

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



24 ноября 2010 г. № 21 (126)

Выходит с 25 января 2006 года

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

НЕ СЛОВОМ, А ДЕЛОМ

В ЭТОМ НОМЕРЕ

ПРОФКОМ НАПРАВИЛ ТРЕБОВАНИЕ

В нашей газете № 12 был опубликован критический материал «А без воды и не туды, и не сюды!», в котором рассказывалось, что в Раздольненском районе контактной сети Уссурийской дистанции электроснабжения сложилась сложная ситуация с обеспечением водой...

Стр. 3

ОБЩИЙ ПРАЗДНИК

24 ноября 75-летие отметит эксплуатационное вагонное депо Хабаровск-2. Многие изменилось в структуре депо и его профсоюзной жизни в течение длительной истории существования предприятия. Вместе с юбилеем депо члены профсоюза, а их 899 из девяти сот работающих, отметят и юбилей своей профсоюзной организации.

Материалы, рассказывающие о жизни профорганизации, читайте на 4-5 стр.

ВСЕГДА НА БОЕВОМ ДЕЖУРСТВЕ

Девятого декабря 1921 года решением Совета народных комиссаров было принято постановление об организации ведомственной охраны на железнодорожном транспорте. Наши корреспонденты встретились с председателями первичных профорганизаций Хабаровского и Тындинского отрядов Сергеем Притулой и Анатолием Акиньшиным, которые рассказали о жизни своих профорганизаций.

Стр. 6-7

ЗАКАЛЕННАЯ ЖИЗНЬЮ



20 ноября ветерану Анне Викторовне Сова исполнилось 95 лет.

Стр. 8



Ко Дню компании приказом президента ОАО «РЖД» знаком «За безаварийное проследование 1000000 вагонов» был награжден осмотрщик-ремонтник вагонов эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2 Евгений Васильевич Барыбин.

Материал об Евгении Барыбине читайте на 4-й стр.

ПОКА ГРОМ НЕ ГРЯНЕТ?

В производственном корпусе ОЭРП Моготской ПМС-249, где приостановлена работа в связи с непосредственной угрозой жизни и здоровью работников, эти самые работники по-прежнему находятся

В Могот мы приехали в самый разгар рабочего дня. В путевую машинную станцию № 249 председателя Тындинского филиала дорпрофсожа Виктора Сверкунова, технического инспектора труда профсоюза Сергея Маркова и автора этих строк привело стремление узнать и положение дел в подразделении, и то, как выполняется выданное руководству ПМС еще 5 мая 2010 года требование о приостановке здесь работ. Пойти на такую крайнюю меру технического инспектора заставила прямая угроза жизни и здоровью железнодорожников, возникшая из-за аварийного состояния здания объединенного ремонтно-эксплуатационного пункта.

В официальных документах констатируется, что в строении имеются значительные просадки (местами до полуметра) монолитных железобетонных полов. Наличествует деформация стеновых панелей с более чем метровыми трещинами между ними. Наблюдаются нарушения горизонтальной кровли и ее разрывы, значительные просадки несущих

железобетонных колонн по осям до полуметра и такие же вертикальные отклонения от оси. Металлические связи между фермами деформированы, и в отдельных местах здания разорваны.

«Букет» перечисленных выше значительных отклонений от действующих требований безопасной эксплуатации зданий и сооружений чреват большой бедой. Известно немало случаев, когда из-за игнорирования нарушений рушились строения, хороня под обломками людей.

Усилия по предотвращению такого нежелательного исхода в Моготе начали предприниматься достаточно давно, еще с середины 90-х годов прошлого века. Многочисленные комиссии констатировали, что уже тогда в здании ПМС-249 начались неравномерные осадки колонн, появились трещины кирпичных кладок, отклонения стеновых панелей от плоскости стен, просадки пола. А с начала двухтысячных начали активно прогрессировать просадки здания, из-за чего оно стало

интенсивно разрушаться. Однако процесс принял угрожающие размеры. На объект зачастили представители Тындинского филиала дорпрофсожа. Технический инспектор труда С. И. Марков и председатель филиала дорпрофсожа В. А. Сверкунов постоянно приезжали в Могот с проверками, после чего информировали о безобразиях вышестоящие инстанции. Развитие ситуации взяла под свой контроль газета дорпрофсожа «Профсоюзная жизнь».

Дальневосточная дирекция по ремонту пути в марте 2007 года выделила ПМС 4 миллиона рублей на проектно-исследовательские работы. Но время шло, а дело стояло на месте. Проверка в октябре 2007 года показала, что здесь ничего не изменилось. Здание все так же угрожает жизни и здоровью работающих в нем людей. Из выделенных денег не освоено ни рубля — дирекция не заключила договор с подрядной организацией.

Окончание на 3-й стр.

ПОБЕДИТЕЛИ отраслевого соревнования за третий квартал 2010 года

Первое место:

- железнодорожная станция Находка;
- Хабаровская дистанция гражданских сооружений.

Второе место:

- Дальневосточный территориальный центр фирменного транспортного обслуживания;
- Сахалинская дирекция связи Центральной станции связи;
- железнодорожная станция Дземги;
- путевая машинная станция № 217;
- Ургальская дистанция сигнализации, централизации и блокировки.

Третье место:

- железнодорожная станция Смоляниново;
- путевая машинная станция № 220;
- Хабаровский информационно-вычислительный центр;
- Комсомольская механизированная дистанция погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций;
- Ургальская дистанция пути.

УЧЕБА ПРОФЛИДЕРОВ



В учебном центре дорпрофсожа прошло обучение вновь избранных председателей профсоюзных комитетов. Краткосрочные курсы повышения квалификации по программе «Введение в профсоюзную деятельность» включили в себя наиболее ценную для начинающих профсоюзных лидеров информацию.

Опытные специалисты дорпрофсожа в своих лекциях раскрыли слушателям специфику организационно-массовой, социально-экономической работы, социальной защиты, охраны труда, правовой защиты профсоюза, нюансы финансовой деятельности в профсоюзных организациях, социального страхования и менеджмента профсоюзной жизни.

В течение пяти дней председатели профкомов с заинтересованностью впитывали в себя новую для них информацию, принимая живое участие в обсуждении проблемных вопросов.

Как и подобает профсоюзным лидерам, они не только хорошо ориентировались в обстановке, сложившейся в их коллективах, но и стремились сообща найти выход из наиболее сложных ситуаций. Ко всем вопросам специалисты дорпрофсожа отнеслись серьезно, внимательно выслушав, давали ответы, а некоторые обращения ставили себе на заметку для последующего более

глубокого изучения проблемы.

Заключением учебы стала встреча слушателей курсов с председателем дорпрофсожа Виталием Бабием и его заместителем Виктором Шведовым.

— Сегодня существуют разнополярные мнения о деятельности профсоюзов, — отметил председатель дорпрофсожа. — Но работник должен всегда чувствовать себя защищенным. Достижение такого результата требует постоянного совершенствования работы профсоюза. Самообразование профсоюзных лидеров, желание развиваться — ключ к успеху. Сейчас мы работаем в социальном партнерстве с руководством, но это вовсе не означает, что профсоюз должен потакать администрации в случаях нарушения Трудового кодекса. У нас должна быть своя четкая позиция. Профсоюзу необходимо участвовать в жизни предприятия наравне с руководителями. Встречайтесь с людьми на местах, решайте их проблемы. Сотрудники должны знать, что профсоюз всегда готов их защитить...

В заключение встречи всем слушателям курсов повышения квалификации были вручены сертификаты о прохождении обучения.

Наталья ОХОТНАЯ

Фото автора



«МИСС-СТАРШЕКЛАССНИЦА» ИЗ РУЖИНО



Необычную форму подъема престижа железнодорожных профессий придумали на Ружинском узле. В Доме культуры железнодорожников прошел смотр-конкурс «Мисс-старшеклассница», в котором приняли участие дети работников узла.

Этот конкурс проводился впервые, инициатором его проведения выступила работница ДКЖД

Светлана Малярук. Она обратилась к председателям профкомов железнодорожных предприятий с просьбой помочь в организации и проведении мероприятия. Главной задачей было привлечение детей и их родителей к участию в конкурсе.

К сожалению, откликнулись на эту просьбу лишь профкомы эксплуатационного локомотивного

депо Ружино и Ружинской дистанции пути. Участницами конкурса стали Александра Андрюхина, Марина Филаткина, Дарья Турик, Анна Саттаева, Яна Косинец.

Конкурс состоял из нескольких этапов, в числе которых были: «Визитная карточка», «Интеллектуальный конкурс», «Душа компании», «Танцевальный конкурс», «Мой стиль вне школы».

Победила в конкурсе дочь начальника эксплуатационного локомотивного депо Ружино Сергея Андрюхина. Ей был вручен главный приз — ноутбук. Вот что она сама об этом рассказала: «Я довольна, что приняла участие в конкурсе, соперницы оказались не из робкого десятка, поэтому пришлось нелегко. Но несмотря на сложности борьбы, я считаю, что такие конкурсы молодому поколению необходимы».

Отец победительницы отметил, что испытывает особую гордость за свою дочь, и считает, что такие конкурсы должны проводиться каждый год.

КОНКУРС ПО ТРАДИЦИИ

Пятый год подряд в локомотивном эксплуатационном депо Ружино проводится конкурс «Лучший по профессии», в котором машинисты соревнуются в профессиональном мастерстве. Начало традиции проведения конкурса машинистов было положено в 2006 году, когда машинист Сергей Гринько и машинист-инструктор Виталий Дубровский, победив в дорожном конкурсе «Лучший по профессии», были делегированы на всероссийский конкурс в Санкт-Петербург. Вернувшись, они предложили руководству депо организовать подобное мероприятие и здесь, в Ружино.

Инициативная группа быстро взялась за его подготовку: были разработаны этапы соревнования, принципы оценки участников, и уже в том же, 2006 году конкурс впервые состоялся. И с тех пор он стал доброй традицией. Этот конкурс с каждым годом привлекает новых участников. Наравне с опытными машинистами в нем соревнуются и новички. В этом году, например, в конкурсе участвовали два молодых машиниста — Дмитрий Ачкасов и Евгений Северюгин. И пусть они не заняли призовых мест, но показали свои силы, при этом достигнув достойных результатов.

