

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



19 мая 2010 г.
№ 11 (116)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

ИГРА В ЖМУРКИ С БОЛЬШОЙ БЕДОЙ

В адрес начальника ПМС-249 ст. Могот В. И. Кухарины техническим инспектором труда — заместителем председателя филиала дорпрофсожа на Тындинском отделении дороги направлен крайне серьезный документ. В соответствии со статьей федерального закона «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности», статьей 370 Трудового кодекса РФ выдано требование о приостановке всех видов работ и нахождении людей в здании объединенного эксплуатационно-ремонтного пункта, находящегося в аварийном состоянии. Такое требование выдается в случае непосредственной угрозы жизни и здоровья работников.

В здании имеются значительные просадки монолитных железобетонных полов, местами доходящие до полуметра, несущих железобетонных колонн здания по осям — до полуметра и такие же вертикальные отклонения от оси, деформация стеновых панелей с трещинами между ними более 100 мм. Металлические связи между фермами деформированы, а в отдельных местах здания разорваны. Есть и другие значительные отклонения от требований безопасной эксплуатации зданий и сооружений.

Хроника событий уходит корнями в 1975-1976 годы, когда в Моготе была построена по проекту Мосгипротранса путевая машинная станция № 249. Состоит она из двух облокированных



зданий: одноэтажного объединенного эксплуатационно-ремонтного пункта (ОЭРП), используемого для ремонта и отстоя техники, и двухэтажного административно-бытового корпуса (АБК) — для организации и работы административно-управленческого аппарата ПМС.

Опуская технические детали, подчеркнем, что и двух лет не прошло

со дня сдачи здания в эксплуатацию, как начали происходить странные вещи. 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.

Окончание на 4-й стр.

В ЭТОМ НОМЕРЕ

ГЕНИАЛЬНОЕ — ПРОСТО

По итогам 2009 года одним из лучших рационализаторов Дальневосточной железной дороги признан начальник механических мастерских Хабаровской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций Александр Гурулев.

Стр. 2

НЕ ВСЕ ТАК ГЛАДКО, КАК КАЖЕТСЯ

На состоявшемся заседании президиума дорпрофсожа был рассмотрен вопрос о работе общественных инспекторов по безопасности движения поездов в первом квартале 2010 года.

Стр. 3

ДОВОЛЬНЫ НЕ ВСЕ

Реабилитация работников локомотивных бригад стала темой обсуждения на очередном заседании президиума дорпрофсожа.

Стр. 5

НЕ СТАРЕЯ ДУШОЙ...

Красноармеец Муратов, ушедший на фронт Великой Отечественной с парада 7 ноября 1941 года в студенной Москве, в свои 92 года душой молод и полон оптимизма и с удовольствием танцует вальс.

Стр. 6

ЛОКОМОТИВ-ВETERАН ПРОЕХАЛ ПО ХАБАРОВСКУ



Несмотря на дождь и холодный ветер, утром 7 мая на первой платформе станции Хабаровск-1 собралось немало народу: ветераны железнодорожники в парадной одежде с орденами и медалями, представители руководства Дальневосточной железной дороги, Хабаровского отделения дороги, Хабаровского филиала дорпрофсожа, журналисты, а также приглашенные и просто прохожие,

привлеченные музыкой духового оркестра. Все ждали начала торжественного мероприятия, посвященного 65-й годовщине Великой Победы над фашизмом, ознаменованное которое должно было прибытие на платформу ретро-поезда «Победа», который ежегодно в этот великий день подают на ст. Хабаровск-1, чтобы хабаровчане смогли прочувствовать атмосферу военных лет.

Наконец, вдали послышался приветственный гудок паровоза. Диспетчер объявил о долгожданном прибытии ретро-поезда, и собравшиеся дружно подались навстречу. Защелкали фотокамеры — горожане с удовольствием фотографировались с ветеранами на фоне чудо-паровоза, украшенного плакатом «Победа!» и гирляндами шаров, сделанных в триколоре.

Локомотив серии Ем привела закрепленная за ним локомотивная бригада ветеранов локомотивного эксплуатационного депо Хабаровск-2 в составе машиниста Владимира Зайчикова, помощника машиниста Василия Квочина (самый старший из бригады, ему 78 лет) и кочегара Александра Швырева под руководством машиниста-инструктора пассажирского движения Сергея Макиевского.

— Мы регулярно водим этот паровоз, начиная с 1996 года, — рассказали мне ветераны-локомотивщики. — Помним, как первый раз волновались, ведь такая ответственность, а мы к тому времени

были уже на пенсии, казалось, что могли что-то подзабыть. Но первая поездка, как и последующие, прошла удачно. Всегда с радостью занимаем места в кабине. И сейчас чувствуем себя уверенно, настроение отличное.

Перед отправлением ретро-состава на торжественном митинге с поздравительной речью выступил начальник Хабаровского отделения Дальневосточной железной дороги Александр Караев и его заместитель по кадрам и социальным вопросам Юрий Минаев. Они обратились к ветеранам-железнодорожникам, воевавшим на фронте, работавшим для фронта в тылу, выразив им признательность за тот великий подвиг, который они совершили.

Тем временем объявили посадку, вагоны наполнились пассажирами, локомотивная бригада заняла свое место в кабине паровоза. Под музыку духового оркестра ретро-поезд мягко тронулся.

Окончание на 7-й стр.

ИТОГИ ТЕХНИЧЕСКОГО ТВОРЧЕСТВА

Подведены итоги рационализаторской работы на Дальневосточной железной дороге в 2009 году. Рассмотрев представленные предложения, комиссия на совместном заседании президиума дорпрофсожа и руководства дороги приняла решение признать лучшими рационализаторскими предложениями и премировать авторов предложений следующими премиями:

Первая премия в размере 20 000 рублей:

— «Система сбора охлаждающей жидкости с тепловозов», ремонтное локомотивное депо Тынды-Северная. Авторы: Юша Геннадий Анатольевич, заместитель начальника депо, Пархоменко Вениамин Лотусович, слесарь, Назаренко Борис Борисович, мастер участка производства, Сафонов Александр Владимирович, слесарь, Журавлев Александр Николаевич, электросварщик, Кужель Александр Михайлович, слесарь, Керимуллов Ромил Кенифуллович, электросварщик, Чевордаев Валерий Арсеньевич, станочник, Шабаяев Алексей Анатольевич, слесарь КИПиА. Экономический эффект составляет 2,5 млн рублей.

Две вторые премии в размере 15 000 рублей за каждое предложение:

— «Лазерный мобильный измерительный комплекс (Л-МИК-1) для производства замеров грузов, погруженных на открытый подвижной состав, с учетом упаковки реквизитов крепления на участках с профилем пути любой сложности и независимо от погодных условий на станции Хабаровск-2». Автор: Ветошкин Игорь Георгиевич, старший приемосдатчик. Экономический эффект составляет 1,137 млн рублей.

— «Перевод всережимного гидромеханического регулятора частоты вращения и мощности 2-М7РС2.00.000спч-1-07, установленного на дизель-генераторной установке 1А-9ДГ исполнения 3, в

режим холостого хода», эксплуатационное локомотивное депо Новый Ургал. Авторы: Царев Николай Александрович, главный инженер, Руденок Алексей Валерьевич, начальник технического отдела, Беляев Валерий Егорович, слесарь-ремонтник ОГМ. Экономический эффект составил 479 тыс. рублей.

Три третьих премии в размере 10 000 рублей за каждое предложение:

— «Способ улучшения биохимических процессов минерализации органических загрязнений на очистных сооружениях станции Уссурийск», Уссурийский участок Дирекции по тепловодоснабжению. Авторы: Чукмасов Владимир Георгиевич, бригадир очистных сооружений, Соколов Петр Егорович, машинист компрессорных установок, Войтюк Татьяна Григорьевна, ведущий инженер, Сафонцева Лариса Владимировна, инженер-химик. Экономический эффект составил 110,7 тыс. рублей.

— «Устройство с компьютерным интерфейсом для проверки ФУЗМ», Тындинская дистанция сигнализации, централизации и блокировки. Авторы: Юрлов Сергей Владимирович, старший электромеханик дорожной лаборатории, Плагин Константин Владимирович, электромеханик КИП СЦБ.

— «Устройство защиты трансформатора типа ОМ от атмосферных и коммутационных перенапряжений», Дорожное конструкторско-технологическое бюро. Автор: Шатров Евгений Николаевич, главный инженер. Экономический эффект — 140,39 тыс. рублей.

Четыре поощрительные премии в размере 5000 рублей за каждое предложение:

— «Способ обнаружения неисправностей оборудования воздушных линий, кабельных линий, оборудования электроустановок», Ружинская дистанция электроснабжения. Авторы: Храпко Игорь Иванович, электромонтер, Жилин Эдуард

Анатольевич, начальник района.

— «Статив технологического прогона приборов тональных рельсовых цепей», Владивостокская дистанция сигнализации, централизации и блокировки. Автор: Янголь Дмитрий Юрьевич, начальник участка РТУ. Экономический эффект составил 115,2 тыс. рублей.

— «Продление срока службы щеток снегоборочных машин СМ-2», Облученская дистанция пути. Автор: Трещилов Сергей Николаевич, тоннельный мастер. Экономический эффект составил 195,8 тыс. рублей.

— «Перемещающие леса», специализированная путевая машинная станция по ремонту и эксплуатации путевых машин № 317. Авторы: Чернышев Павел Владимирович, освобожденный бригадир, Чернышев Владимир Павлович, инженер. Экономический эффект составил 219,3 тыс. рублей.

Лучшими организаторами технического творчества дороги с вручением именных часов от начальника Дальневосточной железной дороги признаны:

— РЯБОВ Сергей Николаевич — главный инженер Комсомольского отделения железной дороги;

— ПАНФИЛОВ Василий Алексеевич — главный инженер службы автоматизации и телемеханики.

Звание «Лучший организатор технического творчества Дальневосточной железной дороги» с выплатой премии в размере по 10 000 рублей каждому присвоено:

— РУДЕНКУ Алексею Валерьевичу — начальнику производственно-технического отдела эксплуатационного локомотивного депо Новый Ургал;

— СЕМЕНОВОЙ Елене Генриевне — инженеру по эксплуатации технических средств Владивостокской дистанции сигнализации, централизации и блокировки.

