземском депо первым узнал о капитуляции Германии подрядчик паровозных бригад т. Порчевный. Эту радостную весть он услышал по селектору.

— Победа, товарищи! — крикнул во весь голос Порчевный и побежал в механический цех. По дороге он коротко сообщал рабочим: «Товарищи, война окончена... Германия капитулировала... Красная армия победила...»

Стихийно возник митинг. Не прошло и пяти минут, как в корпусе собрались слесаря, токари, строгальщики, литейщики, машинисты. Безграничная радость охватила всех присутствующих. Люди обнимались, целовали друг друга, крепко пожимали руки, ликовали.

К токарному станку прислонилась жена фронтовика Кучерявая. Она смеялась и плакала от радости.

— Теперь дождусь, — тихо говорила она, — четыре года не видела мужа, верила, что он вернется.

Теперь это сбудется...

Мастер инструментального цеха Тимошук горячо поздравляет своего воспитанника слесаря Перепелицу с победой. Слесарь пожимает руку мастеру. Они понимают друг друга без слов. Перепелица ждет с фронта двух своих братьев, которые прежде работали здесь.

Короткую речь о безоговорочной капитуляции фашистской Германии произнес на митинге председатель месткома депо т. Волков. Когда он упоминал имя Верховного Главнокомандующего, его слова прервались бурей аплодисментов и возгласами:

— Ура! Слава великому Сталину!

А. Борода, секретарь партбюро депо Вяземская».

«Всенародное торжество

11 часов 9 мая. Рабочие, домохозяйки, школьники заполнили центральную площадь города Облучье. Секретарь райкома партии т. Беринберг открыл митинг. Бурей аплодисментов и криками «ура» покрыли железнодорожники слова оратора, провозгласившего здравицу в честь исторической победы, в честь Красной армии, в честь великого вдохновителя и организатора военных и трудовых побед — Верховного Главнокомандующего маршала Советского Союза товарища Сталина.

На трибуну подымается мастер котельного цеха депо т. Болотский.

— Наш небольшой коллектив цеха, — сказал он, — на протяжении всей войны из месяца в месяц перевыполнял производственный

план. Теперь мы будем трудиться еще упорнее, чтобы быстрее залечить раны, нанесенные оккупантам нашей Родины.

Железнодорожники Облучевского узла поклялись, что в мирное время они будут работать так же, как и в дни войны, чтобы скорее восстановить народное хозяйство.

До поздней ночи шло радостное ликование. На улицах, в саду, в клубе слышались звуки песен и музыки. Люди, вложившие свой труд, свои силы в дело победы, перенесшие все трудности военного времени, с законной гордостью отмечали великое всенародное торжество.

Н. Кузьмичев, председатель Облучевского райпрофсожа».

«Победило правое дело

На митинге в Бикинском депо, возникшем стихийно сразу же после передачи по радио сообщения о полной капитуляции Германии, выступил слесарь т. Медведченко.

— Враг поставлен на колени и ответит за все свои злодеяния, — сказал он. — Победило наше правое дело, победил советский народ и его Красная армия. Теперь наша задача — еще больше напрячь свои силы, чтобы скорее залечить раны, нанесенные войной.

Один за другим выступали паровозники. Их выступления покрывались бурными овациями в честь воинов нашей доблестной Красной армии и вдохновителя побед — великого Сталина. У многих на глазах были слезы, но никто их не стыдился. Это были слезы радости.

В. Мельников, секретарь

партийной организации Бикинского депо».

«Незабываемый день

— Германия безоговорочно капитулировала! Война окончена! Победа за нами!

Этими радостными возгласами встретили утро 9 мая студенты и преподаватели железнодорожного института.

Вскоре они собрались в спортивном зале на митинг. Кругом сияющие, счастливые лица. В зале стоит радостный гул. Все поздравляет друг друга с днем окончательной победы над фашистской Германией.

Речь начальника института т. Павленко то и дело прерывалась бурными аплодисментами в честь великого Сталина.

После митинга под сводами института раздались звуки духового оркестра.

Никогда еще студенты не испытывали такой большой радости, такого подъема, как в этот незабываемый счастливый день.

Г. Бобылев, студент 2 курса».

«Гремите оркестры!

То время пришло,

Которого мы

с нетерпением ждали.

Свершилось то,

что сердца нам зажгло,

О чем мы в труде

и в походах мечтали...»

В. Глебов.

По материалам фондов Музея истории Дальневосточной железной дороги подготовила
Нина САЛЬНИКОВА

ЭТОТ ДЕНЬ МЫ ПРИБЛИЖАЛИ, КАК МОГЛИ...

«Из Новосибирска Упр. Том.