Теоретическая часть состязания, задание по автотормозам, этап по охране труда, практические испытания... Несомненно, самой зрелищной и максимально напряженной стала заключительная часть конкурса — точность прицельной остановки локомотива. У каждого машиниста было две попытки — прицельная тренировочная и зачетная. Кто-то не доехал до цели и более метра, а некоторые и проезжали ее, снося локомотивом остановочную планку, что в любом из этих двух случаев не приносило очков.

Наилучший результат показал Андрей Скрылев, который сумел остановить электровоз в 14 сантиметрах от цели. На десять



сантиметров дальше затормозил Константин Бабкин.

Кроме руководства, профсоюзного комитета депо и машинистов-инструкторов, в жюри вошли также представители Дирекции тяги Дальневосточной железной дороги и Владивостокского регионального центра по безопасности движения поездов. По итогам соревнования победителем уже во второй раз стал Константин Бабкин, который в четырех из пяти этапов набрал максимальное количество очков. Второе место занял победитель прошлого года Андрей Скрылев. Бронзовую победу одержал Сергей Шибавев. Жюри решило, что еще один участник достоин попасть в список лидеров — приз «За волю к победе» достался Егору Воронину.

Не обошлось и без подарков лучшим машинистам: профсоюзный комитет подготовил победителям подарки — ноутбук, цифровые видеокамеру и фотоаппарат, керамический электрочайник. А творческий коллектив Дома культуры железнодорожников на ст. Ружино приветствовал участников конкурса праздничным концертом и отличной развлекательной программой.

— Такой конкурс, без сомнения, поднимает престиж профессии

машиниста, — считает заместитель начальника эксплуатационного локомотивного депо Ружино Вадим Горожанкин. — Вдобавок на честование участников мы всегда приглашаем семьи наших работников, чтобы жены видели достижения мужей и гордились ими, а дети приобщались к профессии машиниста. Практика показывает, что работники, которые приходят с желанием работать, знают многое о железнодорожной профессии от своих родителей, — это более качественно подготовленные специалисты. Да и сами машинисты, готовясь к конкурсу, значительно подтягивают свои знания, расширяют кругозор, что, конечно же, в итоге сказывается не только на результатах конкурса, но и на их дальнейшей работе.

Без сомнения, добрая традиция по проведению конкурсов профессионального мастерства будет продолжена. В будущем мы планируем приглашать для участия коллег из смежных депо, чтобы конкурс получил развитие среди машинистов всего Владивостокского региона, а возможно, и всей Дальневосточной железной дороги.

Виталий ДУБРОВСКИЙ,
председатель профкома
эксплуатационного локомотивного
депо Ружино

РАССМОТРЕНО ПРЕЗИДИУМОМ ФИЛИАЛА

На заседании президиума Владивостокского филиала дорпрофсожа был рассмотрен вопрос о подготовке хозяйств и кадров структурных подразделений дороги и ОАО «РЖД» Владивостокского региона к работе в зимних условиях.

Информация, предоставленная руководителями структурных подразделений и согласованная председателями профсоюзных комитетов, а также информация, полученная в ходе проверок качества подготовки к предстоящей зиме непосредственно на рабочих местах, проведенных техническим инспектором труда профсоюза, свидетельствуют о том, что не полностью решены все вопросы в планах подготовки к зимнему периоду. Не все рабочие места и бытовые помещения готовы к работе в предстоящую зиму.

Например, ПТО Находка. Административно-бытовые помещения к зиме не подготовлены, находятся в начальной стадии капитального ремонта; в мужских душевых отсутствует вентиляция, потолок и стены поражены грибковыми образованиями. Из шести душевых кабинок только в двух исправные лейки, что не удовлетворяет потребности в помывке (в смене 15 человек). На ПТО отсутствует комната или оборудованное помещение для приема пищи.

На станции Уссурийск не оборудовано сушильное помещение составителей поездов нечетного парка. В Уссурийской дистанции пути, кроме табельных, на перегонах протяженностью более 10 километров, не установлено ни одного пункта обогрева. На станции Крабовая протекает кровля помещений составителей поездов и на посту сигнальщиков.

Длительное время стоит проблема по нормальному освещению станций и особенно стрелочных переводов. Неудовлетворительная освещенность парков станции Уссурийск, практически не освещены места торможения вагонов на нечетной сортировочной горке станции Уссурийск и сортировочной горки парка Уссурийск-2. Недостаточная освещенность по станциям Гайдамак, Первая Речка, Петровка, Посыет и ряде других. Требуется модернизация наружное освещение парка пассажирского вагонного депо Владивосток. На день проверки (11.11.10) не произведена комиссионная ревизия качества освещения парка и горловин на станции Партизанск.

Не все благополучно с обеспечением работников зимней спецодеждой, ее хранением и чисткой. К примеру, в ЭЧ-6 валенок заказано 57 пар, получено — 0; полушубков заказано 32, не получено ни одного; костюмов «Энергетик»

заказано 34, получено 11;

Станция Крабовая. Не получено по заявке 13 пар сапог, 13 полушубков, один костюм «Движенец». Работники Уссурийского участка ДТВ зимней спецодеждой обеспечены на 65 процентов, обувью на 80 процентов. Есть другие примеры несвоевременного обеспечения работников зимней спецодеждой.

В большинстве структурных подразделений нарушается ст. 221 ТК РФ «Обеспечение работников средствами индивидуальной защиты», не выполняется приказ начальника ДВЖД 272/Н от 09.04.2007 о порядке обеспечения работников железной дороги средствами индивидуальной защиты... — не организована чистка, стирка и ремонт специальной одежды и обуви.

Есть ряд нерешенных вопросов в организации работы по снегоборьбе. В частности, не все старшие групп второй очереди по снегоборьбе прошли обучение в дистанциях пути. Так, в Партизанскую дистанцию пути не направлены для обучения старшие группы от ТЧР-35, ВЧДЭ-4, ДС Находка, Находка-Восточная и ряда других подразделений.

Забыв вопрос по организации питания людей, задействованных на очистке стрелочных переводов.

Соб. инф.

ПРОФКОМ НАПРАВИЛ ТРЕБОВАНИЕ

В нашей газете № 12 был опубликован критический материал «А без воды и не туды, и не сюды!», в котором рассказывалось, что в Раздольненском районе контактной сети Уссурийской дистанции электроснабжения сложилась сложная ситуация с обеспечением водой.

«Продолжается это уже почти год, — говорится в материале, — то есть вода, то ее нет. С июня прошлого года договорной отдел Уссурийской дистанции гражданских сооружений пытается заключить договор на водоснабжение с ЖКХ «Раздольное». Периодически вода действительно появлялась на непродолжительное время, но потом опять исчезала, уже по причине повреждения сетей. Осенью силами и средствами ЭЧ, ПЧ, НГЧ выполнили частичную замену труб, но в связи с отсутствием договора на водоснабжение вода опять пропала. А договор не заключен по причине больших разногласий между НГЧ и ЖКХ: не могут сойтись в вопросах учета потребления, границ обслуживания, в цене.

ЖКХ «Раздольное» ведет себя как монополист, диктует свои условия. Так и сидят работники станции, контактики, путейцы без воды. Коллективы ЭЧ и ПЧ готовы объединить усилия и выйти на суботник, но нужно прорыть достаточно большую траншею через всю станцию. Для этого необходимы согласования, разрешения, новые трубы. А где гарантия, что после выполнения земляных работ вода появится: ведь опять встанет вопрос о договоре, оплате, обслуживании.

А пока людям негде помыться, не работает канализация, нет воды даже для технических нужд. Для приведения к эталонному состоянию устройств инфраструктуры в Раздольное приехали работники других районов, а вот нормальных условий для проживания нет.

Но еще более страшно подумать о вопросах пожарной безопасности: ведь здесь и автотранспорт, и ССПС находятся. Так что без воды действительно не обойтись...»

Вскоре после выхода материала вода в кранах появилась, но... без заключения договора. Но не долго радовались электрики. Вскоре все вернулось на круги своя: ни договора, ни воды, а люди вновь страдают.

Обстоятельства данного нарушения были рассмотрены на заседании профсоюзного комитета дистанции электроснабжения, где принято решение о направлении в адрес руководителя предприятия требования об устранении выявленных нарушений.

Газета «Профсоюзная жизнь» решила взять на свой контроль данную проблему.

ПОКА ГРОМ НЕ ГРЯНЕТ?

Окончание. Начало на 1-й стр.

После того как в конце октября того же года обо всех этих безобразиях поведала газета «Профсоюзная жизнь», в Могот прибыла комиссия дирекции по ремонту пути под председательством главного инженера. О результате этого визита судите сами — путевой машинной станции на ремонтные работы было выделено 18 тысяч кирпичей. И все. На этом меры по снижению аварийности здания ОРЭП были исчерпаны.

Другими словами, 2007 год ушел впустую. Каких бы то ни было работ, в том числе и по обследованию опасного объекта, проведено не было.

Руководство ПМС-249 и Тындинский филиал дорпрофсожа, к их чести, сложа руки не сидели. В конце 2007 года они решили вывести людей из опасной зоны административно-бытового корпуса. Их переместили в противоположное крыло здания, где людям ничего не угрожало.

Не принес радости и 2008 год. Проверки показывали, что процесс разрушения здания набирает обороты.

Хроника последующего времени хоть была и динамичнее, но радости особой так же не принесла. В начале 2009 года Дальневосточная дирекция по

ремонту пути вознамерилась выделить на устранение сложившейся в ПМС-249 опасной ситуации 16 миллионов рублей. Чуть позже таинственным образом сумма уменьшилась до двух с половиной миллионов. Но до сентября 2009 года договора с подрядной организацией заключено не было.