ЛУЧШИМИ РАЦИОНАЛИЗАТОРАМИ ДОРОГИ С ВЫПЛАТОЙ ПРЕМИИ ПО 15 000 РУБЛЕЙ КАЖДОМУ ПРИЗНАНЫ:

— ГУРУЛЕВ Александр Владимирович — начальник механических мастерских Хабаровской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций;

— ЗАЙЦЕВ Александр Алексеевич — электромеханик КИПа СЦБ Уссурийской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;

— ИСАКОВ Илья Иванович — слесарь-ремонтник электромонтажного участка эксплуатационного вагонного депо Уссурийск;

— КОРЧУГОВ Александр Юрьевич — заместитель начальника по технической работе диспетчерского центра управления перевозками;

— ЦЕНСКАЯ Алла Викторовна — ведущий инженер станции Ванино;

— ЧЕРНОВ Александр Анатольевич — начальник пункта технического обслуживания вагонов станции Нерюнгри эксплуатационного вагонного депо Тынды;

— ЧЕРНЫШЕВ Владимир Павлович — инженер технического отдела СПМС-317.

ПОБЕДИТЕЛЯМИ В СОРЕВНОВАНИИ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ТВОРЧЕСТВУ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ 2009 ГОДА СРЕДИ ПРЕДПРИЯТИЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПРИЗНАНЫ:

Первое место среди отделений, служб, структурных подразделений, дирекций и общественно конструкторских бюро:

— Комсомольское отделение дороги (60 000 руб.);

— служба автоматизации и телемеханики (15 000 руб.);

— Комсомольская дистанция сигнализации, централизации и блокировки (30 000 руб.);

— общественно-конструкторское бюро железнодорожной станции Ванино (10 000 руб.).

Второе место среди служб, структурных подразделений, дирекций и общественно конструкторских бюро:

— служба электрификации и электроснабжения (10 000 руб.);

— дорожная дирекция по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении (10 000 руб.);

— Комсомольская дистанция электроснабжения (25 000 руб.);

— Ружинская дистанция электроснабжения (25 000 руб.);

— Уссурийская дистанция сигнализации, централизации и блокировки (25 000 руб.);

— общественно-конструкторское бюро ремонтного локомотивного депо Тынды-Северная (5000 руб.).

Третье место среди структурных подразделений с выплатой денежных премий в размере 20 000 руб.:

— Комсомольская дистанция гражданских сооружений;

— Владивостокская дистанция сигнализации, централизации и блокировки;

— Тындинская дистанция гражданских сооружений;

— ремонтное локомотивное депо Амурское;

— ремонтное локомотивное депо Тынды-Северная.

ГЕНИАЛЬНОЕ — ПРОСТО

По итогам 2009 года одним из лучших рационализаторов Дальневосточной железной дороги признан начальник механических мастерских Хабаровской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций Александр Гурулев. За пятнадцать лет своей рационализаторской деятельности Александр Владимирович внедрил более сорока предложений, общий экономический эффект от которых составил 506,1 тыс. рублей.

Используя уже имеющуюся в наличии технику, а также детали и составляющие от других механизмов, группы соавторов под руководством Александра Владимировича создали незаменимые в производственном процессе дистанции технические новинки. Например, раньше упаковка в пленку тарно-штучных грузов осуществлялась при помощи погрузчика и двух грузчиков. Погрузчик перевозил уложенный груз на возвышенную площадку, первый грузчик разматывал пленку, а второй распределял ее по грузу. Процесс занимал достаточно продолжительное время.

Александр Гурулев вместе с соавторами предложил изготовить устройство для упаковки тарно-штучных грузов, тем самым сэкономив денежные средства на приобретение упаковочной машины и сократить трудозатраты. Технический отдел дистанции предложение принял, и

вскоре гениальное в своей простоте устройство было изготовлено.

Теперь для осуществления упаковки нужен лишь один человек. Груз укладывается на подвижную (установленную на оси) грузовую платформу, которая приводится в движение с помощью электродвигателя. Пленка разматывается с бобины, установленной на шкив. А упаковщику остается лишь подать вручную пленку на груз и регулировать скорость вращения платформы, от которой зависит натяжение пленки. Экономический эффект от внедрения данного предложения составил около 150 тысяч рублей.

Другое внедренное предложение рационализаторов под руководством Александра Владимировича не менее полезно. Совместными усилиями они придумали и изготовили погрузочно-разгрузочный навес на дизельном автопогрузчике «Дреста» для работы с пустыми 20-тонными контейнерами.

Раньше на «Дресте» использовался только ковш для погрузки сыпучих грузов и уборки снега. Чтобы перевозить контейнер, требовалось две единицы техники — автокран и автомашина. Автокран устанавливал контейнер на автомашину, та перевозила его в нужное место, туда же подгонялся автокран, который снимал контейнер. Процесс был громоздким и сложным, требовал дополнительных

затрат. Благодаря рационализаторам, сейчас все намного проще. Умельцы предложили установить вместо ковша вилочный захват, работающий по принципу «краба». Захватывая пустой контейнер, «Дреста» перевозит его в любое нужное место территории.

А если вдруг понадобится погрузить сыпучий груз или убрать снег, требуется около 20 минут, чтобы при помощи слесарей переустановить вилочный захват обратно на ковш. Экономический эффект в этом случае составил более 140 тысяч рублей.

Все рационализаторские предложения, поданные Александром Владимировичем, направлены на сокращение простоя механизмов в ремонте, снижение затрат на приобретение запасных частей, повышение надежности грузоподъемных механизмов, изготовление деталей в условиях мастерской.

Руководство дистанции и коллектив, в котором работает Александр Гурулев, ценят его за инициативность, трудолюбие, способность правильно и своевременно сориентироваться в любой рабочей обстановке, мобильно организовывать людей на выполнение плановых задач.

По словам начальника Хабаровской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций Андрея Ларькина, коллектив участка, возглавляемого Александром Гурулевым, работает



слаженно, без нарушений трудовой и технологической дисциплины, без браков и производственного травматизма.

Имея за плечами большой жизненный опыт и будучи технически грамотным специалистом, Александр Владимирович принимает активное участие в наставничестве и привлечении к рационализаторской деятель-

ности молодых специалистов.

— Я стараюсь заинтересовать, увлечь молодых специалистов, — говорит Александр Владимирович, — хочется удержать молодые кадры, чтобы не было их утечки, а был только приток.

Юлия ВОЛКОВА

Фото автора

ЛУЧШИЕ ОБЩЕСТВЕННЫЕ

Рассмотрев итоги работы общественных инспекторов по безопасности движения поездов в первом квартале президиум дорпрофсожа совместно с руководством дороги признали лучшими общественными инспекторами:

— МУРАШОВА Виктора Васильевича — машиниста электровагона эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2;
— ФАТИЕВА Эдуарда Павловича — машиниста тепловоза эксплуатационного локомотивного депо Уссурийск;
— ДЕМЧЕНКО Игоря Николаевича — ведущего инженера по безопасности движения эксплуатационного локомотивного депо Комсомольск-на-Амуре;
— СУРНИНА Николая Анатольевича — осмотрщика-ремонтника вагонов эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2;
— БУЙВОЛ Виталия Викторовича — бригадира эксплуатационного вагонного депо Уссурийск;
— МАСЛАЦОВА Илью Александровича — осмотрщика-ремонтника вагонов эксплуатационного вагонного депо Комсомольск-на-Амуре;
— ЗОЛУТХИНА Сергея Владимировича — осмотрщика-ремонтника вагонов эксплуатационного вагонного депо Тынды;

— ЛЫНОВА Андрея Эдуардовича — оператора дефектоскопной тележки Бикинской дистанции пути;
— КРЫЛОВА Александра Сергеевича — оператора дефектоскопной тележки шестой Хабаровской дистанции пути;
— ТОПОЛЬНЯКА Василия Федоровича — оператора дефектоскопной тележки Уссурийской дистанции пути;
— ВЕРКУНИЧ Виктора Михайловича — оператора дефектоскопной тележки Высокогорненской дистанции пути;
— ГЕРМАНА Дмитрия Сергеевича — наладчика дорожно-строительных машин и механизмов Амгуньской дистанции пути;
— КУРЛЫКИНА Юрия Николаевича — оператора дефектоскопной тележки Беркавитской дистанции пути;
— НИКУЛИНА Николая Васильевича — оператора дефектоскопной тележки Беркавитской дистанции пути;
— ПРИСПЕШКИНА Александра Валерьевича — электромеханика Биробиджанской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
— КОСТЕНКО Александра Владимировича — старшего электромеханика Спасск-Дальненской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;

— ЯКУШЕВА Алексея Павловича — старшего электромеханика Комсомольской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
— КИРИЛЛОВА Юрия Мефодиевича — старшего электромеханика Февральской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
— ВОРОБЬЕВА Константина Васильевича — электромеханика района контактной сети железнодорожной станции Биробиджан, Хабаровской дистанции электроснабжения;
— КУЗЬМЕНКО Евгения Алексеевича — электромонтера района контактной сети железнодорожной станции Сибирцево Уссурийской дистанции электроснабжения;
— БЕЛОУС Аллу Ивановну — электромонтера Ургальской дистанции электроснабжения;
— КРЕХАЛЕВА Виктора Анатольевича — составителя поездов железнодорожной станции Облучье;
— КОЛОТИЛИНУ Людмилу Петровну — бригадира пункта коммерческого осмотра железнодорожной станции Тынды;
— РЫЛЬКОВУ Ольгу Васильевну — дежурного по железнодорожной станции Золотинка;
— ПОГРЕБЕННОГО Михаила Борисовича — машиниста электропоезда моторвагонного депо Первая Речка.

ОТМЕЧЕНЫ ЗНАКОМ РЖД

За большой личный вклад в обеспечение безопасности движения поездов, укрепление трудовой и технологической дисциплины и активную работу по контролю за безусловным соблюдением требований Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации приказом президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина знаком «За безопасность движения» с выдачей премии в размере 12 000 рублей каждому награждены:

— БОБРОВ Александр Викторович — начальник участка производства Бикинской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
— ГАВРЫШ Иван Макарович — дорожный мастер Уссурийской дистанции пути;
— ДОРОГИНСКИЙ Вячеслав Анатольевич — приемщик вагонов в депо Дальневосточной региональной дирекции по обслуживанию пассажиров;
— ИЩЕНКО Ирина Григорьевна — мастер вагонного ремонтного депо Партизанск;
— КОЛЕСНИКОВ Валерий Анатольевич — машинист тепловоза эксплуатационного локомотивного депо Новый Ургал;
— СОРОКИН Олег Николаевич — машинист-инструктор локомотивных бригад эксплуатационного локомотивного депо Тынды;
— ХВАЛИН Виктор Александрович — заместитель начальника Бикинской дистанции пути.