Центральный комитет профсоюза ж.д. Востока и ДВостока поздравляет рабочих, ИТР, служащих с великой исторической победой над фашистской Германией и призывает всех рабочих, ИТР и служащих еще больше напрячь силы обеспечением четкости работы дорог на благо нашей любимой Родины. Да здравствует наш великий Сталин. Председатель ЦК Союза ж.д. дорог».

Эта телеграмма была получена дорпрофсоюзом Дальневосточной железной дороги 9 мая 1945 года в 15:30.

Разнообразная и обширная деятельность профсоюзных комитетов дороги в годы войны была достойным вкладом в общую победу. Решением президиума Дорожного комитета профсоюза Дальневосточной железной дороги от 27 августа 1945 года (протокол № 53) по запросу ЦК союза ж.д. Востока и Дальнего Востока его председателю т. Тимошенко были направлены характеристики 6 профсоюзных работников ДВЖД для представления к правительственным наградам — медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.». Это Пелагея Кононовна Иванова — заведующая отделом рабочего снабжения и быта Дорожного комитета профсоюза, Мария Ивановна Гарбун — заместитель председателя дорпрофсожа ДВЖД, Алексей Михайлович Любимов — председатель райпрофсожа 1-го отделения, Иван Андреевич Кожановский — председатель местного комитета узла Ин, Владимир Григорьевич Шелест — неосвобожденный председатель МК ст. Волочаевка-2, составитель поездов ст. Волочаевка-2, Григорий Петрович Втюрин — неосвобожденный председатель МК ВЧ-3, бригадир малярного цеха Бикинского вагонного участка.

По материалам фондов Государственного архива Хабаровского края подготовила
Нина САЛЬНИКОВА

КООПЕРИРОВАНИЕ ПАРОВОЗНЫХ БРИГАД

Продолжение. Начало в № 7

...5 января 1942 года в управлении ДВЖД поступила телеграмма из Новосибирска, из управления Томской железной дороги, направленная дорпрофсоюзам всех железных дорог страны. В ней говорилось: «Почин машинистов Серенкова, Вожейко и Чугуева Дальневосточной железной дороги кооперирования лунинских методов работы, одобренный наркомом путей сообщения товарищем Л. М. Кагановичем, обсудите президиуме профсоюза. Материал газете «Гудок» 24—26 декабря. Дайте указание низовым профорганизациям широком участии, распространении этого метода, создании соответствующих условий».

26 января 1942 года в паровозное депо ДВЖД, начальнику депо тов. Медведеву, секретарю партбюро тов. Антонову, председателю МК тов. Марченко, было направлено письмо начальника дороги Шмелева, подписанное также начальником политотдела ДВЖД Волковым и предсе-

дателем дорпрофсожа Крутиковым. В письме говорилось: «Лучшие машинисты вашего депо, Вожейко, Серенков и Чугуев, положили начало новому движению — кооперированию трех паровозов для выполнения промывочного ремонта силами самих бригад. Нарком путей сообщения Л. М. Каганович высоко оценил данное начинание и наряду с этим предложил широко внедрять это замечательное движение, которое в период войны высвобождает рабочую силу и дает большую экономию средств».

Для того чтобы дать этому методу работы более широкое распространение и внедрение, в целях дальнейшего развития и улучшения руководства этим движением руководство дороги, дорпрофсоюз командуют в ваше депо сроком на месяц заместителя начальника транспортного института В. И. Дмитренко, преподавателя института А. П. Малину, инспектора по котлонадзору паровозной службы В. Н. Николаева. На них возлагается

изучить следующие вопросы: организацию рабочего места бригад, планирование работы кооперированных бригад, систему контроля и ответственности за выполненный ремонт, технологический процесс ремонта, технико-экономическую эффективность работы бригад в промывочном ремонте, анализ изменения себестоимости ремонта при кооперировании бригад и ряд других вопросов».

Старший машинист Василий Вожейко с февраля 1943 года работал в составе 46-й особого резерва железнодорожной колонны НКПС, которая была сформирована для помощи фронту. Она оперативно обеспечивала переброску войск и воинских грузов на большие расстояния. За образцовое выполнение заданий правительства и военного командования В. С. Вожейко был награжден орденом Ленина. Он не вернулся с войны. П. П. Серенков и А. А. Чугуев были награждены орденами Трудового Красного Знамени...

МЕДАЛЬ КНДР — ЖУРНАЛИСТУ «ПЖ»



В середине апреля в Корейской Народно-Демократической Республике торжественно отмечался День Солнца — День рождения президента Ким Ир Сена. В рамках этого события проводилось множество мероприятий. Одно из них — состоявшееся в столице КНДР Пхеньяне награждение иностранных граждан, внесших значительный вклад в дело укрепления мира и дружбы между народами КНДР и других государств.