И лишь после очередного выступления «Профсоюзной жизни» в конце октября — начале ноября Сибирский институт по проектированию инженерных сооружений, промышленных предприятий путевого хозяйства и геологических исследований «Сибгипротранспут» и ООО «Научно-производственное предприятие Тындинская мерзлотная станция» провели обследование и выдали соответствующую документацию по зданию ОРЭП ПМС-249. Вывод был жесткий и однозначный: «производственный корпус находится в аварийном состоянии, не допускающем дальнейшей его эксплуатации. Капитальный ремонт здания невозможен. Требуется его реконструкция с демонтажем существующих конструкций и строительство здания на новых фундаментах, опирающихся на скальные грунты».

Дело зашло дальше некуда. Ситуация усугублялась еще и

тем, что в 5—7 метрах от здания расположены и эксплуатируются железнодорожные пути станции Могот, имеющие в летний и осенний периоды года значительные просадки. Буквально в четырех метрах находится основной трубопровод тепловой сети станции Могот. И сейсмичность района составляет 7 баллов. Все это дополнительно ускоряет разрушение производственного корпуса ОРЭП и создает угрозу зданию административно-бытового корпуса, где работает управленческий аппарат подразделения.

На основании рекомендаций ученых и названных выше факторов технического инспектора труда — заместитель председателя Тындинского филиала дорпрофсожа ДВЖД Сергей Марков выдал 5 мая 2010 года начальнику путевой машинной станции № 249 Вадиму Кухарине требование о приостановке работ в производственном корпусе ОРЭП в связи с непосредственной угрозой жизни и здоровья работников.

Копии документов технической инспекции труда филиала дорпрофсожа переданы в государственную инспекцию труда Амурской области для дальнейшего представления их в суд. Большое и тревожное письмо от имени дорпрофсожа отправлено

в начале июня 2010 года в Москву, в соответствующую службу ОАО «РЖД». В нем содержится просьба в наиболее короткие сроки рассмотреть вопрос о демонтаже в полном объеме производственного корпуса, и частично — здания АБК ПМС-249.

С той поры прошло почти полгода. И вот какую картину увидели мы, приехав на днях в Могот. Здание ОРЭП закрыто в соответствии с требованием технического инспектора труда. Оборудование и тяжелые машины из него убраны. Однако в самом помещении остались токарное, слесарное и иные подсобные производства, куда время от времени приходят поработать путейцы — деталь какую-нибудь выточить, либо мелкий ремонт агрегату произвести.

Мы застали нескольких ремонтников внутри здания. Требование покинуть аварийное помещение они выполнили, но один из них перед уходом закрыл на ключ дверь одной из комнат. Тем самым было явно продемонстрировано, что люди ходили сюда, ходят и будут продолжать делать это в будущем.

Высказать претензии по поводу эксплуатации закрытого аварийного здания В. А. Сверкунову и С. И. Маркову оказалось некому. Ни начальника ПМС В. И. Кухарину, ни главного

инженера С. Н. Янусика на месте не было. А оказавшийся здесь мастер М. П. Компанец «успокоил» приехавших:

— У нас здесь люди просто так не бывают, — пояснил Михаил Петрович. — Они приходят сюда только по разрешению руководства путевой машинной станции.

Логика, конечно, «обезоруживающая». Создается впечатление, что руководители либо всерьез не верят в то, что здание в любой момент может рухнуть, либо, в характерной русской манере, полагаются на авось. Но в том и другом случаях никто ведь с них ответственности (не приведи господь, что произойдет) не снимает. Опасные шутки!

С другой стороны, работать как-то надо. Ремонтно-эксплуатационный корпус закрыт. Теперь негде не то что привести в порядок тяжелую технику, а сделать даже какой-то заурядный мелкий ремонт. А мер по кардинальному решению вопроса так и не принимается. Дальневосточная дирекция по ремонту пути молчит, и из Москвы — ни звука. А я, в качестве корреспондента газеты «Профсоюзная жизнь», уже в пятый раз пишу статью о бедах Моготской путевой машинной станции № 249.

Геннадий АСТАХОВ

ПРОФАКТИВ



Галина Ильинична Чуклинова, заместитель начальника депо по кадрам и социальным вопросам, она же председатель комиссии по организационно-массовой работе профсоюзного комитета эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2

НЕ СЛОВОМ, А ДЕЛОМ

Евгений Васильевич работает на железнодорожном транспорте без малого 26 лет. В депо он устроился в 1984 году слесарем по ремонту подвижного состава, а в мае следующего года перешел на должность осмотрщика-ремонтника вагонов вагонного депо Хабаровск-2. С первых дней своей работы на железной дороге Евгений Васильевич зарекомендовал себя перед коллегами и начальством только с лучшей стороны.

— Евгений Васильевич Барыбин — наш заслуженный работник, — рассказала предсе-

датель профсоюзного комитета депо Валерия Ковальчук. — Он не только один из лучших в своей нелегкой профессии, но и просто хороший, ответственный и скромный человек, который о себе говорить не любит. Главное для него — на совесть выполнить свою работу. Этому принципа он придерживается и при осуществлении общественной нагрузки — Евгений Васильевич является заместителем профгруппорга парка отправления четных поездов О на ПТО Хабаровск-2.

Долголетний добросовестный труд Евгения Барыбина и

его несомненный личный вклад в обеспечение безопасности движения поездов не остались без внимания руководства. Так, в ноябре 2005 года Евгений Барыбин был награжден именными часами начальника Дальневосточной железной дороги. А знак «За безаварийное проследование 100000 вагонов» и премия стали своеобразным подарком не только ко дню рождения самого Евгения Васильевича, который принимал поздравления в октябре этого года, но и к 75-летию ставшего родным эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2.

ОБЩИЙ ПРАЗДНИК

24 ноября 75-летие отметит эксплуатационное вагонное депо Хабаровск-2. Многие изменилось в структуре депо и его профсоюзной жизни в течение длительной истории существования предприятия. Вместе с юбилеем депо члены профсоюза, а их 899 из девятисот работающих, отметят и юбилей своей профсоюзной организации. Ведь она была создана одновременно с депо.

— Первоначально депо включало в себя сборочный, кузнечный, механический, колесный цеха и котельную, — рассказывает председатель профсоюзного комитета эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2 Валерия Ковальчук. — Сегодня в состав депо входят эксплуатационные цеха грузового, пассажирского комплекса, резерв проводников служебно-технических вагонов, два ремонтных колесно-роликовых цеха — Облучье и Вяземский. В территориальном отношении цеха депо раскиданы от Архары до Бикина, а гарантийные плечи для безаварийного проследования грузовых вагонов в последние годы существенно увеличены — до 900 км на восток и до 668 км на запад. В 2005 году произошло разделение единого локомотивного депо на два — по ремонту и эксплуатации. Как и бывший руководитель нашего депо Вячеслав Владимирович Сердюков, сменивший его Юрий Владимирович Паринов идет нам навстречу в очень многих вопросах. Мы вместе бываем в коллективах депо, решаем насущные вопросы, вместе ведем повседневную работу по выполнению условий коллективного договора на предприятии.

Сегодня профсоюзный комитет эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2 вместе с председателем состоит из десяти человек. Все члены профкома имеют свои обязанности и возглавляют комиссии организационно-массовой работы, по социально-трудовым вопросам, по работе с молодежью и другие.

— В состав профсоюзного комитета входят исключительно неравнодушные к своим обязанностям люди, заслужившие доверие работников депо, — рассказывает Валерия Борисовна. — Вот уже десять лет или два срока вместе со мной работает заместитель начальника депо по кадрам и социальным вопросам,

она же председатель комиссии по организационно-массовой работе профсоюзного комитета Галина Ильинична Чуклинова. За активную работу в профсоюзе и к 75-летию депо она будет награждена именными часами председателя дорпрофсожа. В честь праздника мы не могли не отметить и бригадира депо, председателя комиссии по культурно-массовой работе профсоюзного комитета Тамару Александровну Кинзерскую, которой в день торжества вручим почетную грамоту дорпрофсожа. Она также избирается в профсоюзный комитет уже второй срок. Особо хочу отметить Владимира Николаевича Коршунова, бывшего осмотрщика-ремонтника вагонов. Сегодня он находится на пенсии, но в течение десяти лет не покидает наш профсоюзный комитет, возглавляя комиссию по социально-трудовым спорам. С этими людьми я дольше всех работаю рука об руку. Но и обо всех остальных членах профсоюзного комитета могу сказать только хорошее.

Активная работа профсоюзной организации эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2 позволила ей в этом году занять второе место среди профсоюзных организаций дорпрофсожа в смотре-конкурсе на лучшую профсоюзную организацию, посвященном 105-летию Роспрофжела.

— В нашем депо работают люди с активной жизненной позицией, старающиеся поддерживать доброе имя своего предприятия, рассказывает Валерия Борисовна. — Поэтому сотрудники с готовностью участвуют и побеждают в различных конкурсах и соревнованиях, а завоеванные ими награды не уместаются на одной полке. Так, в этом году в смотре-конкурсе «Ритмы стальных магистралей» наши работники в составе сводной команды заняли первое место по Хабаровскому региону. В конкурсах профессионального мастерства, спортивных состязаниях сотрудники депо всегда в числе призеров.

Помимо культурно-массовых и спортивных мероприятий мы организуем семейный и детский отдых. Два наших профсоюзных домика расположены на базе отдыха «Локомотив» в Рязановке, в которых летом ежегодно отдыхают 35-36 семей сотрудников депо. Новый год мы традиционно празднуем вместе. На День



Председатель профкома депо Валерия Ковальчук со своими помощниками-осмотрщиками-ремонтниками, членами профкома Андреем Васиным (зам. председателя совета общественных инспекторов — слева) и Василием Кичигиным (старший уполномоченный по охране труда)

железнодорожника выезжаем на базы отдыха. На обслуживании профсоюзного комитета находится тренажерный зал, где наши сотрудники укрепляют здоровье, арендуем две дорожки в бассейне «Дельфин», спортивный зал.

Не забывает профсоюзный комитет депо и своих ветеранов. Собирает бывших работников для празднования Дня Победы, Дня пожилого человека, старается оказывать им материальную поддержку.