НЕ ВСЕ ТАК ГЛАДКО, КАК КАЖЕТСЯ

На состоявшемся заседании президиума дорпрофсожа был рассмотрен вопрос о работе общественных инспекторов по безопасности движения поездов в первом квартале 2010 года. На заседании, в частности, было отмечено, что по итогам работы в первом квартале (январь—март) 2010 года по вине структурных подразделений и дорожных дирекций Дальневосточной железной дороги допущены 52 события, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, против 56 событий за аналогичный период 2009 года. Снижение составило 4 случая, или 7,1 процента по отношению к первому кварталу 2009 года.

Рост количества событий (браков в работе), связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, по отношению к 2009 году допущен по хозяйству пути, локомотивному хозяйству. Наибольшее количество событий допущено по вине ремонтных локомотивных депо Дирекции по ремонту тягового подвижного состава и составило 27 случаев из 52 по дороге, или 52 процента. Рост событий в 3 раза допущен ремонтными локомотивными депо Приморское и Тынды-Северная.

Из 52 событий (случаев брака) 2 случая с пассажирскими поездами и 1 случай с грузопассажирским поездом допущены по вине работников дирекции по ремонту тягового подвижного состава. За аналогичный период 2009 года допущены

2 случая брака с пассажирскими поездами по вине работников дорожной Дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении. С грузопассажирскими поездами событий не допускалось.

Ухудшение состояния безопасности движения поездов (рост событий) по итогам работы за 3 месяца 2010 года (первый квартал) в сравнении с аналогичным периодом 2009 года допущено на Хабаровском отделении — эксплуатационное локомотивное депо Облучье; на Владивостокском — Владивостокская дистанция пути, Ружинская дистанция электроснабжения, эксплуатационное локомотивное депо Партизанск; на Комсомольском — Высокогорненская дистанция пути; на Тындинском — Тындинская дистанция пути и Тындинская дистанция электроснабжения. Среди предприятий Дирекции по ремонту тягового подвижного состава увеличено количество событий в ремонтных локомотивных депо Приморское и Тынды-Северная.

Согласно отчетным данным за первый квартал, поступившим с отделений железной дороги, по состоянию на 31 марта 2010 года на отделениях дороги работают 155 советов общественных инспекторов по контролю за обеспечением безопасности движения поездов (в четвертом квартале 2009 года их было 161) с общим количеством общественных инспекторов 2517 человек (в четвер-

том квартале 2009 года — 2642).

Что же касается дирекций дорожного подчинения, данных о работе советов общественных инспекторов как не поступало в 2009 году, так и не поступает в текущем году. Неизвестно, ведется ли там какая-либо работа. Представлений на поощрение общественных инспекторов также не поступает.

В течение первого квартала 2010 года проведены 9048 проверок (в 4 квартале 2009 года — 8425 проверок), по результатам которых выявлены 22 597 нарушений (в 4 квартале — 23 030 нарушений), в том числе приняты незамедлительные меры по предотвращению 832 грубейших нарушения (в 4 квартале 2009 года — 352). По выявленным нарушениям привлечены к ответственности 197 работников (в 4 квартале — 213 работников или нарушителей технологической дисциплины).

Проведены 173 (203) заседания советов, на которых разобраны 8632 (9099) нарушения. Самый большой процент нарушений разбирается на Хабаровском отделении дороги, где разобраны 7987 нарушений, или 92,5 процента от общего количества. Проведены 204 совещания и 208 технических занятий с общественными инспекторами. Поощрены 118 общественных инспекторов. По случаям событий, допущенных на сети железных дорог, в том числе и на Дальневосточной, выпущены 322 тревожных сигнала, 316 информа-

ционных листов, оформлены 363 уголка по безопасности движения поездов.

Вместе с тем при высоком уровне выявляемости нарушений, эффективность их устранения низка. Где хуже обстановка с обеспечением безопасности движения поездов, там и ниже эффективность работы советов.

Положительная роль советов общественных инспекторов не вызывает никаких сомнений. Только вот направление их работы на повышение эффективности работы общественных инспекторов в деле обеспечения безопасности движения поездов требует внимания со стороны руководителей структурных подразделений, дирекций дорожного подчинения и служб.

На данном этапе руководители служб (кроме автоматики и телемеханики) и дирекций дорожного подчинения организацией работы советов общественных инспекторов не занимаются, их влияние на работу советов в подведомственных подразделениях крайне незначительное. Кандидатуры на звание «Лучший общественный инспектор по контролю за безопасностью движения поездов», «Лучший совет общественных инспекторов» и «Лучшее предприятие по безопасности движения поездов» по итогам работы за квартал и год в службах не рассматриваются. В дорожных дирекциях эта работа провалена, по крайней мере в 2009 году работа не велась, материалов на заседание

дорожного совета не предоставлялось. Вся работа проводилась на уровне отделений железной дороги.

В условиях перехода железной дороги на работу без отделенческой структуры, организация работы с общественными инспекторами перейдет на ответственность служб управления дороги и дорожных дирекций (ДУД, НДОПН, ДПМ). Поэтому уже сейчас требуется ввести в службах и дирекциях ответственных за организацию данной работы. Во вновь образованной дирекции управления движением до настоящего времени не создан совет по организации работы общественных инспекторов. В дирекциях, где нет советов, требуется создать, а при их наличии, в связи с кадровыми изменениями в руководстве, требуется пересмотр составов советов.

Отмечается недисциплинированность руководства Владивостокского отделения дороги в части несвоевременного предоставления кандидатов на присвоение звания «Лучший общественный инспектор по безопасности движения» по итогам работы за первый квартал 2010 года.

В целях обобщения опыта работы лучших советов общественных инспекторов предложено провести в августе дорожное совещание с общественными инспекторами по контролю за безопасностью движения поездов.

КОГДА НАВЕДУТ ПОРЯДОК?

В ходе текущего контроля выполнения законодательства о труде техническим инспектором труда профсоюза на Хабаровском отделении дороги Сергеем Кузнецовым проведены проверки на станции Хабаровск-2, в Хабаровской дистанции сигнализации, централизации и блокировки, базе-29.

В административно-бытовом здании станции Хабаровск-2 отсутствует план эвакуации на случай пожара, электрощиты не укомплектованы диэлектрическими ковриками, отсутствуют однолинейные схемы. В здании маневровой вышки № 4 разбита дверь и поломана оконная рама, отсутствуют перила на лестнице. В помещении регулировщиков скорости на нечетной горке шкаф для сушки спецодежды и обуви изготовлен из фанеры, а не из несгораемого материала, электророзетка для подключения нагре-

вательных приборов установлена внутри шкафа. На четной сортировочной горке поломан деревянный настил на рабочем месте расцепщика вагонов. В парке отправления четных поездов у сигналов М503, М505 валяются старогондние рельсы и крестовина, оставшиеся после смены стрелочного перевода. На нечетной сортировочной горке в междупутьях 14-15 и 15-16 путей валяются старогондние шпалы.

На посту ЭЦ дистанции сигнализации, централизации и блокировки на ст. Хабаровск-1 маршруты служебных проходов не согласованы с начальником станции, дизель-генераторная не оборудована вытяжной вентиляцией. На посту ЭЦ ст. Хабаровск-2 нечетной системы в помещении релейной разоборудованы три светильника, 50 процентов ламп перегоревшие. В мастерских ст. Хабаровск-2 нечетной системы

отсутствует помещение для сушки спецодежды и обуви, находится неисправный инструмент, губки на слесарных тисках не укреплены, неисправны два углекислотных огнетушителя, на наждачном станке изношенный круг, в помещении аккумуляторной находятся посторонние предметы, шкафы для спецодежды в гардеробной поломаны, гардеробная захламлена негодной одеждой и обувью.

Трапы и пешеходные лестницы на эстакадах складов № 4, 5, 7 базы-29 неисправны, в журнале 3-ступенчатого контроля нерегулярно делаются отметки о выполнении замечаний, журнал ведется с нарушением регламента, отсутствует перечень и график разработки и пересмотра положений и инструкций по охране труда, не избраны уполномоченные по охране труда и не создан комитет по охране труда.

ПОСЛЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВА ТЕХИНСПЕКТОРА

Комсомольская дистанция сигнализации, централизации и блокировки. Проведен повторный инструктаж стропальщику цеха механизации А. В. Юдину; приказ № 69 от 04.02.2010 года «Об организации технического надзора за безопасной эксплуатацией технических устройств на опасных производственных объектах, регистрируемых в инспекции Ространснадзора» согласован с Ространснадзором; разработана технологическая карта по складированию грузов, в инструкции по безопасности ведения работ для стропальщика указан порядок обмена сигналами между стропальщиком и крановщиком.

Крановщикам и стропальщикам проведен инструктаж относительно порядка и габаритов складирования; в цехе определено место для хранения кислородных баллонов. В помещении гаража: шины и провода защитного заземления окрашены в черный цвет, розетки установлены согласно правил, на выключатель наружного освещения нанесены надписи «вкл.» и «выкл.», светильники оборудованы защитным кожухом. В распределительном щите освещения ЩО-2 однолинейная схема разработана и вывешена; в ЩО-1 заизолированы концы проводов; осмотровая яма оборудована стационарными упорами для колес АТС (колесоотбойные бруссы).

В сварочном помещении испытан сварочный реостат, контур защитного заземления окрашен в черный цвет, на светильнике установлен защитный плафон. В помещении электрощитовой схема магистральной и распределительной сети электроснабжения гаража выверена в соответствии с действующими устройствами; разработана и вывешена в ЩВП однолинейная схема.

Юрий ТЕН,
технический инспектор труда профсоюза на Комсомольском отделении

ИГРА В ЖМУРКИ С БОЛЬШОЙ БЕДОЙ

Окончание. Начало на 1-й стр.

Несущая способность свай оказывается явно недостаточной и приводит к значительным осадкам даже в зимний период. 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 2 метров от здания. Освидетельствовавшие свайные основания специалисты института Фундаментпроект выявили отклонение отметок фактически погруженных свай от проектных до 3 метров. Нижние концы свай находятся в слое суглинка и опираются на рыхлый обводненный шлам. А наличие двухметровой линзы льда еще более усложняет ситуацию.

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

Как бы там ни было, но в конце 90-х — начале 2000-х годов начался процесс активного проседания здания.

Появились трещины, все более увеличивавшиеся в размерах. Строение начало разрушаться. Следует заметить, что руководители и специалисты ПМС не сидели сложа руки. Они принимали различные самостоятельные меры по приостановке опасного процесса. Своими силами проводилось усиление связей, заваривались разорванные сварные соединения и другие, входящие в компетенцию местных начальников операции.

