

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

31 августа 2011 г. № 15 (144)

Выходит с 25 января 2006 года



ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

ЭКСПОНАТЫ НА КОЛЕСАХ



В Хабаровске 30 августа сделал остановку необычный поезд – передвижной выставочно-лекционный комплекс ОАО «РЖД». Выехал комплекс из Москвы четвертого августа, с остановкой на крупных станциях.

Продолжение темы на 2-й стр.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Четверть века в ногу с профсоюзом

На протяжении многих лет руководство пассажирского вагонного депо Тынды работает в тесном контакте с профсоюзным комитетом предприятия.

стр. 3

Еще одна медаль

Машинист эксплуатационного локомотивного депо Тынды Виктор Гузовский удостоен государственной награды Российской Федерации.

стр. 5

Профсоюзный лидер станции

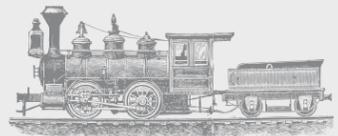
Двенадцатый год Вера Порхало возглавляет профсоюзную организацию станции Хабаровск-II.

стр. 6

Единственный в России

Музей Амурского моста – гордость и культурная ценность Дальневосточной железной дороги. Второго такого музея в России нет.

стр. 7



СЕЗОН

ВСЕ КАК У ВЗРОСЛЫХ

В воскресенье, 28 августа, торжественно завершила работу в этом году Дальневосточная детская железная дорога. Это был 53-й сезон для юных железнодорожников.

Известно, что малая железная дорога построена и сдана в эксплуатацию в мае 1958 года, к 100-летию со дня основания города Хабаровска. Первые годы узкоколейная магистраль имела протяженность 700 метров. В настоящее время – 2,5 километра.

Хоть дорога и называется детской, но в действительности здесь все по-взрослому, как на большой железной дороге – поезда идут строго по расписанию и четко работают все службы. Хотя трудятся на малой железной дороге ребята 11–17 лет.

На детской дороге есть две железнодорожные станции – Пионерская и Юбилейная, а также две остановочные



Эти девчонки уже многое знают о профессии железнодорожника

платформы – Озерная и Совхозная. Конечно же, есть локомотивное депо, в котором размещаются три тепловоза ТУ-7. А сам поезд состоит из трех вагонов. И движется он

от станции Пионерской до Юбилейной, а затем обратно, по однопутной магистрали. Соответственно на станциях локомотив выполняет маневровые работы. Для этого на

линиях установлены стрелочные переводы, причем электрические. Кстати, на дороге оборудована и автоблокировка.

Ежегодно летом на малой

дороге в течение трех месяцев проходят практику юные железнодорожники из Хабаровского и Приморского краев, Амурской области и Еврейской автономии. Работают посменно дежурными по станции, машинистами локомотива, проводниками вагонов, стрелочниками, дикторами и даже ревизорами. Конечно, самыми почетными и ответственными являются должности дежурного по станции и машиниста локомотива. Но это только после трехлетней практики и специальной подготовки.

– Летом здесь работают, – рассказывает инструктор Дальневосточной детской железной дороги Валерий Зенков, – точнее, проходят практику четыре смены по 125 ребят. Ежедневно, кроме понедельника, работают две смены – с 09:00 до 13:00 и с 13:00 до 17:00.

Окончание на 6-й стр.

ДОМ СВЯЗИ УСЛОВИЯ УЛУЧШАЮТСЯ

В декабре минувшего года был завершен капитальный ремонт Дома связи на станции Хабаровск-2. И двухэтажное здание преобразилось, выглядит привлекательнее, интерьер стал уютнее, а в техническом отношении в настоящее время отвечает всем современным требованиям.

Начат капитальный ремонт Дома связи на станции Биробиджан. Как и в Хабаровске, здесь обычное электроосвещение заменено не светодиодное, устанавливаются современные противопожарные межкомнатные двери.

— Создается уют на рабочих местах, — рассказывает Александра Ленченкова, инженер по охране труда Хабаровского регионального центра связи, — будут значительно улучшены бытовые условия.

А в следующем году предстоит капитальный ремонт Дома связи на станции Вяземская. Для этого определены финансовые затраты и значительная денежная сумма заложена в бюджет. Решено это на совместном заседании администрации и профсоюзного комитета Хабаровской РЦС.