— В этом году мы проводили акцию «Помоги ветерану», — рассказывает Валерия Ковальчук, — в ходе которой работники депо собрали средства на подарки ветеранам Великой Отечественной войны. Люди в стороне не остались. Один парк собрал 4300 рублей, другой — 4500, ПТО Хабаровск-1 — 10 600. Все эти суммы пошли на благо дело.

У профсоюзного комитета эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2 очень плотный график работы. Ежемесячно он собирается для обсуждения плановых и накопившихся вопросов и принятия по ним решений, направленных на улучшение жизни работающих. Здесь же намечаются культурно-массовые мероприятия, утверждаются планы работы профсоюзного комитета, рассматриваются вопросы охраны труда, соблюдения ТК РФ и другие. Ежеквартально на расширенном заседании профкома администрация депо отчитывается о выполнении мероприятий по улучшению условий труда, работе общественных инспекторов

по контролю за безопасностью движения поездов, работе уполномоченных по охране труда.

— Хочется отметить хорошую общественную работу осмотрщика-ремонтника вагонного парка О отправления четных поездов Василия Кичигина, который с 2005 года является уполномоченным по охране труда в своем парке, а в июне этого года избран в состав профкома депо, где выполняет обязанности старшего уполномоченного по охране труда. Василий принимает активное участие в проверках состояния охраны труда, участвует в проведении трехступенчатого контроля, организует работу уполномоченных по охране труда других подразделений предприятия, вносит предложения по улучшению условий труда, принимает участие в подготовке пунктов обогрева к работе в зимний период. Профсоюзный комитет очень ответственно подходит к любому вопросу, а самое главное — работает со всеми членами профсоюза, поэтому работники депо знают нас в лицо. Ежемесячно руководство, профсоюзный комитет и специалисты депо проводят пленарные совещания с коллективами участков, смен, цехов нашего предприятия, где дают полную информацию о работе депо, безопасности движения поездов, отвечают на все задаваемые вопросы.

Ежедневно в профсоюзный комитет депо обращается несколько десятков человек с просьбой оказать какую-то помощь. И во всех случаях в профкоме стараются разобраться, помочь разрешить проблему.

Работу профсоюзного комитета значительно облегчает объединение работников депо в 20 профгрупп и три цеховых комитета, что позволяет решать вопросы на местах.

— Более пятидесяти процентов профгруппоргов и председателей цеховых комитетов подразделений депо избраны на второй срок. Хочется отметить работу профгруппорга парка А Татьяны Владимировны Зверблус, а также профгруппорга текущего отцепочного ремонта Марины Леонидовны Булавиной, находящейся в этой должности 8 лет. Хорошо работают профгруппорги Светлана Викторовна Липатова (колесно-роликовый участок Облучье), Владимир Петрович Чумаков (ПОТ «Известковая»), Юрий Николаевич Круглов (КП «Архара»), Ольга Николаевна Шеймухова (ПТО Хабаровск-1), Ольга Филипповна Ольшанова (ПТО Облучье). Всех активистов не перечислишь. Нашему профсоюзному комитету повезло с такими помощниками. Поэтому их работу мы ценим и стараемся поощрять. Так, к 105-летию Роспрофжела нам выделяли одну бесплатную путевку в Туапсе. Почетную грамоту дорпрофсожа получила Ольга Филипповна Ольшанова — председатель цехового комитета ПТО Облучье. Почетная грамота Хабаровского филиала дорпрофсожа была вручена Татьяне Владимировне Зверблус. Премируем не только профгруппоргов, но и рядовых членов профсоюза, активно участвующих в общественной жизни.

Профсоюзная работа в эксплуатационном вагонном депо Хабаровск-2 осуществляется на высоком уровне. Об этом свидетельствует практически стопроцентное членство в профсоюзе сотрудников предприятия. Но так было не всегда.

— Когда я только пришла на должность председателя профсоюзного комитета, — вспоминает Валерия Борисовна, — 14 работников депо в профсоюзе не состояли. С ними приходилось вести разъяснительную работу. Со временем они сами изъявили желание присоединиться к большинству своих коллег. Они просто увидели, что профсоюз — это особый мир, в котором люди практически все делают вместе, и не захотели оставаться в стороне.

ЭТО МОЯ ПРОФЕССИЯ

Марина Булавина — машинист крана участка текущего отцепочного ремонта эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2. А еще она — профгруппорг этого участка.

В свое время Марина Леонидовна хотела связать свою жизнь с торговлей, для этого и училась в специализированном техникуме. Но ее судьбу круто изменил квартирный вопрос. Тогда людям рабочих специальностей решить проблему с жилплощадью было намного проще. И Марина Булавина, решив двигаться в этом направлении, записалась на курсы крановщиц. В свои семнадцать лет она не ожидала, что учеба так ее затянёт.

— Новую профессию я постигала с большим интересом, самоотдачей, — вспоминает Марина Леонидовна, — поэтому сложностей обучение не вызывало. Трехмесячные курсы пролетели незаметно. За это время я поняла, что машинист крана — это моя профессия. Считаю, что женщина она подходит не меньше, чем мужчинам, а в чем-то даже и больше. Ведь работа крановщика требует внимательности, осторожности, упорства. А в этом нам нет равных.

В 1979 году Марина Булавина устроилась работать в цех локомотивного депо на мостовой кран. Здесь юная крановщица прошла отличную профессиональную школу.

— Наша бригада занималась ремонтом локомотивов, — вспоминает Булавина. — Моя задача состояла в том, чтобы «красиво» вынуть внутренности локомотива для промывки, а затем столь же аккуратно их поставить обратно. Это ювелирная работа.

Восемь лет назад Марина Булавина пришла на участок текущего отцепочного ремонта вагонного депо Хабаровск-2.

— Работа легче не стала, — рассказывает Марина Леонидовна. — Просто у ремонта грузовых вагонов своя специфика. Меняем тележки, колеса в любую погоду под открытым небом. В смену заступает 21 человек, в числе которых один крановщик. И работу задерживать или останавливать нельзя. В дождь намокают тормоза крана, от сильного ветра начинается «болтанка», зимой мешает наледь. Но в сложных ситуациях всегда выручает бригада, подталкивая кран.

Помимо выполнения должностных обязанностей машиниста крана у Марины Булавиной есть общественная деятельность. В первый же месяц работы на новом месте ее избрали профгруппоргом. Вместе с восемью активистами профгруппы под ее началом находится 42 человека.

— Отношения с сослуживцами у меня отличные, — с удовольствием говорит о своих коллегах собеседница, — мы всегда стараемся поддерживать друг друга. Когда меня только

избрали профгруппоргом, войти в курс дела помог мастер участка Андрей Владимирович Леонтьев — человек замечательный во всех отношениях. Для нас всех он давно стал родным. Именно он сплачивает наш коллектив, делает его стабильным. Андрей Владимирович состоит в девятке нашего актива, всегда готов поддержать, подсказать решение сложного вопроса.

Большая тема для профгруппорга — спецодежда. Ведь работать бригадам приходится в любых погодных условиях. А в сутки на ремонт приходят 30—35 вагонов.

— Спецодежда не выдерживает никакой критики, — поясняет Марина Леонидовна. — Рукавицы разваливаются за несколько смен. Валенки, смешно сказать, выдают на два года, хотя изнашиваются они гораздо быстрее. Фуфайки в качестве спецодежды — это прошлый век. Наши слесари, сварщики работают под вагоном, а попробуйте туда для начала пробраться в таком громоздком костюме и после этого еще длительное время там работать. Это очень неудобно.

Как настоящий профгруппорг своих работников Марина Булавина знает поименно.

— В нашей команде десять женщин, — рассказывает о своих сотрудниках профгруппорг. — В большинстве своем это отчетницы. Мужчин, конечно, намного больше: сварщики, слесари под-



вижного состава, электрики, два машиниста крана. Коллектив состоит из замечательных людей, настоящих профессионалов. Например, Геннадий Геннадьевич Буторин — слесарь высшего пилотажа, который отработал в депо более 30 лет. Восемнадцать лет здесь трудится просто ювелирный сварщик Сергей Козырев. Наш старейший сотрудник Федор Федорович Орлов работает в депо более 35 лет. Почетные грамоты есть практически у каждого из профгруппы. Из 20 профгрупп и трех цеховых комитетов наша профгруппа в трудовых соревнованиях всегда в числе первых.

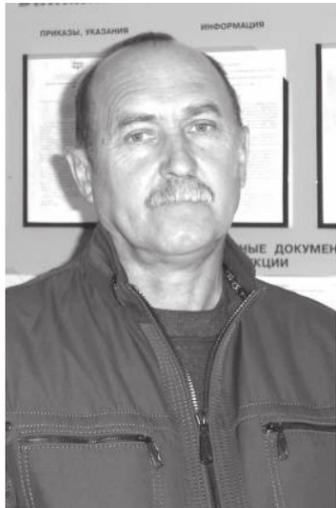
Сама Марина Булавина в день празднования 105-летия Роспрофжела получила поздравления от родного профсоюзного комитета.

— Профсоюз нас никогда не забывает: организует поездки на природу, спортивные мероприятия, по знаменательным датам людей без внимания не оставляет, — отмечает собеседница. — Даже если в день своего рождения находишься в отпуске, наша Валерия Борисовна всегда позвонит, скажет теплые слова. Такое отношение всегда приятно. Профсоюзная работа на этом, конечно, не заканчивается, нам приходится решать много серьезных вопросов. А для начала профгруппорг должен быть в курсе всех изменений в профсоюзной жизни, обязан знать о проблемах своих сотрудников. Всю информацию мы, конечно, размещаем на стенде. Но живое общение с людьми — это совсем другое дело, тем более что у работников не всегда есть время и желание вчитываться в содержание бумаг.

Вот уже 24 года Марина Булавина работает крановщицей, из них 13 — на транспорте, и уходить из любимой профессии пока не собирается.