Руководители рангом повыше активно занимались бумаготворчеством. И лишь в январе 2006 года появился Акт внепланового осмотра зданий (сооружений). Председатель комиссии и. о. ПМСГ В. И. Кухарина, члены комиссии: мастер хозяйств А. М. Галанов, инженер техотдела Л. В. Елистратова, и. о. главного механика К. В. Рубан с участием представителей НОДГ-6 П. В. Бровциной, НОДБТ-6Л. Н. Шевчук, НГЧ В. В. Бобровникова вновь констатировали просадки монолитных железобетонных полов, местами до 400 мм; деформацию стеновых панелей с трещинами между ними до 120 мм; нарушение горизонтальности кровли с разрывами гидропокрытия. Полы в смотровых канавах № 1, 2 и 3 имеют просадки, и в результате — разрывы в стенах канавы свыше 200 мм. Просадки несущих железобетонных колонн здания составляют 250—300 мм, а вертикальные отклонения от оси — от 120 до 250 мм. Просадки колонн привели к тому, что в швах стеновых панелей появились разрывы до 120 мм. Панели выпирают наружу.

Перечисление факторов, которые



могут привести к большой беде, можно продолжать до бесконечности. И таких документов немало. А. М. Галанов показал две папки переписки и книгу телеграмм и телефонограмм от руководства дороги. В статье «Под косою смерти», опубликованной 24 октября 2007 года в газете «Профсоюзная жизнь», был резонно поставлен вопрос: сколько же можно вести эту бумажную круговорот? Не пора ли конкретно и определенно взяться за практическое решение судьбы злополучного здания? Неужели история с обрушением кровли в вагонном депо Сасово Рязанского отделения Московской железной дороги так ничему и не научила?

Критике вроде бы вняли. После публикации в ПМС-249 прибыла комиссия Дальневосточной дирекции по ремонту пути под председательством ее главного инженера. В соответствии с решением визитеров в ПИС было доставлено 18 тысяч кирпичей и выделено на проектно-испытательские работы 4 млн рублей.

На этом все и закончилось. Проверка, проведенная техническим инспектором труда профсоюза на Тындинском отделении дороги показала, что выделенные деньги освоены не были. Почему? Ответ удивительно прост — не заключили договор с подрядчиком. А это значит, что за минувший год для ликвидации опасной ситуации ровным счетом ничего сделано не было. Даже самого элементарного — предварительных подготовительных работ по ремонту здания.

Тогда за дело взялось руководство ПМС. Совместно со специалистами

филиала дорпрофсоюза на Тындинском отделении ДВЖД в конце 2007 года приняли решение вывести людей, занятых в АБК, из опасной зоны. Их рабочие места были перемещены в противоположное крыло здания.

Четвертого июня 2008 года технический инспектор труда профсоюза на Тындинском отделении вновь проверил состояние охраны труда в ПМС. Он установил, что процесс разрушения зданий ОЭРП и АБК прогрессирует. Трещины между стеновыми панелями увеличились приблизительно до 300 мм. Появились они (причем значительной величины) и в кирпичной кладке там, где соединяются здания. Нижний ряд остекления на первом этаже демонтирован и забит фанерой. Стекла окон выдавлены из оконных проемов и разрушены.

На проектно-испытательские работы было выделено в 2008 году 1400 тысяч рублей. Сумма из-за финансовых проблем дирекции уменьшена вдвое. Что удалось сделать на эти деньги, сказать трудно, но очередная проверка осенью дала возможность констатировать увеличение трещин в здании еще на 2-3 см. Так показывали метки-«маячки», установленные летом того же года. А в соединении боковых бетонных плит появились настоящие дыры до 30 см величины.

Не выпускала ситуацию из поля зрения и газета «Профсоюзная жизнь». Она еще дважды обращалась к этой теме. Тревожились все. Спокойствие сохраняла лишь Дальневосточная дирекция по ремонту пути. Ее руководители легко выделяли средства на решение указанных

выше проблем. И столь же легко их уменьшали. В 2009 году было запланировано отпустить 16 млн рублей. Потом ее снизили до 2,5 млн. И по сей день достоверно не установлено, какая же сумма выделена на проект реконструкции здания.

В результате есть то, что есть: крайне тревожная и опасная ситуация. Сибирский институт по проектированию инженерных сооружений и промышленных предприятий путевого хозяйства и геологических исследований Сибгипротранспуть в октябре-ноябре прошлого года совместно с учеными Тындинской мерзлотной станции провел обследование здания ОЭРП. Установлено, что производственный корпус находится в аварийном состоянии, не допускающем его эксплуатацию. Капитальный ремонт здания невозможен.

А ведь рядом три железнодорожных пути для ремонта и отстоя техники, две смотровые канавы для автотранспорта и машин. Здесь же — токарный, кузнечный и электроцех, слесарная, аккумуляторная и зарядная, склады металла и пожарного инвентаря. И главное — здесь работают люди, почти 80 человек. В любой момент (постучим по дереву) может случиться непоправимое. А факторов для этого предостаточно. Рядом со зданием, буквально в 5—7 м, уложен железнодорожный путь, по которому идут поезда, дающие вибрационный резонанс. Близ стены проложена теплоцентраль, питающая поселок. Принадлежит она коммунальным системам БАМа. С труб содрана изоляция, из-за чего подтаивает земля. И самое немаловажное — сейсмичность до 7 баллов. Вздригнет земля, не дай господь, и ведь завалится все вдрызг растрескавшееся строение. А что будет с людьми?

Поймите, это не страшилка. Дело не терпит отлагательств. Техническая инспекция труда Тындинского филиала дорпрофсоюза свое слово для безопасности людей сказала. Дело — за вышестоящими инстанциями.

Сергей МАРКОВ,
технический инспектор труда —
заместитель председателя филиала
дорпрофсоюза на Тындинском
отделении ДВЖД;
Геннадий АСТАХОВ,
корреспондент газеты
«Профсоюзная жизнь»

Фото Геннадия Астахова



ДОВОЛЬНЫ НЕ ВСЕ

Реабилитация работников локомотивных бригад стала темой обсуждения на очередном заседании президиума дорпрофсожа

На заседании было отмечено, что реабилитация осуществляется в соответствии с «Положением о проведении реабилитационных мероприятий работникам локомотивных бригад на Дальневосточной железной дороге» и приказом начальника Дальневосточной железной дороги от 29 августа 2009 года № 708 «Об организации медицинской реабилитации работников локомотивных бригад на базе учреждений Дирекции социальной сферы в санаториях-профилакториях «Железнодорожник», «Экспресс», Ружино, «Надежда».

Направление работников на реабилитационные мероприятия осуществляется путем выдачи путевок сроком на 10 дней в период основного оплачиваемого отпуска по заключению цехового терапевта, принятого с учетом мнения психолога, и оформлением сопроводительных талонов, в которых указывают группу здоровья, диагноз, результаты психологического обследования и рекомендации.

В эксплуатационных локомотивных депо проводится анализ заболеваемости с временной утратой трудоспособности и состояния здоровья работников локомотивных бригад. На основании анализа составляются пофамильные списки с учетом обязательного охвата «первозимники» и работников в возрасте старше 45 лет. Согласно этим спискам работники локомотивных бригад направляются на реабилитационные мероприятия.

План реабилитации на 2009 год был оздоровить 1752 человека, фактически же на реабилитации побывали 1814 человек. Сумма затрат на реабилитацию составила 29 млн рублей. В первом квартале планировалось реабилитировать 477 человек, однако прошли реабилитационные мероприятия только 395 человек, или 83 процента от плана.

В ходе подготовки материалов для рассмотрения данного вопроса на президиуме были проведены проверки организации реабилитационных мероприятий в санаториях-профилакториях «Железнодорожник», «Экспресс», Ружино и «Надежда».

При подготовке вопроса были проверены условия медицинской реабилитации, состояние санаториев-профилакториев и оздоровительного лагеря им. Горького в Ружино.

В санатории-профилактории «Экспресс» в ходе проверки выявлено, что в ряде жилых комнат установлены новые металлические кро-

вати, но спать на них невозможно без специальных пружинных матрасов. Температурный режим в комнатах в зимнее время не соответствует нормальным для проживания условиям. Необходимо произвести замену сантехнического оборудования на современное. Мебель в комнатах устаревшая, ремонту не подлежит, отсутствуют телевизоры и холодильники, нет инвентаря для занятий спортом, отсутствует магазин-буфет для приобретения товаров первой необходимости.

Среди прочих недоработок на президиуме отмечалось отсутствие обратной связи с цеховыми терапевтами и возможности прохождения очередной медицинской комиссии в период прохождения реабилитации. Большинство работников, прошедших реабилитационные мероприятия в профилакториях, отмечают как недостаток то, что реабилитация проводится в период очередного отпуска, по мнению некоторых локомотивщиков, нет заметного улучшения состояния здоровья.

Редакция газеты «Профсоюзная жизнь» обратилась к заместителю начальника РДМО Александру Быканову с просьбой высказать свою точку зрения по поводу реабилитации машинистов и их помощников. Александр Николаевич комментировать ситуацию отказался, заметив, что санатории-профилактории относятся к Дирекции социальной сферы, а не к региональной дирекции медобеспечения. Поскольку от медиков ничего в данном вопросе не зависит, то и их точка зрения ничего сегодня не значит. Хотя, как заметил заместитель начальника РДМО, есть у них свой взгляд на этот вопрос.

А вот мнение о реабилитации самих локомотивщиков.

Председатель профкома локомотивного эксплуатационного депо Партизанск Владимир КУЧЕРЯВЕНКО:

— Кого в первую очередь отправить на реабилитацию, решает сектор по работе с персоналом совместно с нашим психологом. Далеко не все охотно соглашаются в обязательном порядке провести часть своего отпуска в санатории-профилактории. Я недавно ездил, смотрел, как отдыхают наши работники в «Экспрессе». Хочу сказать, что проживание оставляет желать лучшего. Есть одна комната люкс, там все в полном порядке. А остальные, можно сказать, запущенные. И очень холодно.

Кроме того, реабилитируемым нечем занять себя после обеда, то есть,

по окончании процедур. Ни спортзала, ничего нет. Жалуются, что скучно. Вместо нормального магазина имеется ларечек, где и продуктов, чтобы перекусить нормально, нельзя купить.

Машинист эксплуатационного локомотивного депо Партизанск Виталий САДЫКОВ:

— Никакими положительными впечатлениями поделиться не могу от реабилитации в санатории-профилактории «Экспресс». Абсолютно ничего интересного. Из развлечений только один бильярд, да и туда постоянно стоит очередь. Благо, один из коллег привез с собой телевизор, хоть такое разнообразие было. В комнатах очень холодно. Не спасали даже теплые одежда и одеяла, привезенные с собой. Если бы не тепловентилятор «Ветерок», который также привез с собой один из предпримчивых коллег, мы бы все, скорее, заболели, чем оздоровились.