— Этому важному решению способствовала, — продолжила разговор председатель профсоюзного комитета Хабаровской РЦС Людмила Уткина, — конференция работников Хабаровской дирекции связи по итогам выполнения обязательств Коллективного договора ОАО «РЖД» за первое полугодие 2011 года, состоявшаяся 10 августа.

ПРОФСОЮЗ

СЕМИНАР ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ

В такой форме чаще проводит индивидуальные занятия с председателями профкомов дорпрофсожа на ДВЖД Наталья Рябова, специалист отдела организационной и кадровой работы Владивостокского филиала дорпрофсожа.

Очередной такой индивидуальный семинар провели Наталья Рябова и Ирина Бутовец, специалист отдела социально-экономической защиты Владивостокского филиала дорпрофсожа в Спасск-Дальненской дистанции пути, где второй год (с июля 2010 года) работает неосвобожденным председателем профкома Виталий Орлов, начальник цеха дефектоскопии.

— Работает Виталий Геннадьевич, — рассказала Наталья Рябова, — в профсоюзном комитете с большим желанием, несмотря на огромную занятость на основной работе.

На семинаре рассматривались вопросы по коллективному договору, ведению документации и организации проведения заседаний профкома, ведению протоколов.

СЕЗОН

ЗИМА НЕ ЗА ГОРАМИ

На сортировочной станции Хабаровск-II в настоящее время работы по подготовке к зиме выполнены на 72 процента.

Об этом рассказал исполняющий обязанности главного инженера станции Хабаровск-II Александр Калатушкин. Работники получают зимнюю спецодежду усовершенствованных моделей. Завершается уборка всей территории от сорной растительности. Готовятся стрелочные переводы и подъездные пути, парки отравления и сетевое ПТО.

Особое внимание уделяется «первозимникам» — их на станции на сегодняшний день 19 человек. Готов к зиме и неснижаемый запас тормозных башмаков — 1200. Подготовлено и на отдельных участках реконструировано электроосвещение.

ЭКСПОНАТЫ НА КОЛЕСАХ

Окончание. Начало на 1-й стр.

Первоначально остановка в Хабаровске не планировалась, и поезд мог проехать мимо, без остановки. Так или иначе, а чудо-выставка оказалась в столице Дальнего Востока. Посмотреть здесь есть что. А главное — узнать много интересного.

В восьми специально оборудованных вагонах были представлены экспозиции: «Развитие скоростного и высокоскоростного движения в России», «Подвижной состав российских железных дорог», «Инфраструктура железных дорог», «Нанотехнологии госкорпорации «РОСНАНО», «Энергосбережение, энергоэффективность и экологическая безопасность», «Тренажерные комплексы ОАО «РЖД», «Современные ядерные технологии госкорпорации «РОСАТОМ».

Очень впечатляют макеты высокого качества, выполненные по современным технологиям. К тому же экскурсионные лекции сопровождаются видеозаписями на мониторах, установленных вместо окон.

Утром выставочный комплекс посетил начальник Дальневосточной железной дороги Михаил Михайлович Заиченко. И он сказал:

— Выставка очень хорошая, своевременная. Необходимо больше рассказывать о наших достижениях, о новых технологиях в ОАО «РЖД».

В первом вагоне представлены три макета электропоездов, двух скоростных и одного высокоскоростного. Но прежде на входе в вагон посетителей встречает восковая фигура начальника станции XIX века в форме того времени.

Итак, скоростные электропоезда. В России отлично показал преимущества высокоскоростного движения поезд «Сапсан». Всего в стране их восемь. Курсируют они по маршрутам Москва—Санкт-Петербург и Москва—Нижний Новгород. Четыре поезда односистемные (использующие энергию постоянного тока) и столько же поездов двухсистемных. «Сапсан» движется со скоростью 250 км/ч. Хотя он способен развивать скорость до 300 км/ч. Для движения такого поезда специально подготовлена инфраструктура. На Дальнем Востоке «Сапсан» появится примерно через четырнадцать лет и планируется, что курсировать он будет по маршруту Хабаровск—Усурийск—Владивосток.

Скоростной электропоезд «Ласточка» способен развивать скорость до 200 км/ч. В настоящее время он проходит испытания. Планируется



Экскурсовод Алексей рассказывал о современных скоростных поездах

его использование в год Олимпийских игр в Сочи, и именно в том регионе.