— Куда я без своего коллектива? — откровенно говорит Марина Леонидовна. — Давно душой прикипела и к своим людям, и к работе. А то, что наш труд сложен, так это нас всех только еще больше сближает. И все-таки не помешало бы спрятать под крышей от капризов природы 120 метров подкранного пути. Но мечта эта из разряда несбыточных, слишком уж велик фронт работы.

ЛЮДИ ОСОБОГО СКЛАДА



В числе тех, кому в этом году было присуждено звание «Почетный железнодорожник», отмечен и старший осмотрщик-ремонтник вагонов эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2 Николай Сурнин.

Николай Анатольевич поступил в 1971 году учиться в Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта. Преимущество сыграло не последнюю роль в том, что покинув тогда родное Сковородино Амурской области, он поступил на механический факультет. Родители Николая Сурнина всю жизнь посвятили работе на железной дороге. Он с детства привык к стуку колес и, наблюдая за работой отца, постигал нелегкий труд осмотрщика. А в 1977 году и для самого Николая Анатольевича начались рабочие будни в Хабаровском вагонно-пассажирском депо в должности простого осмотрщика.

— Осмотрщик вагонов должен увидеть то, что неопытный глаз далекого от нашей работы человека просто не заметит, — рассказывает о специфике своей работы Николай Сурнин. — Здесь не последнюю роль играет опыт. С течением времени, обретая профессиональное чутье на неполадки механизма, начинаешь обнаруживать их по мельчайшим признакам. Работу усложняют объективные факторы, на которые мы не в силах повлиять. Например, вагоны зачастую идут замасленные, в пыли и грязи. Но если знаешь слабые места техники, то уже проще.

Главное правило — встретить поезд с ходу. Это позволяет уже на 90 процентов оценить его состояние. Когда поезд идет, видно, чем он дышит. Неисправности не укроются не только от профессионального взгляда, но и от уха. Например, по постороннему скрипу, шелесту можно определить проблему с колесами, тормозами. По колесу стукнешь, а измененная тональность звука сразу выдает какую-то неисправность. Все эти навыки приходят с опытом. А для начала свою профессию надо полюбить, относиться к работе с душой. Поэтому среди нас случайных людей не бывает. Мы трудимся в особой атмосфере.

Из тридцати трех лет своего трудового стажа Николай Сурнин половину работает старшим осмотрщиком-ремонтником, в подчинении которого находится смена из шестнадцати человек.

— Осмотрщик есть осмотрщик, — рассуждает Николай Анатольевич. — Старший, младший — не имеет значения. Хотя я и нахожусь на освобожденной

должности, но в мои обязанности входит не только руководство, но и непосредственное участие в работе, осмотре вагонов наравне со всеми. Если в смену заступает десять человек, то шестеро из них идут на пассажирские поезда, а четверо — на грузовые. Пассажирским составам внимания уделяем больше. У них минимальный график стоянки. За эти 20 минут наша бригада должна осмотреть вагоны, опробовать тормоза и отправить состав. Оставить какую-то неисправность без внимания непозволительно. И время обработки увеличивать не стоит.

Для Николая Анатольевича не только родная бригада, но и весь коллектив пункта технического осмотра — практически семья. Сближает этих людей в первую очередь ответственное отношение к работе и уважение друг другу.

Но работа осмотрщика-ремонтника сопряжена не только с психологическими нагрузками, но и с физическими.

— Надо беречь глаза, руки, — рассказывает Николай Сурнин. — Работаем все-таки с металлом. Каждый вагон смотрим с «пролазкой». Стараемся заглянуть во все укромные уголки. Где-то нагнуть пониже надо, где-то и на колени встать. Зимой и летом, в дождь и снег работаем на улице. Отсюда и в списке профессиональных болезней радикулит, остеохондроз.

Коллектив пункта технического осмотра, где трудится Николай Сурнин, на 70 процентов состоит из молодежи. Но есть и такие, опыту которых нет цены. Знаком «За безаварийное проследование 500000 вагонов» награждены Андрей Викторович

Прокопенко и Эдуард Викторович Добряк. Такие люди, способные обнаружить труднонаходимые неполадки, надежда и опора коллектива. Но на смену «людям старой закалки» приходят новые кадры.

— К нам идут выпускники ДВГУПС, — продолжает собеседник. — И надо сказать, что уровень знаний у них высок. Люди приходят настолько подготовленные, что в длительной стажировке не нуждаются. Они сразу вливаются в рабочий процесс. Хорошо, когда человек талантлив и налету схватывает новое, но неисправностей тысячи видов. И отлично разбираюсь в одной области, можно не понимать ничего в другой. По своему опыту знаю, что с каждым днем узнаешь что-то новое. А я 33 года в профессии. Казалось бы, за целую жизнь каждый узел изучил досконально. Однако нет. Достаточно сменить угол зрения, подойти к узлу с другой стороны, чтобы узнать о нем нечто новое. Всегда полезно послушать товарищей. Поэтому в коллективе делимся друг с другом профессиональными секретами.

Мастерство не рождается на пустом месте. В депо есть хорошая учебная база, технический класс, оборудованный стендами, компьютером с обучающими программами. На полигоне расположены все необходимые конструкции, строение которых осмотрщик должен знать досконально. Два раза в месяц мастера и инструкторы проводят технические занятия для осмотрщиков-ремонтников. Перед каждой сменой работники проходят тестирование, в ходе которого отвечают на вопросы, связанные с

конструкцией вагонов, правилами технической безопасности.

— У нас должен быть высокий уровень знаний технической эксплуатации, различных инструкций, — делится Николай Анатольевич. — Повышение квалификации проходит без отрыва от производства. Существует система разрядов, оценивающая уровень профессионализма. Седьмой — самый высокий. Он присваивается старшему осмотрщику-ремонтнику. В моей смене десять человек имеют шестой разряд, четверо — пятый, а двое — четвертый. Но постоянно обучаться приходится всем. Время бежит, а вместе с ним меняется и устройство вагонов, появляется современное тормозное оборудование, обязанности усложняются.

Сегодня Николай Сурнин совмещает свою работу с профсоюзной деятельностью, которой в своей жизни отводит далеко не последнее место.

— Профсоюз необходим, иначе на кого опираться, у кого просить помощи в случае несправедливости? Профсоюз для нас многое делает, обеспечивает культуру работы и отдыха. Есть и у меня свои обязанности — руководство общественными инспекторами по безопасности движения поездов. В мои функции входит контроль добросовестности, высокого качества исполнения работы. Без этого нельзя.

Вне железной дороги и родного коллектива Николай Сурнин не представляет своей жизни. И завтра бригада под его руководством, заступив на очередную смену, будет работать на совесть, а не за награды, как и подобает людям особого склада.

Подготовила Наталья Охотная

ВСЕГДА НА БОЕВОМ ДЕЖУРСТВЕ

Девятого декабря 1921 года решением Совета народных комиссаров было принято постановление об организации ведомственной охраны на железнодорожном транспорте. Целью подобного шага стала борьба с бандитизмом. С тех пор много десятилетий это была служба дороги. Сегодня это подразделение с очень сложным названием, но коротко — все так же.

Отмечать свой очередной праздник работники ВОХРа будут обязательно, и вместе со всеми — работники Хабаровского отряда ведомственной охраны на ДВЖД.

Хабаровский отряд держит под своим контролем большую зону обслуживания от Архары до Бикина. Ежедневно стрелки отряда охраняют грузы в пути следования, парки станций и особо важные объекты: базы, мосты, тоннели. Есть и еще одно направление деятельности — обеспечение пожарной безопасности на дороге.

— Специфика работы в охране требует от наших сотрудников высокого профессионализма и ответственности, — рассказывает председатель профсоюзного комитета Хабаровского отряда ведомственной охраны Сергей Притула. — При приеме на работу мы отдаем приоритет людям подготовленным: бывшим милиционерам, офицерам. Эти люди не понаслышке знают работу с оружием, спецсредствами, умеют вести себя в критических ситуациях. Поэтому основная часть наших сотрудников — люди опытные. У нас есть отдельный кинологовский центр, где осуществляется дрессировка собак и племенная работа.

Слаженность работы — отличительная черта ведомственной охраны.

— Вспоминаю один случай, когда в связи с подозрением на хищение в течение 45 минут было поднято столько охраны, что стрелки из Ружино и Хабаровска в поисках пропажи двигались вдоль насыпи навстречу друг другу, — продолжает Сергей Владимирович.



— Происходило все это в 7 часов утра. Такая ситуация свидетельствует о нашей сплоченности, действенности и мобильности. Взаимодействие организовано отлично. Такой слаженной структуры охраны, как на железной дороге, у нас сегодня нет. Четкость работы, ответственность — наша визитная карточка. Ведомственная охрана на ДВЖД работает в тесном взаимодействии с милицией. Наша задача — задержать и доставить подозреваемого. Наложением административного наказания или заведением уголовного дела занимается милиция, с которой раз в месяц мы делаем сверку.

Работа сложная, связана с применением оружия, большой ответственностью. Но работодатели обеспечивают охранникам хорошие условия работы. Каждая команда обеспечена всем необходимым для отдыха: кроватями, холодильниками, телевизорами, микроволновками.

За десять месяцев текущего года Хабаровский отряд ведомственной охраны зафиксировал и предотвратил 188 случаев хищения на сумму 713 500 рублей. Слаженность работы стрелков и в этом году позволила показать стопроцентную раскрываемость.

— Кажется, что наша работа не видна, но цифры говорят сами за себя. На уровне России наши сотрудники сохраняют для государства имущества на миллиарды рублей. Зная, что железная доро-

га находится под надежной охраной, преступник, направляясь на кражу, серьезно рискует. Заслон поставлен прочный.

Надо отметить, что в соревнованиях среди отрядов, работающих на Дальневосточной железной дороге, хабаровчане практически всегда в лидерах. Хорошо работают и в этом году. Всегда в призовой тройке. Занимали призовые места и во всероссийском соревновании ведомственной охраны.