Председатель профкома эксплуатационного локомотивного депо Комсомольск Николай ПЯТКИН:

— Согласно приказа начальника Дальневосточной железной дороги, реабилитацию локомотивных бригад в обязательном порядке должны проходить прежде всего «первозимники», а также машинисты и помощники машинистов, возраст которых старше 45 лет. Это я и объясняю тем, кто приходит ко мне в профком с просьбой реабилитацию не проходить. Причины называют самые разные. Очень многие сетуют на непонимание в семье со стороны супруги. В таких случаях я прошу сказать мне номер телефона жен, чтобы мог лично объяснить ситуацию, что их мужья едут не на курорт, а за необходимостью восстановить здоровье и нервную систему. Кто-то просит «поделить» реабилитационный отпуск на две части: в первой он бы проходил процедуры, а во второй отдыхал вместе с женой. Объясняя, что это невозможно. Вместе с тем мое мнение, как бывшего машиниста-инструктора, и машинистов таково, что реабилитация проводится не совсем правильно. Мы неоднократно поднимали вопрос о том, чтобы во время нахождения в санатории-профилактории члены локомотивных бригад одновременно бы проходили и медкомиссию годовую. А так им приходится тратить время отдельно, чтобы пройти комиссию.

Машинист эксплуатационного локомотивного депо Комсомольск Александр ПАСЬКО:

— Я проходил реабилита-

цию в санатории-профилактории «Железнодорожник», и мне все очень понравилось. Расслабляющая обстановка, свежий воздух, тишина. Персонал очень внимательный и заботливый. Всегда стараются пойти навстречу реабилитируемым. Вкусная сытная кухня, чистые уютные комнаты, приятные процедуры. Очень понравилась так называемая спелеопещера, в которой создана релаксирующая обстановка. Многие мои коллеги хотят поехать, например, в Тумнин. Я там не был, сравнивать не с чем. Зато в «Железнодорожник» я с удовольствием поеду опять.

Машинист эксплуатационного депо Комсомольск Алексей БАБИЧЕВ:

— Мне не нравится несколько моментов в реабилитации локомотивных бригад. Во-первых, чтобы не отрывать человека от производства, она проводится в очередной отпуск, то есть, десять дней от него убывает. Во-вторых, реабилитация проходит в обязательном порядке для всех, хотя должна, я считаю, проводиться только для тех, кто действительно в ней нуждается, — машинисты и помощники с пониженной проприетностью, стоящие на учете у врача, «первозимники» и те, у кого на путях произошел несчастный случай (то есть, испытавшие стресс) и подобные категории. Или по желанию. Считаю, что если я успешно прошел медицинскую комиссию, я не должен в обязательном порядке тратить часть своего отпуска на реабилитацию, потому что здоров и поправлять мне нечего. А в результате десять дней тратится на то, чтобы отъехать и отоспаться. При этом ничего плохого про «Железнодорожник» сказать не могу. Отличное питание, большие комнаты, хороший персонал, место замечательное. И все же очень не хватает волейбольной, баскетбольной площадок, тренажерного зала, настольного тенниса, чтобы люди могли после процедур занять себя по интересам.

Помощник машиниста эксплуатационного локомотивного депо Комсомольск Анатолий ИШКОВ:

— Я считаю, что реабилитация для локомотивных бригад нужна. Особенно тем, у кого возраст подходит к пятидесяти, она обязательна. Отдохнуть, поправить здоровье. Я который год ездю в Тумнин по путевке, а не в «Железнодорожник», и мне очень нравится. Персонал вежливый. Имеются спортзал, тренажеры. Я занимаюсь с тренером, и скучать

мне не приходится. Вот если бы еще имелся велосипед и удочка, совсем было бы здорово! Я оздоравливаюсь там и отдыхаю с удовольствием. А тех, кто сетует, что реабилитация приходится на отпуск — не понимаю. У нас отпуск в среднем пятьдесят—шестьдесят дней. По-моему, за это время можно все успеть!

Председатель профкома эксплуатационного локомотивного депо Тьнда Виктор ЛУКАШОВ:

— Кого из машинистов и помощников машинистов в первую очередь послать пройти реабилитацию, решают в отделе кадров. Прежде всего обращают внимание на тех, кто чаще всего отсутствует по болезни. Многие не хотят проходить реабилитацию, потому что ее проводят во время отпуска. Кто-то хочет быть с семьей, у кого-то не закончен ремонт, какие-то другие запланированные дела. Случаются и жалобы от уже прошедших реабилитацию локомотивщиков. Например, этой зимой выражали недовольство тем, что не удалось пройти все процедуры. Вообще, думаю, желание или нежелание наших работников проходить реабилитацию зависит прежде всего от качества оздоровительного учреждения.

Машинист эксплуатационного локомотивного депо Тьнда на ст. Беркаит Дмитрий УСИКОВ:

— Я больше склоняюсь к нейтральному мнению, что касается реабилитации локомотивных бригад. Есть здесь свои плюсы. Человек расслабляется, наблюдает природу, дышит свежим воздухом, проходит процедуры. Но считаю, что за десять дней здоровье серьезно поправить невозможно. Не нравится, что здесь скучно, мучает безделье. Если бы реабилитацию не навязывали в обязательном порядке, я бы, скорее, не поехал. Ну, может быть, только зимой, когда накапливается усталость. Но отпуск выпал в конце весны, выбирать не приходится...

На заседании президиума начальнику службы локомотивного хозяйства Н. В. Дмуху предложено совместно с РДМО разработать положение о проведении медицинской реабилитации локомотивных бригад. Начальнику дирекции социальной сферы В. И. Войченко — разработать мероприятия по ремонту и оснащению новым медицинским оборудованием санатория-профилактория «Экспресс».

Антонина ПИВНЕВА,
Юлия ВОЛКОВА

СМЕНА

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЫ БУДУЩЕГО БЛЕСНУЛИ ПОЗНАНИЯМИ

Региональный конкурс научно-исследовательских работ, творческих проектов под названием «Интеллект будущего» прошел в школе-интернате № 28 ст. Смоляниново. В нем приняли участие и ученики школ-интернатов № 29 (Уссурийск), № 30 (Комсомольск-на-Амуре).

Прежде чем подготовить доклады, школьники интерната № 30 наглядно посмотрели работу вагонного хозяйства в ремонтном вагонном депо Комсомольск. С помощью заместителя начальника Александра Чумакова познакомились с колесным цехом ремонта тележек и видами и назначениями вагонов. Нам предложили осмотреть и инструментальный цех. Эрудированность и масштаб знаний

вызвали уважение к Александру Чумакову.

Знания, полученные на экскурсии в вагонном депо, пригодились для отражения в докладах. Темы докладов были самые разнообразные.

Первое место получила ученица 10а класса Анна Бабура за работу «История создания железной дороги». Отмечен доклад Дмитрия Денисенко «Использование тепловых двигателей на железнодорожном транспорте», за глубокие познания и эрудированность.

Все участники семинара поощрены благодарственными письмами.

Галина СТОРОЖЕНКО,
социальный педагог школы-интерната № 30



Фото из архива школы-интернат № 30

НЕ СТАРЕЯ ДУШОЙ...

Красноармеец Муратов, ушедший на фронт Великой Отечественной с парада 7 ноября 1941 года в студеной Москве, в свои 92 года душой молод и полон оптимизма



Вальс в ...92 года

Фронтowymi ста граммами и «Вальсом фронтовой сестры» в исполнении юной солистки Оксаны Резниченко началось в Тынде чествование ветеранов Великой Отечественной войны и трудового фронта. Его организовали Тындинское отделение дороги, филиал дорпрофсожа, совет ветеранов войны и труда, творческие коллективы Дворца культуры железнодорожников.

На встречу собрались чуть более десяти человек из числа тех, чью жизнь опалили тяжкие и страшные годы. Их тепло приветствовали заместители начальника отделения дороги Александр Джунковский, председатель филиала дорпрофсожа Виктор Сверкунов, председатель совета ветеранов Галина Карымова. Выступавшие говорили о том, что делали и продолжают делать все от них зависящее, чтобы сделать насыщеннее жизнь ветеранам на склоне лет, пожелали им крепкого здоровья и мужества в преодолении возрастных недугов и невзгод.

Музыкально-поздравительную часть встречи осуществляли лучшие творческие силы ДКЖ. Ведущая вечер методист Елена Афанасьева подходила буквально к каждому из присутствующих, вызывая их на разговор-воспоминания. Кому-то удавалось рассказать отдельные эпизоды тех далеких лет, а кому-то не давали сделать это слезы горечи за юность среди смерти и крови, холода и голода. Вот Дмитрий Тимофеевич Леонов. 13-летним парнишкой он начал работать в колхозе, а в 16 был уже командиром орудия в боях с японскими милитаристами на Дальнем Востоке. Самому старшему из присутствовавших Алексею Никифоровичу Терехову — 95 лет. Его фронтовая биография началась в железнодорожных войсках на Финской войне. Потом Великая Отечественная... После ее окончания в августе 1946 года он принимал участие в восстановлении железнодорожного сообщения в Северной Корее.

В 48-й Особой паровозной колонне Ленинградского фронта прошла военная молодость почетного железнодорожника Анатолия Яковлевича Федулова.

В тылу тоже было не сладко. Фронт нужно было снабжать всем необхо-

димым для разгрома ненавистного врага. Обязанность эта легла на плечи детей, женщин, стариков. Труженицы тыла Анфиса Артемовна Карлова, Анастасия Григорьевна Комогорцева, Мария Кузьминична Королева, Мария Сергеевна Леонова и другие, пришедшие на встречу, проявляли чудеса трудолюбия, чтобы приблизить Победу. В честь каждого из присутствовавших звучали музыкальные поздравления юных исполнительниц из образцового театра песни «Зернышки», солисток ДКЖ.

Постепенно вечер плавно начал принимать лирическое направление. Зазвучала мелодия вальса. И тут случилось, казалось бы, невообразимое: 92-летний фронтовик Василий Иосифович Муратов отставил в сторону трость, по-молодецки поднялся из-за стола и пригласил на танец одну из присутствующих женщин. Героический поступок ветерана вызвал аплодисменты. А они, казалось, вдохновляли его. Один тур вальса, второй, третий... Старый солдат, казалось, забыл про возраст.

Скажу честно, я искренне порадовался за Василия Иосифовича. Потому что знал, какие тяжкие, нечеловеческие испытания пришлось испытать ему на фронте. И мне захотелось, чтобы о героической судьбе рядового красноармейца узнали и читатели «Профсоюзной жизни».