В следующем вагоне в экспозиции «Подвижной состав российских железных дорог» представлены макеты и действующие модели локомотивов, вагонов, эксплуатирующихся по всей России. Правда, отдельные модификации еще только внедряются в работу железнодорожного транспорта. Среди последних: скоростной двухсистемный электровоз, способный тянуть семнадцать вагонов и развивать скорость до 200 км/ч, электровоз ЭФ-2К постоянного тока, развивающий скорость до 170 км/ч. Известные электровозы постоянного тока «Синара» и «Гранит» тоже представлены на выставке. Производятся они на Уральском электровагоностроительном заводе.

Здесь же представлены современные вагоны с большой грузоподъемностью для перевозки угля и других сыпучих грузов. В перспективе будут производиться более легкие, но прочные вагоны из алюминия. Такие вагоны в будущем будут использоваться на БАМе для увеличения пропускной способности. Еще демонстрируются макеты крытых вагонов сочлененного типа, с раздвижными стенками.

Весьма интересна экспозиция современной инфраструктуры железных дорог. Наибольший интерес вызвали системы смены колесных пар на железнодорожных переходах. Современные разработки позволяют, без остановки, на скорости 30 км/ч перевести колесные пары поездного состава с одной

ширины колеи на другую. Не меньший интерес вызвал и макет современного скоростного участка пути.

Демонстрировались новые устройства рельсосмазывателей, с дополнительным электропитанием от солнечных батарей. Основное энергопитание от электроаккумуляторов. Представлены и нового образца мачтовые светофоры на светодиодах — яркие и надежные. С учетом сегодняшнего времени — антивандальные.

В экспозиции «Энергосбережение, энергоэффективность и экологическая безопасность» представлены различные светильники на светодиодах. Светильники для открытых площадок и административно-бытовых зданий. Такие светильники надежно работают десятки тысяч часов.

Интересно было увидеть современный автопилот для локомотива. В программу записывается график движения по всему маршруту. Причем движется локомотив с определенной экономией электроэнергии. Как подтвердил Михаил Михайлович Заиченко, подобного типа автопилоты установлены уже на некоторых наших локомотивах, ведущих пассажирские поезда по маршруту Хабаровск—Владивосток. Точность прибытия по графику — плюс-минус одна минута.

А завершается экскурсия коротким видеофильмом в лекционном зале.

Владимир БОДАГОВ
Фото автора



Посетителей встречала восковая фигура начальника станции XIX века



Первые посетители ожидают открытия выставки

ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА В НОГУ С ПРОФСОЮЗОМ

Не могу не отметить, что выбор газеты «Профсоюзная жизнь» в качестве издания для освещения юбилея предприятия и идея, суть которой изложена в заголовке этой статьи, принадлежат начальнику пассажирского вагонного депо Тынды Е. В. Богдановскому. Евгений Валерьевич с большим уважением относится к профсоюзному комитету, постоянно советуется с его активом, видит в профсоюзной организации надежного помощника в решении стоящих перед предприятием задач.

Богдановский рад, что среди членов профсоюза всегда присутствует дух товарищества и взаимовыручки. Приведу буквально один, на первый взгляд, не очень значительный, но тем не менее очень показательный пример. Бригадир цеха ТО-1, председатель цехкома подразделения И. В. Богомятков известен как мастер разного рода поделок из дерева. Такое вот хобби у человека. Ко Дню железнодорожника Иван Викторович

в т.ч., представители которых добросовестно трудятся в пассажирском вагонном депо, о наставниках молодежи, об уполномоченных лицах по охране труда У самого Богомякова много лет трудится проводником мама Татьяна Геннадьевна. Среди передовиков назывались мастер производства Сергей Иванович Синяк, за многолетний и добросовестный труд на производстве и в Роспрофжеле награжденный почетной грамотой Федерации профсоюзов



Старший осмотрщик вагонов М. И. Кулачек (слева) и бригадир ТО-1 И. В. Богомятков

вания пассажирских вагонов, и на его базе организована Тындинская дирекция по обслуживанию пассажиров. Главной задачей ее стало обеспечение перевозок пассажиров, груза багажа с юга Якутии и северных районов Амурской области в другие районы страны. Развитие региона БАМа, рост населения, возрастающие потребности в совершенствовании организации пассажирских перевозок, все это потребовало пересмотреть существовавшие тогда направления беспересадочных перевозок.