— У нас есть перечень грузов, которые должны следовать под охраной. Обязательному сопровождению подлежат все «цепочки» — транзитные поезда, которые следуют из Приморья на Запад по договорам с Кореей, Китаем. Когда поезд проходит мимо наших постовых будок, стрелок, находящийся в кабине локомотива, должен дать отмашку рукой. Если данная инструкция не исполняется, то наш постовой сразу сообщает об этом в штаб отряда. На следующей станции поезд останавливают и проверяют, все ли в порядке со стрелком, сопровождающим поезд.

Каждый месяц в Хабаровском отряде подводятся итоги работы, согласно которым выбираются лучшие линейная и объектовая команды, отделение и сотрудник из числа начальников караулов, операторов и стрелков.

На командном уровне подводятся итоги по двум направ-

лениям, — продолжает Сергей Притула. — Среди линейных команд, охраняющих грузы и парки станций Хабаровск-2, Хабаровск-1, Биробиджан, а также объектовых команд, за которыми закреплены мосты и тоннели. Ежемесячно в лидерах оказываются разные сотрудники. Мы стремимся поощрять людей, стимулируя их на качественное выполнение своих обязанностей.

Уже сегодня Хабаровский отряд определил свои лучшие команды и работников, которым 9 декабря будут вручены почетные грамоты и премии.

— Определены лучшие по трем категориям, — рассказывает заместитель начальника отряда по управлению персоналом и социальным вопросам Владимир Яковлевич Швабауэр. — Из подразделений охраны станций, объектов и перевозимых грузов в лидерах стрелковая пожарная команда станции Биробиджан, которым руководит Олег Кузаковский, стрелковая команда, станции Хабаровск-1 и отдельный специализированный пожарный поезд станции Хабаровск-2, где начальником Григорий Барановский. Среди подразделений по охране особо важных объектов мы отметили стрелковые команды из Архары, начальник которой Виктор Гвозденко, и ст. Хор, под руководством Владимира Бессолицына. Хочется отметить кинологовский центр отряда по выращиванию, обучению служеб-

ных собак их подготовке для работы в подразделениях, где начальник подразделения Виталий Мищенко. К лучшим можно отнести стрелковую команду по оперативно-профилактической работе, начальник которой Игорь Николаевич Путрик. В территориальное наше управление мы представили 15 человек на поощрение. Отмечать работу сотрудников охраны будут и дистанции пути, на территории которых находятся наши стрелковые команды. Поощряют работников охраны начальники станций Хабаровск-1, Хабаровск-2, Биробиджан, Облучье. В день нашего профессионального праздника по командам пройдут торжественные собрания сотрудников. Будем поздравлять и ветеранов. Не забудем никого. У нас вообще дружная система. Любая команда примет посетителя как родного, всегда накормит и выделит место для отдыха. В нашем отряде всегда трудились достойные люди. Стрелки находятся на постоянном боевом дежурстве по охране госимущества и безопасности людей, поэтому их работа должна оцениваться по достоинству, в соответствии высоким уровнем возлагаемой ответственности.

И в преддверии профессионального праздника я хочу пожелать нашим сотрудникам и их семьям крепкого здоровья, удачи во всем и, конечно, роста благосостояния.

Наталья ОХОТНАЯ



ПРЕДАННОСТЬ КОМАНДЕ

Коллектив стрелковой команды станции Хабаровск-2 насчитывает 250 человек. Но из них больше всех преданность своей работе сохраняет Елена Лисаева, пришедшая в команду тридцать два года назад.

В юные годы работа в ведомственной охране настолько затянула Елену Николаевну, что после окончания техникума железнодорожного транспорта она не стала покидать стрелковую команду и переходить на станцию.

— Жизнь на железной дороге всегда кипит, — рассказывает Елена Лисаева. — Среди постоянного движения поездов не заскучаешь. Да и в работе стрелка есть элемент непредсказуемости. Порой он сам не знает, как быстро попадет домой, потому что зависит от поезда, его движения.

Свой трудовой путь в ведомственной охране железной дороги Елена Лисаева начинала с должности стрелка. Затем работала начальником отделения. В ее подчинении находились 50 стрелков, охранявших и сопровождавших грузы. Вот уже 20 лет Елена

Николаевна ведет учет рабочего времени своего большого коллектива.

— Команда полностью работает по скользящему графику, — рассказывает собеседница. — У всех разный трудовой режим. Моя задача — обработать ведомости, маршрутные листы. Согласно моим расчетам бухгалтерия начисляет стрелкам заработную плату.

Многое изменилось в работе ведомственной охраны с тех пор, как Елена Николаевна Лисаева пришла в профессию стрелка. В то время, когда она состояла в должности начальника караула, численность команды была значительно меньше нынешней. А протяженность участка работы значительная: от станции Облучье до станции Ружино и до Волочаевки-2. Кроме этого много подъездных путей.

— Тогда шел массовый поток техники, легковых автомобилей. Все эти факторы прямым образом влияли на то, что сопровождение грузов входило как в мои обязанности, так и в обязанности

начальника команды. Сегодня, благодаря электровозам, грузы перемещаются гораздо быстрее. Да у тепловозов и составы короче были. Поэтому ускорился темп и нашей работы. А вот труд начальника караула проще не стал. Под его началом находится до 70 человек, которыми необходимо управлять. Ведь в нашу команду входят еще станции Вяземская и Бикин. При таком обширном участке работы без хорошей связи не обойтись. Рация, сотовый телефон позволяют стрелку, сопровождающему груз, например, связаться с начальником караула, сообщить о «брошенном» поезде. Там уже информация пойдет к диспетчеру, который сообщит о продолжительности стоянки. От этого зависит решение о направлении смены для стрелка.

Прежними для сотрудников ведомственной охраны остались только высокие требования к соблюдению правил безопасности и качеству профессиональной подготовки. Работа в парках станций сама по себе опасна. Это объясняется спецификой работы станции

— постоянное движение поездов. Здесь прежде всего нужно быть внимательным, чтобы самому, не дай бог, не попасть под вагоны при осмотре.

— Случайные люди у нас быстро отсеиваются. Охранник — это не сторож. У нас совершенно другая работа. Стрелок должен многое знать. Например, уметь заполнять акты. Ежемесячно у нас проходит учеба, регулярно проводятся инспекторские проверки, сдача экзаменов. В билете, кстати, 10 вопросов из 380. Помимо этого мы сдаем в милиции зачеты по стрельбе, должны хорошо знать оружие. Кроме того, для сотрудников ведомственной охраны уверенность друг в друге — основополагающий принцип в работе. Стрелковая команда станции Хабаровск-2 — самая большая в отряде, в соответствии с этим распределяется и нагрузка. Под нашей ответственностью находится еще и огромный грузовой двор, где грузы сдаются и принимаются под охрану. А на множестве подъездных путей сдаем вагоны получателям. При таких объемах работы и ответственности важна надежность товарища.

Поэтому работники караулов, привыкая друг к другу, не хотят переходить в другой коллектив. Важно доверять человеку, который тебя подменяет на охране груза.

В стрелковой команде станции Хабаровск-2, как и в любом коллективе, есть свой костяк, состоящий из давно работающих сотрудников. Оператор Татьяна Нестеренко работает почти 25 лет, оператор Татьяна Ильишевич — 15, ее муж Игорь Ильишевич работает здесь же, на сопровождении поездов в сторону Облучья и Ружино. Мария Шигнацева охраняет грузы в течение 20 лет, два десятка лет трудится и вожатая служебных собак Любовь Симонова. Приходит в команду и молодежь. Надо отдать должное, все работают хорошо, поэтому сотрудники нашей команды регулярно поощряются руководством. Не исключение и сама Елена Николаевна. Но свою главную награду, ставшую признанием ее преданности любимой профессии, она получила в этом году — знак «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями».

Наталья ОХОТНАЯ

СТРЕМЯТСЯ БЫТЬ БЛИЖЕ К ЛЮДЯМ

Несколько дней назад звоню председателю профкома Тындинского отряда ведомственной охраны филиала ФГП ВО ЖДТ России на ДВЖД Анатолию Акиньшину, чтобы договориться о встрече. Хотелось побольше узнать о положении дел в организации в преддверии грядущего праздника — очередной годовщины военизированной охраны на железнодорожном транспорте.

— В кабинете буду через полчаса, — сказал Анатолий Васильевич. — Сейчас я в драмтеатре. В начале декабря в Тынду приезжают артисты Санкт-Петербургского театра оперетты. Приобретаю билеты для коллективного посещения их спектаклей.

Спортзал и театр

Услышанное заинтриговало меня. В эпоху насаждаемого рынком отчуждения между людьми участие в совместных мероприятиях воспринимается пусть радующую душу, но все-таки таким нетипичным явлением. Потому и первый вопрос, заданный профлидеру, касался именно этого направления его деятельности.

— Ничего удивительного! — ответил Акиньшин. — Организация культурно-спортивного досуга работников отряда — один из приоритетов повседневной работы профкома. Вот уже около семи лет мы тесно сотрудничаем с Тындинским муниципальным драматическим театром. Постоянно посещаем спектакли наших актеров (к слову сказать, с очень приличной режиссурой), представления приезжающих на гастроли трупп, выступления заезжих знаменитостей. В прошлом году, к примеру, что называется «вживую» познакомились с творчеством народной артистки СССР Эдиты Пьехи, «аншлаговцев» Геннадия Ветрова, братьев Пономаренко. Работники стрелково-пожарной команды станции Беркажит с удовольствием сфотографировались на память с известным российским певцом Александром Маршалом, приезжавшим в прошлом году на празднование 35-летия БАМа. В начале нынешнего — с удовольствием посмотрели работы Санкт-петербуржцев — оперетты «Обыкновенное чудо» и «Слуга двух господ». Очень понравилось. Потому и решили вновь встретиться с полюбившимся коллективом, который в декабре привезет в Тынду «Собаку на сене» на музыку Геннадия Гладкова и «Королеву чардаша» Имре Кальмана.

Следует отметить, что профсоюз оплачивает половину стоимости билетов (а она достаточно высокая) на концерты столичных гостей. И люди посещают такого рода мероприятия с удовольствием.