Напутствие Сталина

Война для красноармейца Муратова началась еще на Халхин-Голе, а закончилась в поверженной фашистской Германии. Сколько пришлось пройти воину фронтовых дорог! Сколько пережить! Но никогда не забывал он и не забудет тот день — 7 ноября далекого 1941 года, когда ему довелось пройти в парадном строю через главную площадь нашей страны.

Дорога на этот исторический парад для Муратова была непростой. Позади, как уже сказано выше, остались бои с японскими захватчиками на Халхин-Голе в 1939 году. Из тех сражений он вышел достойно, с двумя медалями — отечественной «За боевые заслуги» и монгольской. После демобилизации вернулся в родной колхоз. Но мирным трудом, к сожалению, заниматься пришлось недолго: грянуло черное 22 июня 1941 года.

— Нас, восемнадцатого года рождения, с мобилизацией задержали, — вспоминает Василий Иосифович. — Призвали в действующую армию только 15 сентября. В Верхнеудинске, что в Иркутской области, обмундировали, вооружили, дали лошадей. Подучили, как обращаться с ними, — и на фронт, под Москву. В столице красноармеец Муратов получил необычное напутствие перед долгой схваткой с сильным и жестоким врагом. Случилось это на Красной площади, где 7 ноября 1941 года состоялся военный парад в честь 24-й годовщины Октябрьской социалистической революции.

Об этом событии энциклопедия «Великая Отечественная война 1941—1945 годов» рассказывает так:

«Парад проходил в условиях, когда советские войска вели тяжелые оборонительные бои с немецко-фашистскими войсками, находящимися в 70—80 километрах от столицы...»

Торжественный марш войск на Красной площади открыли курсанты минометно-артиллерийского училища, за ними прошли батальоны курсантов училища имени Верховного Совета РСФСР и окружного военно-политического училища. Вслед за курсантами шли полки 2-й Московской и 332-й Ивановской имени М. В. Фрунзе стрелковых дивизий, 1-й полк особой моторострелковой бригады особого назначения, истребительный моторострелковый полк, полк дивизии особого назначения имени Ф. Э. Дзержинского, Московский флотский экипаж, Особый батальон Военного совета Московского военного округа и Московской зоны обороны, батальон бывших красногвардейцев-ветеранов, 2 батальона Всевобуча. За пехотой прошли эскадроны кавалерии, пулеметные тачанки, моторизованные части, артиллерийские полки Московской зоны обороны, сводный зенитный полк ПВО, танковые батальоны резерва Ставки (свыше 200 машин). Часть войск прямо с парада направилась на фронт. Беспрецедентный в истории военный парад оказал огромное влияние на морально-политическое состояние народа и его Вооруженных Сил».

— Накануне, вечером 6 ноября, — продолжает воспоминания Василий Иосифович, — политрук нашего эскадрона провел политинформацию о предстоящем празднике Великого Октября. А комэск Колесников говорил, что надо бить врага, не жалея крови и самой жизни. Ситуация тогда была очень серьезной. Враг буквально ломился в ворота столицы. «В бой пойдем в самое ближайшее время», — утверждал командир. О том, что завтра состоится военный парад и нам предстоит в нем участвовать, никто и словом не обмолвился. И что сегодня отправляемся на передовую, а перед этим пройдем по Красной площади, стало известно только утром седьмого. Быстренько привели в порядок себя и своих лошадей — и рысью к центру столицы. Улицы были безлюдны. На глаза попадались лишь военные патрули. На перекрестках «щетинились» сваренные из кусков рельсов противотанковые «ежи».

В тот день был сильный снегопад, мела пурга. Погода не позволяла вражеской авиации совершить налет на Москву и сорвать торжество. Но нам снежная круговерть не давала возможности рассмотреть путем, кто же был на трибуне Мавзолея Ленина. Было видно, что на лошади проскакал маршал Буденный. В ту пору он был заместителем наркома обороны и принимал парад. Очень хотелось посмотреть на Сталина и внимательно послушать, что же он говорит. А слышимость из-за завываний ветра была отвратительной.

И только потом, когда наша часть, после изнурительных боев, отошла на краткий отдых, мне в руки попала газета с текстом речи Верховного Главнокомандующего. Прочитал ее и глубоко в душу запали слова: «...Война, которую вы ведете, есть война освободительная, война справедливая. Пусть вдохновляют вас в этой войне мужественные образы наших великих предков — Александра Невского, Дмитрия

Донского, Кузьмы Минина, Дмитрия Пожарского, Александра Суворова, Михаила Кутузова! Пусть осенит вас победоносное знамя великого Ленина!» Очень надеялся, повторюсь, увидеть Сталина во время прохождения эскадрона мимо трибуны Мавзолея. Но все внимание уходило на то, чтобы соблюсти, согласно ранжиру, место в строю. Снег сыпал лошадям под ноги, слепил им глаза. Удерживать коней приходилось стремями и поводьями. И как прошли парадным расчетом, честно скажу, не помню. Погода плохая, да и волновался сильно.

Остались позади Красная площадь, обрывки мелодий духового оркестра. Эскадрон сразу же приступил к погрузке в вагоны, и последовал на Волоколамское направление. Там влился в состав кавалерийского корпуса генерала Л. М. Доватора. Именно в этом подразделении и начал свою вторую войну красноармеец Муратов. Кавалерия тогда была весьма относительно родом войск. Немцы гнали на Москву полчища танков. С шашками против стальных чудовищ не поперешь — это очевидно. Всадникам пришлось спешиваться, кавалерия превращалась в обычную пехоту. Танки уничтожали гранатами и бутылками с зажигательной смесью.



Солдатское везение

Вместе с Василием Иосифовичем попробовали посчитать: сколько же раз за войну «косяклява» пыталась прибрать его к себе? И со счету сбились. Вскоре после парада в одном из ноябрьских боев солдат получил ранение в правое бедро. Санчасть, потом сложная операция в Москве, лечение в ивановском и кемеровском госпиталях. В марте 1942-го — выписка. И вновь на фронт. Теперь уже под Воронеж.

На полпути к передовой довелось красноармейцу Муратову то, чего не удалось на параде 7 ноября 1941 года. Не полностью, но все-таки... Он увидел тогдашних руководителей страны. Прямо на шоссе была сооружена трибуна. Рядом находился духовой оркестр. С возвышения к проходящим войскам обращались маршал Ворошилов и председатель ЦИК СССР Калинин.

— Как сейчас помню слова Ворошилова. — Василий Иосифович пытался интонационно воспроизвести услышанное тогда. — Он кричал: «Глубже в землю, меньше поражений!» Калинин же поднимал дух проходивших мимо войск призывом: «Мы надеемся на вас, сибиряки!»

Не вышло у Муратова «глубже в землю». Во время разведки боем получил солдат ранение, которое привело в недоумение всех лечивших его врачей: пуля вошла в ушную рако-

вину и вышла через глаз. После таких серьезных травм люди просто гибнут. А он остался жив, хотя долго не мог вспомнить даже имя матери. От тех боев остался орден Красной Звезды.

И еще одно ранение, после которого красноармеец Муратов был признан годным к нестроевой и получил направление для дальнейшего прохождения службы в батальон аэродромного обслуживания. Хотя и был определен солдат к складу, кладовщику-лимонки остались, и приходилось и заряжать пулеметные ленты, и подтаскивать бомбы к самолетам.

А на Западной Украине опять чуть не погиб. Командировали группу солдат на заготовку продуктов для летной столовой. Всех угораздило попасть в плен к бандеровцам. Скорые на расправу, те повели красноармейцев на расстрел. Спаслись лишь тем, что Муратова не обыскали, а у него в карманах солдатских галифе гранаты-лимонки остались. Василий, когда понадобилось, пустил их в дело.

В его дальнейшей фронтовой биографии было участие в освобождении Киева, взятии Брестлау, в Померанской и Берлинской операциях. И еще одно тяжелое ранение — осколок пробил артерию, и Муратов едва не умер от потери крови. В живых остался чудом.

После войны

Вернулся-таки солдат на родину. Женился, родились и выросли три дочери. Все они получили образование и вышли в люди. На склоне лет решили супруги вместе с детьми определиться на БАМе. Продали своими руками построенный в Зилово (это в Иркутской области) домик, кое-что из имущества, выручили одиннадцать тысяч «догайдаровских» рублей.

Не раз крепко брали Василия Иосифовича в оборот старые боевые раны. Ветеран крепился, и сейчас продолжает держаться, несмотря на преклонный возраст, бороться с недугами и ударами судьбы. Пять лет назад ушла из жизни его любимая супруга Прасковья Захаровна. Солдат великой войны не чувствует себя обездоленным. Его постоянно навещают родственники, члены совета ветеранов. Даже здесь, на чествовании ветеранов, В. И. Муратов появился не один — в сопровождении внуков, которые разделили с дедом радость Победы, а потом проводили его домой. Чтобы с ним, не дай бог, чего-нибудь не случилось.

Крепкого Вам здоровья и долгих лет жизни, дорогой Василий Иосифович. Вам и Вашим сверстникам обязаны жизнью и нынешнее, и последующие поколения.

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора

ЛОКОМОТИВ-ВETERАН ПРОЕХАЛ ПО ХАБАРОВСКУ



Окончание. Начало на 1-й стр.

В поезде я познакомилась с тружеником тыла ветераном Хабаровской дистанции гражданских сооружений Лидией Примич.

Она рассказала, что когда началась война, она была совсем еще девочкой. С другими ребятами они собирали листья табака, мололи их и отправляли на фронт. Туда же бойцам отправлялись сшитые девочками теплые рукавицы. А потом, не окончив школу, она устроилась на завод.

— Тяжело было, — вспоминает Лидия Ефимовна, — ходили голодные, приходилось есть картофельные очистки. Когда закончилась война, было всеобщее ликование, незнакомые люди обнимались и целовались друг с другом...

На всем протяжении дороги состав приветствовали хабаровчане, улыбались, спешили сфотографировать поезд Победы на мобильные телефоны. Паровоз издавал в ответ торжествующие гудки.

Точно в назначенное время ретросостав Победы прибыл на конечный пункт праздничного маршрута — платформу Хабаровского вагонного эксплуатационного депо. Здесь ретро-поезд Победы встретили маршем и улыбками.

На этом торжественные мероприятия не закончились. В 10:30 в вагонном

эксплуатационном депо состоялось открытие мемориальной доски участнику Великой Отечественной войны, участнику парада Победы 1945 года Николаю Гайдуку. Он проработал в депо, придя туда сразу после войны в 1946 году, до 1983 года. На открытии памятной доски присутствовали ветераны Великой Отечественной войны и труженики тыла, представители руководства Дальневосточной железной дороги, Хабаровского филиала дорпрофсожа, а также родственники Николая Гайдука, которые выразили признательность всем, кто принимал участие в открытии мемориальной доски.