Среди отмеченных высокими северокорейскими правительственными наградами и корреспондент газеты «Профсоюзная жизнь» из Тынды Геннадий Астахов. Медали Дружбы он удостоен за многолетнюю и плодотворную работу по пропаганде среди населения и освещению на страницах периодической печати достижений КНДР, развивающейся самобытным путем идей чучхе, а также боевого братства советских и корейских воинов, скрепленного кровью в годы Великой Отечественной войны.

Как известно, немало корейцев героически сражались в боях с немецко-фашистскими захватчиками, имеют боевые ордена и медали, удостоены звания Героя Советского Союза. А Советская армия бок о бок с бойцами Корейской народной армии освободила в августе 1945 года Северную Корею от почти сорокалетнего ига японских колонизаторов. Благодарный народ свято чтит память о своих спасителях. Не случайно первой государственной наградой, учрежденной 15 сентября 1948 года правительством только что созданной Корейской Народно-Демократической Республики, была медаль «За освобождение Кореи». Ею награждались солдаты, офицеры и генералы Советской армии, принимавшие участие в разгроме Квантунской армии.

Нашим корреспондентом из Тынды собран обширный материал по этой теме. Отдельные его статьи, рассказывающие о фронтовых эпизодах, а также о трепетном отношении корейцев к памяти о сложивших головы на поле брани советских воинах, публиковались на страницах газеты «Профсоюзная жизнь».

Медаль Дружбы нашему коллеге вручил заместитель председателя Президиума Верховного Народного Собрания КНДР Ян Хен Соб. Он высоко оценил деятельность награжденных и от всей души пожелал им больших успехов в дальнейшей работе.

Соб. инф.

Фото Галины Данышиной

ЛУЧШИЙ УЧИТЕЛЬ — ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК

Лучшим учителем Хабаровского края признана комсомольчанка из железнодорожной школы-интерната.

Наталья Емельянова, учитель русского языка и литературы школы-интерната № 30 ОАО «РЖД», стала победителем конкурса профессионального мастерства «Учитель года-2010» Хабаровского края. В конкурсе приняли участие 16 педагогов из 13 муниципальных учреждений образования Хабаровского края. Впервые «Хрустальный пеликан», символ учительства, «прилетел» в образовательное учреждение Дальневосточной железной дороги.

Наталья Александровна одержала победу благодаря профессионализму и поддержке родного коллектива. Молодой, инициативный, инновационно мыслящий учитель в школе работает пять лет. Попав в атмосферу взаимоуважения и сотрудничества, она сумела проявить лучшие качества педагога-новатора. Коллеги отмечают, что ей удается активизировать познавательную деятельность учащихся через использование информационных технологий на уроках русского языка, это обеспечивает получение качественного образования и гарантирует каждому ученику комфортные условия в процессе обучения.

Наталья Емельянова будет представлять учительство Хабаровского края и ОАО «Российские железные дороги» на всероссийском конкурсе «Учитель года России-2010»



ХАБАРОВСКИЕ ВETERАНЫ ВПЕРЕДИ

В смотре-конкурсе на лучшую ветеранскую организацию, объявленном в 2008 году и приуроченном к 65-летию Победы, совет ветеранов Хабаровского отделения Дальневосточной железной дороги под руководством Анатолия Степанца занял первое место среди четырех отделенческих ветеранских организаций.

Ветераны Хабаровского отделения работают в самых разных направлениях. Работа организована так, чтобы ни один ветеран не остался без внимания. В первую очередь это касается социальной защиты. Регулярно проводится обследование жилищно-бытовых условий. При необходимости проводится ремонт. Ветераны дороги обеспечиваются лекарствами, слуховыми аппаратами.

— В социальном направлении хорошо работают все ветеранские организации Дальневосточного отделения, — говорит заместитель председателя совета ветеранов отделения Ольга Шолкова. — Поэтому комиссии было не просто принять решение и выявить победителей. Но совет ветеранов Хабаровского отделения уделяет повышенное внимание и другим направлениям работы. Например, их спортивная команда всегда активно участвует в соревнованиях и спартакиадах и всегда показывает хорошие результаты. А открытие в марте этого года нового Центра ветеранской работы узла Облучье стало одним из главных факторов в решении комиссии. В этом отремонтированном и технически оборудованном здании уже прошла школа по обмену опытом ветеранских организаций Хабаровского отделения дороги. И ветераны остались очень довольны предоставленным им для работы помещением.