Здесь, на мой взгляд, кроется достаточно глубокая подоплека. Совместные выходы — не просто развлекаловка, а воспитание и общей культуры работников отряда, и активного отношения к здоровому образу жизни. Ведь, что ни говори, массмедиа из телятчика изрядно преуспели в воспитании «поколения «Пэпси», которое почему-то не может себе представить времяпровождения без бутылки «Клинского», «Толстяка» и прочих алкоголесодержащих напитков. Если учесть, что три четверти личного состава отряда — молодежь, люди явно не преклонного возраста, а суть службы в ведомственной охране такова, что и мысли об употреблении спиртного быть не должно, можно понять, какое значение имеет

позитивное отношение к общей и физической культуре.

Прекрасно понимая это, начальник отряда Анатолий Васильевич Малахов и председатель профсоюзного комитета Анатолий Васильевич Акиньшин уделяют большое значение культурно-спортивному досугу. Для повседневных занятий есть свой зал с тренажерами. В отряде проводятся соревнования на первенство Тындинского отряда по видам спорта, которые ранее входили в программу спартакиады Тындинского отделения ДВЖД. Имеются в виду состязания по настольному теннису, плаванию, шахматам, пляжному волейболу, дартсу, гиревому спорту и стрельбе. В общем и личном зачете сборные команды Тындинского отряда всегда занимают призовые места. Физкультурный коллектив отряда воспитал своего мастера спорта по пауэрлифтингу. Им стал стрелок стрелковой команды станции Тынды Нариман Юсуфович Попович.

В организации спортивной работы активную помощь профкому оказывает начальник стрелковой команды Денис Савон — активный сторонник здорового образа жизни. Отряд неоднократно становился победителем состязаний как ведомства, которому непосредственно подчиняется, так и Дальневосточной железной дороги.

«Генеральный штаб» профорганизации

Проведение полноценного культурно-спортивного досуга, повторюсь, — одно из направлений деятельности профкома. Среди иных приоритетов в его деятельности следует отметить контроль за своевременностью выплаты заработной платы, правомерность наложения взысканий на работников отряда, членов профсоюза, выявление нарушений их прав при выполнении производственных задач, контроль за состоянием условий и охраны труда работников отряда, предупреждение и профилактика производственного травматизма и профессиональных заболеваний, обеспечение работников отряда санаторно-курортными путевками и организация детской оздоровительной кампании, оказание материальной помощи по заявлениям работников отряда.

Задачи, что и говорить, очень серьезные. Справляться с ними профлидеру активно помогают члены профкома — люди уважаемые в коллективе, умудренные житейским и практическим опытом. Заместитель председателя профкома Борис Зайцев работает заместителем начальника стрелковой команды станции Тынды по оперативно-профилактической работе. Он отвечает за социально-бытовой сектор.

Расширенные заседания профкома по вопросам улучшения условий охраны труда, а также наличия хороших санитарно-бытовых условий в подразделениях отряда проходят при активном участии Зайцева. Там не остаются без внимания обращения и предложения руководства отряда об участии профсоюзной организации в решении социально-бытовых вопросов в подразделениях отряда.

В результате оснащены бытовыми приборами комнаты приема пищи. Там установлены электро- и микроволновые печи, электрообогреватели и тепловентиляторы, водонагреватели проточного действия и другое оборудование, приобретены наборы кухонной посуды.

Для организации и проведения учебного процесса для подразделений отряда приобретены видеоматериалы и программы обучения. Ведется контроль за состоянием условий и охраны труда, а также устранением ранее выявленных недостатков и выполнении намеченных мероприятий по предупреждению производственного травматизма и профессиональных заболеваний.

Организована учеба уполномоченных по охране труда, которые участвуют в осуществлении первой и второй ступеней, весенних и осенних осмотров в подразделениях отряда. К слову сказать, профгруппа стрелково-пожарной команды станции Беркажит Нэлли Негодяева удостоена высокого звания лучшего уполномоченного по охране труда ФГП ВО ЖДТ России.

Организационную комиссию профкома возглавляет начальник учебного пункта отряда Валерий Наполов. Бывая в низовых подразделениях, он проводит разъяснительную работу по поводу мотивации членства в Роспрофеле. На конкретных примерах им показывается то, что делает профсоюз по защите законных прав и интересов работников. Он особо подчеркивает, что подписание коллективного договора между руководством предприятия и профсоюзом, выступающим от имени всех работников отряда, определяет круг ответственности при выполнении своих обязательств обеими сторонами. И профсоюз непосредственно участвует в решении производственных задач. Во многом благодаря деятельности В. А. Наполова охват членством в профсоюзе составляет 95,7 процента.

Еще один член профкома — Александр Кафтайлов — руководит отделением отдельного пожарного поезда на станции Дипкун. Он активно занимается организацией культурно-спортивных мероприятий, участвует в общественной жизни поселка.



Профессиональная учеба работников отряда

Много хороших слов можно сказать и о других профактивистах: и. о. заместителя начальника отряда по пожарной части Николае Лукашенко, бухгалтере-расчетчике, кассире профкома Ларисе Петровой. А вот специалист по управлению персоналом Екатерина Михальчишина занята в комиссии по правовым вопросам. Занимается всем тем, что касается обоснованности приказов руководства по дисциплинарным взысканиям работников. В том числе и выработку мотивированного мнения профсоюзной организации о наказании членов профкома и профгруппиров подразделений. Для этого в профком отряда предварительно представляются проекты приказов руководства на согласование с профкомом.

Большой заслугой профсоюзной организации отряда ведомственной охраны является то, что в коллективный договор ФГП ВО ЖДТ России на 2009—2011 годы был включен раздел 4.6 «В сфере социальных гарантий Работникам», пункт 4.6.2 «О компенсации расходов на оплату стоимости проезда и провоза багажа к месту использования отпуска и обратно для лиц, работающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях». Случилось это после неоднократных обращений членов профсоюза в лице профкома отряда в вышестоящие организации по внесению изменений и дополнений в коллективный договор предприятия. Ведь положения федерального закона № 122-ФЗ, возложившего на работодателя предоставление этой льготы работникам, никто не отменял. А он в коллективном договоре отсутствовал. Сейчас это нарушение устранено.

Равнение на передовиков

Неоценимый вклад в достижения отряда вносят работники — ветераны, которые формировали, обучали и воспитывают личный состав подразделений. В их числе начальник стрелково-пожарной команды станции Беркажит Сергей Марин. С 1981 года он беспрерывно работает на этом участке. За добросовестный труд в 1995 году награжден знаком «Отличник военизированной охраны МПС» и именными часами министра путей сообщения РФ. Часами министра отмечен также отличник ведомственной охраны МПС заместитель начальника стрелково-пожарной команды станции Беркажит Николай Нестерук. 20 лет работает в ведомственной охране начальник стрелково-пожарной команды станции Хани Сергей Капустин. Он награжден знаком «Отличник военизированной охраны МПС».

В честь 75-летия военизированной охраны отмечена часами начальника управления военизированной охраны МПС старший инструктор по управлению персоналом Валентина Таланова. А вот стрелок стрелково-пожарной команды станции Беркажит Тамара Чиж награждена юбилейными часами в честь 25-летия БАМа.

За добросовестный труд в военизированной охране и образцовое выполнение служебного долга имеют нагрудные знаки «Отличник военизированной охраны МПС и ЖДТ» стрелки Владимир Ложечко, Василий Дербин, Нина Костромова, водитель пожарного автомобиля Михаил Дьячук, машинист насосных установок Борис Волкотруб, водитель оперативного автомобиля Сергей Флёрис, стрелок специализированной группы Николай Гладкий.



Председатель профкома А. В. Акиньшин

Проработавшие по много лет работники отряда оказывают помощь профкому, щедро передают свой богатый опыт молодому поколению. И этому способствует профсоюзная организация отряда, организуя чествование передовиков.

Праздники и будни

За весь период работы профсоюзной организации Тындинского отряда ведомственной охраны (а она образована 3 декабря 1999 года) были организованы и проведены общегосударственные и ведомственные мероприятия, посвященные знаменательным датам. Это празднования 100-летия образования отраслевого профсоюза; 60- и 65-летия Великой Победы; 80- и 85-летия ведомственной охраны на железнодорожном транспорте; 30- и 35-летия с начала строительства Байкало-Амурской магистрали; 30- и 35-летия образования Тындинского отряда ведомственной охраны и много еще другого интересного.

При этом идет работа над текущими, повседневными проблемами. К примеру, по организации детской летней оздоровительной кампании и приобретению детских новогодних подарков. Ими охвачены все дети.

Санаторно-курортному лечению работников уделяется особое внимание. Так, за последние два года оздоровлено соответственно 7 и 9 работников и неработающих пенсионеров. Причем за счет средств профсоюза приобретены соответственно 4 и 5 путевок в санатории Приморского края и средней полосы России. Профсоюз занимается также организацией семейного отдыха на базе отдыха «Росинка» на станции Бамбурово и в туапсинском пансионате «Гизель-Дере».

Большую помощь профсоюзная организация оказывает подшефному детскому саду № 8 «Рябинка» в приобретении методической литературы и наглядных пособий. В свою очередь коллектив детского сада организует праздничные поздравления с профессиональным праздником — Днем образования ведомственной охраны железнодорожного транспорта России.

Необходимость профсоюзной организации Тындинского отряда ведомственной охраны доказана временем. В пользу этого свидетельствует многое. Прежде всего то, что профком постоянно выполняет обозначенные в своей программе приоритеты, работая в тесном контакте с руководством подразделения. Во всяком случае начальник отряда А. В. Малахов оценивает взаимодействие с профсоюзным комитетом как конструктивное и плодотворное.

Геннадий АСТАХОВ

Фото Валерия Наполова

ЗАКАЛЕННАЯ ЖИЗНЬЮ

20 ноября ветерану Дальневосточной железной дороги Анне Викторовне Сова исполнилось 95 лет

В этот день Анна Викторовна принимала поздравления не только от своих близких, но и от Хабаровского центра организации работы железнодорожных станций в лице заместителя начальника центра по кадрам и социальным вопросам Ильи Викторовича Алейникова и председателя совета ветеранов центра Людмилы Михайловны Шуть, которые навестили ее дома.