После открытия ветераны и приглашенные дружной колонной двинулись к ДК железнодорожников, где прошел митинг с возложением венков к Вечному огню у мемориала погибшим воинам-железнодорожникам.

Закончилась торжественная часть мероприятия салютом оружейных залпов в честь воинов-железнодорожников.

После ветераны и гости отведали вкуснейшую солдатскую кашу, от которой шел ароматный пар. А в завершение всех ждал праздничный концерт, подготовленный силами творческих коллективов ДК железнодорожников.

Юлия ВОЛКОВА

Фото автора

НЕ ЗАБЫЛИ О ВETERАНЕ

5 мая 2010 года председатель профкома и руководство Дальневосточного территориального центра фирменного транспортного обслуживания поздравили с Днем Победы труженика тыла Анну Иосифовну Левченко.

Анне Иосифовне 83 года, стаж работы на железнодорожном транспорте 52 года. С 1942 года начала она работать на ст. Ин агентом по розыску груза, вышла на пенсию с должности товарного кассира Дорожного центра

фирменного транспортного обслуживания (ДЦФТО), служба ТехПД. В коллективе пользовалась уважением, зарекомендовала себя профессиональным работником, имеет большой опыт работы на железнодорожном транспорте, была хорошим наставником для молодых специалистов, принимала активное участие в жизни предприятия, за безупречный труд неоднократно награждалась почетными грамотами, денежными премиями, значком «Отличный движенец»,

именными часами, значком «150 лет железным дорогам», неоднократно получала благодарность за стахановскую работу, награждена медалью «Ветеран труда».

За счет средств предприятия и профсоюзного комитета работники центра подарили Анне Иосифовне мягкую мебель, а также вручили цветы и продуктовый набор.

Елена ИВАНОВА,
председатель профкома ТДЦФТО

ВСТРЕЧИ С РУКОВОДСТВОМ

В канун празднования 65-летия Победы на всех предприятиях, в отделениях прошли встречи руководителей с ветеранами войны.

Состоялась такая встреча и на Комсомольском отделении дороги. Начальник отделения Николай Дмитриук и заместитель председателя филиала дорпрофсожа на Комсомольском отделении Виктор Федин высказали слова признательности тем, кто отстоял родину перед натиском фашистских захватчиков.



Фото из архива филиала дорпрофсожа

ВЕЧНАЯ СЛАВА

В преддверии 65-й годовщины Великой Победы в Уссурийской дистанции пути была проведена огромная работа с ветеранами. На учете в дистанции состоят пять участников Великой Отечественной войны и 12 тружеников

тыла. В канун Дня Победы всех их посетили на дому и в городе, и на линейных станциях представители профсоюзного комитета, совета ветеранов, заместитель начальника дистанции пути по кадрам и социальным вопросам.

Каждому ветерану подарили букет цветов, продуктовый набор, бытовую технику. В ходе беседы выслушали их проблемы, просьбы, и в дальнейшем постараемся все их выполнить.

Ветераны дистанции пути были приглашены на митинг, который состоялся 7 мая в Уссурийске у памятника погибшим железнодорожникам. По окончании митинга ветеранов ждала праздничная программа в кафе «Юбилейное», где они встретились с ветеранами Уссурийского узла, вспомнили и рассказали о своей боевой и трудовой деятельности в годы Великой Отечественной войны.

Здоровье и благополучие защитников Отечества — это наша главная забота. Мы своим вниманием продлеваем им жизнь, а они пусть живут долго и счастливо!

Галина МИНАЕВА,
председатель профсоюзного комитета Уссурийской дистанции пути



Фото из архива Уссурийской дистанции пути

КООПЕРИРОВАНИЕ ПАРОВОЗНЫХ БРИГАД

На Дальневосточной железной дороге в 1942 году паровозные депо были на станциях Хабаровск-2, Облучье, Ин, Вяземская, Литовко, Комсомольск, Биробиджан. По данным на 1 марта 1942 года состояние кооперированного метода ремонта паровозов по депо Дальневосточной железной дороги было следующее.

Всего объединено паровозов по дороге кооперированным методом 124 единицы, то есть 90 % от эксплуатируемого парка. Количество кооперированных групп — 42. Отремонтировано паровозов промывочным методом с начала существования кооперированного метода — 126 единиц, всего выпущено из промывки за этот период (с декабря по февраль включительно) 326 паровозов, то есть около 40 % производственной программы промывочного ремонта выполнено кооперированным методом. Экономический эффект в рублях за весь период (по

неполным данным) — 74 271 рубль. Простой кооперированных паровозов в среднем менее простоя паровоза в промывке на 6 часов.

«Интересно отметить тот факт, что в депо Облучье с начала организации кооперированного ремонта, т. е. с декабря 1941 года по февраль 1942 года включительно, выпущено из промывочного ремонта кооперированным методом всего 10 паровозов. Отдельно по месяцам: за январь — 4 паровоза, за февраль — 6 паровозов. А в период проверки, со 2 по 7 марта, выпущено 4 паровоза, то есть ежедневно — по одному паровозу. Этот факт показывает, насколько мало занималось руководство депо вопросами организации паровозников по ремонту паровозов кооперированным методом. Машинисты отказываются от ремонта кооперированным методом, так как «платят только 25 %, а слесарям платят 100 %». Эти рассуждения машинистов показывают,

насколько плохо поставлена разъяснительная работа среди паровозных бригад. В первый период организации кооперированного метода была очень плохая явка паровозников, поэтому были случаи срыва ремонта. Не вовремя поставлялись детали для ремонта из подсобных цехов. Снабжение инструментом недостаточное, имеются факты подмены инструмента кооперированных машинистов».

Трудности роста кооперированного метода ремонта паровозов заключаются прежде всего в недостаточной массово-разъяснительной работе среди паровозников. Трудности организационно-технического характера связаны с вопросами ослесаривания, присвоения разрядов, доукомплектования групп до уровня комплексных бригад. Недостаточно уделяется внимания со стороны мастеров, бригадиров, техбюро в оказании помощи в

освоении ремонта деталей, проверки качества ремонта и продвижения заказов. Не введена инструкция по оплате и учету работы паровозных бригад по кооперированному методу.

В депо Ин основной недостаток — не разработана временная инструкция производства промывочного ремонта кооперированным методом. В депо Вяземская — лучшие показатели. Основные трудности в освоении метода: нет специалистов, деталей, недостаточна организация.

В начале марта 1942 года были сделаны общие выводы, определены мероприятия и перспективы развития кооперированного метода ремонта паровозов промывочным методом по депо дороги. На основании анализов развития кооперированного метода ремонта по депо дороги были установлены следующие периоды развития кооперированного метода ремонта. Первый период — массово-разъяснительная и

организационная работа. Второй период, чисто организационный: поиск методов системы и как результат — создание временной инструкции по ремонту паровозов в условиях данного депо. Помощь слесарями комплексных бригад при ремонте паровозов, усиленный процесс ослесаривания, через курсы и непосредственно работой на паровозе. Третий период — укомплектование-ослесаривание кооперированных групп, борьба за качество ослесаривания; постепенный отказ от услуг слесарей комплексных бригад. Четвертый период: при наличии стопроцентного охвата кооперированием от рабочего парка паровозов и стопроцентное наличие кооперированных бригад, укомплектованных и ослесаренных по требованиям инструкции, — полный переход на кооперированный ремонт, отказ полностью от услуг комплексных бригад, перевод комплексных бригад промывки на другие работы.

Окончание следует.

О РАБОТЕ С ПИОНЕРАМИ

Шестого июля 1950 года на заседании президиума дорпрофсожа рассматривались итоги работы первой смены в лагере общего типа на ст. Унгун (доклаживал тов. Номерочкин). Президиум дорпрофсожа установил, что при проведении первой смены в лагере общего типа на ст. Унгун имели место существенные недостатки в организации отдыха детей, работе хозяйственного и воспитательного состава пионерлагеря.

Работники отдела учебных заведений (тов. Горбачев и Манохина) к комплектованию штата пионерлагеря отнеслись несерьезно, в результате чего в пионерлагере после окончания первой смены были освобождены от воспитательной работы педагоги Стрельникова, Перфильева, Кузнецова. ДорУРС (тов. Савин, отдел общепита тов. Кулебякина) направлял в течение всей первой смены поваров, штат которых, однако, полностью до сих пор не укомплектован, и в лагере общего типа на день закрытия смены вместо пяти квалифицированных поваров работали только 4 человека, из них одна раздатчица. Первая дистанция зданий и сооружений (начальник тов. Колупаев) часть работ по ремонту пионерлагеря произвела некачественно, что было обнаружено только во время проведения первой смены: кухонные очаги после ремонта дымят, титаны из-за неудовлетворительной тяги дымоходов не работают, кровли многих зданий протекают.

Руководители хозяйственных предприятий на ст. Унгун, несмотря на все имеющиеся у них возможности, не оказывали пионерлагерю надлежащей помощи в ряде хозяйственных вопросов. Прораб тов. Архипкин до сих пор, несмотря на заказ дорпрофсожа, не построил выгребную помойную яму у лагеря санаторного типа, не устранил недостатки в работе кухонных очагов. Начальник электростанции тов. Космач не установил по заявке дорпрофсожа световые наружные точки у корпусов. Начальник водоснабжения тов. Шилов не обеспечивал своевременный подвоз топлива к водокачке для работы двигателя электростанции, электрический свет несколько дней подавался с 10 часов вечера до 1 часа ночи.

Начальник пионерлагеря тов. Корхов и старший пионервожатый тов. Пищик, несмотря на оказанную им помощь по организации пионерской работы, установление особого распорядка о должностных взаимоотношениях и санитарных мероприятиях, не приняли надлежащих мер к наведению должного порядка в работе воспитательского персонала, укреплению дисциплины и повышению ответственности за санитарное состояние корпусов, столовой. Отсутствие требовательности со стороны тов. Корхова и Пищика к педагогам и пионервожатым привело к ослаблению воспитательной и пионерской работы в лагере, «во многих отрядах дневники совета дружины не велись, стенные газеты не выпускались». Из-за неукрепленности штата поваров отсутствовало своевременное приготовление пищи, из-за чего не выполнялся режим дня. Санитарное состояние многих корпусов неудовлетворительно, так как количество уборщиц было недостаточное. Все

это сказалося на оздоровлении детей, и, в частности, из прибывших на отдых 446 человек в первую смену прибавку в весе имели только 172 ребенка, а 207 человек имели уменьшение в весе.