Неоценима деятельность ветеранов войны и труда отделения в деле обеспечения безопасности движения. Самые активные ветераны вносят ценные предложения по совершенствованию производственных процессов. Ветераны локомотивного депо Хабаровск-2 Алексей Новосилецкий, Николай Вальченко, Юрий Казимиров, Василий Козлов являются наставниками локомотивных бригад. Тамара Елагина и Антонина Гончарова — общественные инспекторы по безопасности движения поездов в Хабаровской дистанции гражданских сооружений.

В общей сложности на Хабаровском отделении дороги тридцать общественных инспекторов по безопасности движения поездов из числа ветеранов, которые, находясь на заслуженном отдыхе, продолжают заниматься общественной работой, проводя на предприятиях отделения проверки, внося предложения. Руководит ветеранским советом совета общественных инспекторов Александр Воякин.

Огромную работу проводят ветераны отделения с молодежью. Систематически встречаются с учащимися подшефных школ, ПУ-16, Хабаровского техникума железнодорожного транспорта, ДВГУПС. Проводят беседы со школьниками, стараясь привить им интерес к железнодорожной профессии, рассказывая о тяжелых годах войны, о подвигах, совершенных железнодорожниками. Являются наставниками юных железнодорожников на Малой железной дороге, помогая определиться с окончательным выбором профессии, прививая им навыки в работе от стрелочника до машиниста тепловоза. С более взрослыми пред-

ставителями молодого поколения ветераны отделения делятся наработанным за долгие годы производственным опытом.

Активное участие принимают ветераны Хабаровского отделения в общегородских мероприятиях. Выходят на субботники, озеленяют Хабаровск молодыми саженцами, чаще всего совместно с молодежью.

Каждый год пенсионеры Хабаровского отделения дороги принимают активное участие в городских и районных выставках цветов и садово-огородной продукции, на которых не раз были отмечены наградами за представленные достижения.

Умеют ветераны и отдыхать. С 2008 года на Хабаровском отделении дороги практикуется проведение десятидневного коллективного отдыха на базах оздоровления «Ружино» и «Наречное» в сентябре месяце. За сезон базы посещают около двухсот человек.

К праздникам ветераны Хабаровского отделения радуют железнодорожников концертными номерами, где нередко выступают вместе с молодежными творческими коллективами, в которых принимает участие сам председатель совета ветеранов отделения Анатолий Степанец, который поставил несколько интересных номеров, где он играет на домбре, а аккомпанирует ему гармонист.

Часто ветераны организуют совместный отдых на природе, прогулки по Амуру на теплоходе. Чествуют юбиляров, поздравляют друг друга с рождением очередного внука...

Времени на скуку у бывших железнодорожников не остается!

Юлия ВОЛКОВА

И ВНОВЬ «РИТМЫ СТАЛЬНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ»

Среди предприятий Хабаровского отделения Дальневосточной железной дороги в хабаровском Дворце культуры железнодорожников прошел творческий конкурс «Ритмы стальных магистралей». Четвертый год подряд с неизменным успехом на Хабаровском отделении дороги конкурс «Ритмы стальных магистралей» проводится в формате Клуба веселых и находчивых.

Участников творческого состязания приветствовал заместитель начальника отделения по кадрам и социальным вопросам Юрий Минаев. Он подчеркнул, что железнодорожники — это разносторонние люди, талант которых помогает производству и общественной жизни железной дороги.

Конкурсные программы подготовили четыре узловые команды со станций Бикин, Хабаровск, Биробиджан и Облучье. На суд жюри, в составе которого был и председатель филиала дорпрофсожа на Хабаровском отделении Евгений Сандаков, и зрителей были представлены интересные номера в четырех конкурсных заданиях: визитная карточка «Здравствуйте



Вам!», капитанский конкурс «Если б я был учителем...», юмористический видеоконкурс «Стоп! Снято!», музыкальный конкурс «Ох, уж эти сказки!»

Борьба за лидерство была упорной, до завершения последнего конкурса претендентами на победу являлись практически все команды. Жюри отдало предпочтение хабаровской команде «Люди Ха». Второе место заняла бикинская команда «Семь восьмых», третье место

досталось команде станции Облучье «Спец-СВ», а на четвертом — творческий коллектив «Зеленый свет» из Биробиджана, который жюри отметило отдельным призом — за лучшие вокальные номера.

Завершился творческий конкурс награждением команд дипломами, ценными призами.

Служба по связям с общественностью
Дальневосточной железной дороги

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

Учредитель: дорожная объединенная первичная профсоюзная организация Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей на наследия по ДФО.

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, дорпрофсож. Телефон — 38-45-63 (4-45-63). E-mail: DP_PivnevaAN@upr.dvzgd.rzd.ru

Редактор — Антонина ПИВНЕВА

Дизайн и верстка — информцентр дорпрофсожа. Отпечатано в Хабаровской городской типографии. Тираж 4870 экз.