Анна Викторовна родилась в городе Екатеринбурге в семье железнодорожника. Ее отец Виктор Нестеров, который в шестнадцать лет ушел из дома в деревне в город, чтобы получить рабочую профессию, вскоре выучился на дорожного мастера. Со временем он стал руководить бригадой по ремонту железнодорожных путей. Затем обзавелся семьей. Мать с утра до позднего вечера справлялась с домашними заботами. Она успевала одновременно вести хозяйство (семья Нестеровых держала домашний скот, птицу), воспитывать детей и заботиться о том, чтобы бригада мужа всегда была сыта. Поэтому глядя на труд матери, Анна Викторовна с раннего детства узнала о нелегкой женской доле, о трудностях и радостях семейной жизни, о потерях. Из ее четырнадцати братьев и сестер выжили только семеро.

Однажды по приглашению брата-военного, служившего в Хабаровске, Анна Викторовна приехала в этот город. Так она на долгие сорок лет связала свою жизнь с железной дорогой.

— В 1937 году я пришла работать на вокзал станции Хабаровск-1 сначала кассиром багажной кассы, а затем инкассатором, — вспоминает Анна Викторовна. — В сопровождении охранника я обходила все кассы и собирала накопившуюся выручку. Затем приходила в свой кабинет, запирали дверь и пересчитывала деньги. Опечатанную сумку инкассатор отвозил в банк. Вспоминаю один случай. Ближе к концу года приготовила очередную сумку с выручкой. В банке давно уже ждут. Позвонила в милицию, попросила машину. Предоставить не могут. Я на хоздвор. И там транспорта нет. Что делать? Одеюсь, сложила все в чемодан и села в автобус. И, благополучно добравшись до госбанка, сдала деньги кассиру. Хорошо, что мое рискованное путешествие благополучно закончилось. Драгоценную ношу могли выхватить из рук. Тогда суровое наказание меня бы не миновало.

Здесь же, на своем родном вокзале, Анна Викторовна познакомилась с будущим мужем Андреем Герасимовичем.

— Андрей работал дежурным по вокзалу, — вспоминает о годах своей молодости Анна Викторовна. — Я тогда девчонкой была. На работе мы и встретились впервые. Потом он пригласил меня на свидание. С той поры и



стали дружить. За 25 лет совместной жизни мы многое пережили.

— Отец родился в Белорусской деревне под городом Кричевом, — рассказывает Людмила Андреевна, дочь Анны Викторовны. — Интересно, что его отец родом из Краснодара, а мать из Белоруссии, но фамилия у них была одна — Сова. Случайностей, видимо, не бывает. Мой отец проходил армейскую службу на Дальнем Востоке. После демобилизации решил остаться здесь и работать на железной дороге, где и встретил маму. В сороковом году родилась я. А потом грянула война. Первые два года отца не забирали на фронт. У него была бронь. Но затем он все равно добровольцем ушел воевать. Попал на Калининский фронт в разведку. А после серьезного ранения в 1944 году его комиссовали. У него в документах значится только ранение ноги, но он всю жизнь прожил с осколком в голове. Операцию ему сделать не могли. Не было хороших специалистов. Поэтому свое здоровье он поддерживал постоянным курортным лечением. Как медик, я предполагаю, что этот кусочек металла находился в постоянном движении и со временем повредил гипофиз. И отец стал плохо ходить, разговаривать. Но до последнего работал на железной дороге в транспортной милиции. Надо было кормить семью. Однажды он упал на мосту и не смог подняться. А потом с горечью рассказывал мне: «Дочка, я лежал совсем один. И никто из этих людей, за которых я воевал, ко мне даже не подошел».

Андрей Герасимович был прикован к постели три года. Для Анны Викторовны и ее детей это время стало настоящим испытанием на прочность.

— Мы с мамой ухаживали за отцом, — продолжает Людмила Андреевна. — Мне, девочке, приходилось таскать его. Страшно вспомнить. Со временем он перестал разговаривать. Обычно я читала ему книги, а когда уставала, отец движением глаз давал мне понять, чтобы я шла отдыхать. Он меня очень любил. Постоянно водил в театр, кино. Отца нет уже 50 лет. От него остались только фронтовые

награды, включая орден Красной Звезды, и имя, высеченное на пилоне площади Славы.

Анна Викторовна тогда стойко пережила потерю мужа. На ее попечении остались трое детей-школьников, нуждавшихся в материнской поддержке.

— Для нас настали тяжелые дни, — рассказывает Людмила Андреевна. — Мама работала с утра до вечера за 120 рублей. Этих денег с трудом хватало, чтобы накормить и одеть меня и двух младших братьев. Помню, как из-за страшной нищеты зимой ходила в резиновых сапогах. Жили в деревянном двухэтажном бараке на Ухтомской. Мама воспитала троих детей одна, тянула нас из последних сил, заставляла учиться. Помогали, чем могли, мамы брат и сестра Василий Викторович и Екатерина Викторовна. Мама — сильный человек, недаром она имеет звание «Труженик тыла». Я не перестаю удивляться, глядя на мать, насколько крепки люди ее поколения и духовно, и физически.

Пройдя все трудности, Анна Викторовна сумела поставить своих детей на ноги. Каждый из них избрал в этой жизни свой путь, не связанный с железной дорогой. Старшая в семье Людмила выучилась на врача. Младший сын Вячеслав стал зубным техником. А Анатолий, окончив ПТУ, работал с турбинами на заводе Дальэнергомаш. Жизнь шла своим чередом. Но впереди Анну Викторовну ожидали очередные жестокие испытания судьбы.

— Три года назад умер Толя, — рассказывает Людмила Андреевна. — А намного раньше его погиб брат Слава, оставив сиротами троих детей — Свету, Настю и Андрея.

Сегодня об Анне Викторовне заботится дочь Людмила. Ради матери она рассталась с устроенной жизнью в Николаевске-на-Амуре. Не забывает бабушку и внучка Светлана. И этих женщин объединяет не только кровное родство, любовь друг к другу, но и сила духа, закаленная утратами.

Наталья ОХОТНАЯ

Фото автора

ЗАМЕЧАТЕЛЬНАЯ МАТЬ, БАБУШКА, ПЕДАГОГ

В 1969 году двадцатилетняя Валентина Кирченко — девушка с голубыми глазами, добрым сердцем и открытой душой — первый раз после окончания педагогического училища переступила порог детского сада. Увидев малышей-дошколят, услышав их смех, сразу решила: это мое будущее, это моя жизнь. Вспомнила Макаренко: «Педагог — инженер человеческих душ». И началась работа: игры, занятия, прогулки, праздники. А в ответ — улыбки, смех, объятия детворы.

Работа педагога — это не только праздники, это титанический труд. Это работа не только с детворой, но и с родителями, а они все разные. В прошлом году Валентина Петровна отметила четверть века своей работы в детских учреждениях железнодорожного транспорта. И за все годы работы педагог от родителей слышала только слова благодарности. Ее первые выпускники уже выросли и приводят к ней своих малышей со словами: «Мы хотим, Валентина Петровна, что бы вы их воспитали так же, как нас».

Сама Валентина Петровна воспитала прекрасную дочь Ольгу, которая трудится в ДТЦФТО. Внучка, старшая дочь Ольги Геннадьевны, учится на третьем курсе ДВГУПСа.

На дворе уже XXI век. Вроде бы пора на отдых, но администрация детского сада не отпускает, потому что Валентина Петровна — отличный педагог, наставник молодежи. Коллектив наш большой, все — женщины, и каждая знает, что Валентина Петровна — замечательная мать, любящая бабушка, верный друг, а Человек — так просто с большой буквы.

Коллектив детского сада № 262 ОАО «РЖД» поздравляет Валентину Петровну Кирченко с Днем матери и желает ей творческих успехов в работе, любви, внимания и уважения детей, здоровья и большого женского счастья.



Не обижайте матерей,
На матерей
не обижайтесь.
Перед разлукой у дверей
Нежнее с ними
попрощайтесь.

И уходите за поворот
Вы не спешите,
не спешите,
И ей, стоящей у ворот,
Как можно дольше
помашите.

Она страдает от разлук,
И нам в дороге
беспредельной
Без материнских
добрых рук —
Как малышам
без колыбельной.

Пишите письма чаще им
И слов высоких
не стесняйтесь,
Не обижайте матерей,
На матерей
не обижайтесь...

Владимир Фирсов

Мы часто мать
По пустякам тревожим:
У друга заночуешь иногда,
А мать не спит
И думает, быть может,

Что с сыном
приключилась беда.
Она не спит.
Минуты словно вечность,
Проходит перед нею,
как вопрос.
Заплачет мать,
И ей как будто легче...
А если у нее не хватит слез?

Александр Стариков

Мама и Родина
очень похожи:
Мама — красивая,
Родина — тоже!
Вы присмотритесь:
у мамы глаза
Цвета такого же, как небеса.

Мамины волосы,
словно пшеница,
Что на бескрайних
полях колосится.
Мамины руки
теплы и нежны,
Напоминают луч солнца они.

Если поет мама песню, то ей
Вторит веселый
и звонкий ручей...
Так и должно быть:
что дорого нам,
Напоминает всегда
наших мам.

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. Распространяется бесплатно.

Адрес редакции: 680000, Хабаровск, ул. Муравьева-Амурского, д. 20, дорпрофсоюз. Телефон — 38-45-63 (4-45-63). E-mail: DP_PivnevaAN@upr.dvzgd.rzd.ru; apivn@yandex.ru

Редактор — Антонина ПИВНЕВА

Дизайн и верстка — информцентр дорпрофсожа. Отпечатано в Хабаровской городской типографии. Хабаровск, проспект 60-летия Октября, 188. Тираж 4870 экз. Заказ № 5123. Подписано в печать по графику 23.11.2010 в 16-00.