Президиум дорпрофсожа, считая, что вторая смена не может быть открыта без ликвидации этих недостатков, постановил обязать начальника отдела учебных заведений тов. Горбачева в сучетный срок направить в пионерлагерь «Унгун» старшего пионервожатого и 6 педагогов для работы пионервожатыми и воспитателями. Также необходим выезд в пионерлагерь лично начальника отдела тов. Горбачева. Заместителя начальника ДорУРС тов. Космина обязали 7 июля укомплектовать штат поваров лагеря общего типа и командировать в пионерлагерь для организации работы столовой начальника отдела общественного питания. Службу гражданских сооружений обязали к 8 июля выполнить все работы по замечаниям дорожной санитарной инспекции, в частности, построить летнюю кухню в лагере, провести ремонт кухонных очагов, устроить помойную яму, проверить в Первой дистанции зданий и сооружений фактический расход материалов на ремонт и обеспечить немедленную его выдачу для проведения качественных работ по ликвидации недоделок в лагере. Начальника паровозной службы тов. Казакова обязали обеспечить бесперебойную подачу электроэнергии для пионерского лагеря.

Президиум дорпрофсожа попросил начальника дороги строго наказывать начальника ПЧ-12 тов. Ольгина за обман дорожного комитета о направлении в пионерлагерь 5 уборщиц, обязав его не позднее 7 июля направить для работы в пионерлагерь 5 человек младшего обслуживающего персонала.

Двадцать второго июля президиум дорпрофсожа обсуждал результаты проверки воспитательной работы в пионерских лагерях ст. Унгун. Проверка была произведена в соответствии с постановлением секретариата ВЦСПС от 8 июня 1950 года и решением ЦК Союза.

Было установлено, что «воспитательная работа в пионерских лагерях ст. Унгун, особенно в лагере санаторного типа, находится не на должной высоте. Воспитатели и пионервожатые пионерлагеря санаторного типа проводят очень мало бесед с пионерами по гигиене школьника, об уважении старших, о нашей Родине и великих людях. Старшая пионервожатая пионерлагеря санаторного типа тов. Терпигорьева неудовлетворительно контролировала работу воспитателей и пионервожатых, в результате чего дисциплина среди детей слаба, утренняя и вечерняя линейки проводятся неорганизованно, многие дети не выполняют упражнений на физзарядке, в столовой и из столовой ходят неорганизованно. В пионерских лагерях ст. Унгун отдельные воспитатели искажают методы воспитательной работы, применяют меры воздействия к детям, чуждые советской педагогике. Так, воспитатель Антонова с силой вытолкнула мальчика Панова за дверь столовой за то, что он не выполнил ее указания; пионервожатый тов. Пищик в своем отряде за малейшие проступки оставлял детей без обеда и полдника, лишал «мертвого часа». Несмотря на

категорическое запрещение прогулок в сторону перевала, неблагоприятного по условиям безопасности детей, они имеют место в отрядах общего и санаторного лагеря. Начальник пионерских лагерей тов. Добросельский, решая хозяйственные вопросы работы пионерского лагеря, совершенно недостаточно контролировал постановку воспитательной и пионерской работы и передоверял ее старшим пионервожатым».

Президиум дорпрофсожа постановил: старшую пионервожатую пионерского лагеря санаторного типа тов. Терпигорьеву как необеспечившую должную постановку воспитательной и пионерской работы освободить от работы в лагере с 23 июля и довести об этом до сведения отдела учебных заведений. Было принято во внимание, что начальник пионерского лагеря своим приказом строго наказал тов. Антонову и тов. Пищика, допустивших неправильные действия в отношении детей, что акт проверки работы пионерского лагеря был обсужден 19 июля на совещании всего воспитательского персонала и были намечены практические мероприятия по ликвидации вскрытых недостатков в ближайший период. Начальнику пионерских лагерей тов. Добросельскому было указано на его недостаточный контроль над постановкой воспитательной работы в лагере санаторного типа. Президиум дорпрофсожа потребовал от него обеспечить выполнение практических мероприятий, намеченных на производственном совещании 19 июля, и приказа № 2 от 20 июля по пионерскому лагерю.

По постановлению президиума дорпрофсожа в должности старшей пионервожатой пионерского лагеря санаторного типа была утверждена А. И. Мальцева, старшая пионервожатая железнодорожной школы № 5 ст. Хабаровск-1. На должность пионервожатых лагерей общего и санаторного типа были направлены и утверждены учителя начальных классов Г. С. Касаткина, Л. С. Иванова, Е. Ф. Нестерова и пионервожатая школы № 27 завода им. Горького А. С. Киргизова. В должности воспитателей были утверждены Е. Е. Банаканова — студентка Хабаровского пединститута и Г. Е. Энкель — учитель географии школы № 20 ст. Взвезская. Перед отделом учебных заведений был поставлен вопрос о замене в ближайшее время пионервожатых Козыревой, Комаровой, Калашниковой, не обеспечивающих должную пионерскую работу в лагере.

Четвертого августа 1950 года на заседании президиума дорпрофсожа обсуждалось письмо в редакцию газеты «Тихоокеанская звезда» «Не так надо заботиться об отдыхе детей», опубликованное в газете от 29 июля 1950 года. Президиум дорпрофсожа признал критику газеты «Тихоокеанская звезда» совершенно правильной и подтвердил, что факты, указанные в письме в редакцию, «частично имели место в работе пионерлагеря ст. Унгун. Так, в первую смену, которая проходила в пионерлагере с 14 июня по 4 июля, действительно питание детей было не организовано, дети питались нерегулярно. Президиум дорпрофсожа на своем заседании 6 июля обсудил итоги работы первой смены и принял меры к ликвидации недостат-

ков. В частности был пополнен штат поваров, приобретена дополнительная посуда, установлены 2 палатки для питания детей помимо стационарной столовой, построена еще одна кухня. Эти мероприятия уже во второй смене, которая была проведена с 8 июля по 2 августа, позволили полностью выполнять режим, кормить детей в одну смену (вместо двух) и значительно улучшить питание».

Вместе с тем президиум дорпрофсожа посчитал необходимым довести до сведения газеты «Тихоокеанская звезда» и автора письма тов. Жадко о том, что «дорпрофсоюз в течение 1948—1950 годов провел уже большие вложения в обустройство пионерлагеря ст. Унгун, построил пионерский клуб, ограду лагеря, физкультурные сооружения, произвел посадку 260 кустов черной смородины и 80 деревьев на территории пионерлагеря, часть из которых не принялась исключительно из-за неблагоприятных климатических условий. Руководство дороги обязалось построить в 1950 году за счет фонда директора бассейна для купания детей, однако из-за недостатка средств в первом и втором кварталах работа не была включена в план и перенесена на осень; пионерлагерь имеет хорошую действующую душевую установку, которая вполне обеспечивает водные процедуры для детей. ЦК Союза железнодорожного транспорта в 1950 году отпустил на оборудование пионерских лагерей «Унгун» 20 тыс. рублей, однако дорожный комитет израсходовал в 1950 году на оборудование пионерских лагерей свыше 100 тыс. рублей, и то еще недостаточно. Президиум дорпрофсожа заверил, «что будет и впредь заниматься улучшением работы и благоустройством территории пионерских лагерей ст. Унгун, так как местность и наличие жилья позволяют при дальнейших затратах еще очень больших средств благоустроить пионерлагерь еще лучше, чем он выглядел в прошлые годы и в текущем году».

Двадцать пятого ноября 1950 года на заседании президиума дорпрофсожа был заслушан отчет об использовании профбюджета за 9 месяцев 1950 года. Доклаживала главный бухгалтер ДК тов. Петрова. Было решено просить ЦК Союза оказать ДК необходимую помощь в погашении расчетов с бюджетом соцстраха, в частности разрешить профинансировать за счет средств соцстраха перерасходы, допущенные по питанию сотрудников пионерского лагеря, в сумме 26 тыс. рублей; в соответствии с телеграммой ЦК союза от 1 июля 1950 года профинансировать из средств соцстраха 55 тыс. рублей, перерасходованные дорпрофсоюзом на приобретение оборудования пионерских лагерей, ввиду того, что за последние годы имущество пионерлагерей не возобновлялось и потребовало значительного его восстановления в 1950 году. Перерасход по пионерским лагерям в сумме 163 тыс. рублей был утвержден. Одновременно было решено просить ревизионную комиссию дорпрофсожа провести «глубокую финансовую ревизию документов пионерлагерей, ввиду недоброкачественного и неправильного оформления бухгалтерских документов, особенно обратив внимание на оформление документов по расходу продуктов». Выводы ревизионной комиссии по пионерлагерю следует обсудить на президиуме дорпрофсожа.

Двадцать девятого декабря 1950 года на заседании дорпрофсожа рассматривался вопрос об оплате пионерскими лагерями за ремонт автомашины. Постановили: уплаченные пионерлагерями 800 рублей по капитальному ремонту автомашины утвердить, предварительно оформив акт приема автомашины. Расход был отнесен за счет клуба Облучевского отделения.

По материалам фондов Государственного архива Хабаровского края подготовила
Нина САЛЬНИКОВА

С ДНЕМ РОЖДЕНИЯ, ИНСПЕКЦИЯ ПО ДЕЛАМ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ!

31 мая 2010 года инспекция по делам несовершеннолетних в системе МВД России отметит свой 75 день рождения!

31 мая 1935 года Совет народных комиссаров и ЦК ВКП(б) приняли специальное постановление «О ликвидации детской беспризорности и безнадзорности», в соответствии с которым в структуре органов внутренних дел были созданы специализированные подразделения по делам несовершеннолетних, называвшиеся вплоть до 1977 года детскими комнатами милиции.

15 февраля 1977 года произошло не только изменение в названии детских комнат милиции, но и в законодательном порядке. Указом Президиума Верховного совета СССР были узаконены права и обязанности инспекций по делам несовершеннолетних.

Профессионализм, внимательное и уважительное отношение к детям, чувство справедливости и ответственности всегда были, есть и будут основными критериями оценки деятельности сотрудников подразделений по делам несовершеннолетних в системе МВД России.

В преддверии наступающей юбилейной даты хочу поздравить всех сотрудников специализированных подразделений по делам несовершеннолетних с предстоящим праздником!

Желаю всем крепкого здоровья, благополучия, семейного тепла, терпения и успехов в нелегкой службе!

Желаю здоровья и благополучия ветеранам службы!

Игорь ЧЕПЛЫГИН,
инспектор ПДН ЛОВД на ст. Хабаровск-2, капитан милиции

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: DP_PivnevaAN@upr.dvqd.rzd.ru

Редактор — **Антонина ПИВНЕВА**

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