14 января 1984 года в связи со сдачей в эксплуатацию Байкало-Амурской магистрали в далекий путь отправился первый пассажирский поезд дальнего следования Тынды-Москва с почетными строителями и пассажирами. Он благополучно прибыл на Ярославский вокзал столицы. Обслуживался состав поезда бригадой из проводников пассажирских вагонов, прибывших на эксплуатацию БАМа по комсомольским путевкам, в составе Всесоюзного ударного комсомольского отряда из вагонного участка Харьков-Сортировочный ордена Ленина Южной железной дороги. Это Раиса Васильевна Овсейко, Людмила Васильевна Цуканова, Любовь Мироновна Карпун, Эвелина Владимировна Фисун, Сергей Петрович Кукурузов и другие. Начальником поезда был назначен Николай Васильевич Цыцарев.

Со временем, кроме Москвы, пассажирские поезда связали Тынду еще и с Нерюнгри, Хабаровском, Северобайкальском, Кисловодском, Харьковом, Новосибирском, Комсомольском-на-Амуре. Их обслуживают работники пассажирского вагонного депо Тынды: проводники, поездные электромеханики, слесари по ремонту подвижного состава, осмотрщики-ремонтники вагонов и представители других специальностей.

В июне 1992 года был назначен поезд № 279/280. И сразу же началась подготовка

к присвоению ему категории «фирменный» и переводу в разряд «скорый». Поезду дали название «Гиллюй». Для его обслуживания проводится квалификационный отбор начальников поездов и проводников. Предъявляются высокие требования не только к уровню технической подготовки персонала, но и к коммуникативности, культуре обслуживания пассажиров, поддержанию нормального микроклимата.

Если же говорить в целом по предприятию, то сейчас в нем трудится сплоченный и дружный коллектив, численность которого составляет более 1300 человек. Много добрых слов можно сказать о трудовом вкладе, о преданности железнодорожному транспорту в адрес бывших работников: первого начальника депо Бориса Емельяновича Решетко, начальника ДОП-2 Владимира Викторовича Кочетова, начальника ЛПТО Алексея Семеновича Никитина, главного инженера Сергея Александровича Литвака, начальника вокзала станции Тынды Игоря Васильевича Процкого и многих других.

Особой признательности заслуживают Екатерина Алексеевна Губенко, свыше 20 лет возглавлявшая профсоюзный комитет предприятия, бывшие начальник пассажирской службы Байкало-Амурской железной дороги Валентина Петровна Ченцова, заместитель начальника отдела пассажирских перевозок Наталья

Васильевна Чепель, главный инженер депо (до 2005 года) Александр Николаевич Угрюмов, начальник вокзала Юктали, а затем заведующая прачечной Любовь Савельевна Овчаренко.

Добросовестный труд многих работников депо, их существенный вклад в повышение эффективности работы железнодорожного транспорта, обеспечение безопасности движения поездов высоко оценены руководством ОАО «РЖД», Федеральной пассажирской дирекции. Знаком «Почетному железнодорожнику» награждены проводник пассажирского поезда Галина Васильевна Середа, осмотрщик-ремонтник вагонов Виктор Тимофеевич Полозов, неработающие пенсионеры Геннадий Иванович Апрельков, Любовь Петровна Козырева, Владимир Семенович Хубулава. Среди тех, кто находится на заслуженном отдыхе и кавалеры знака «За безупречный труд на железнодорожном транспорте» проводники пассажирских вагонов Раиса Васильевна Овсейко, Татьяна Федоровна Гурман, начальник пассажирского поезда Любовь Павловна Галка.

Президентом ОАО «РЖД» В. И. Якуниным неоднократно поощрялись работники, обеспечивающие летние перевозки пассажиров. Это начальник резерва проводников Автондил Резоевич Чинчаладзе, осмотрщики-ремонтники вагонов Расиль Габдрахманович Аслямов, Анатолий Иванович Коваль и многие другие.

Бесспорно, каждый из тех, кто назван здесь, и те, кого не назвали, внесли и продолжают вносить большой вклад, создавая добрую славу предприятия и ее профсоюзной организации. Председатель профкома депо Лиана Петровна Васильева, считает, что трудовые успехи достигаются совместным трудом администрации профсоюзного комитета и старательностью каждого работника.

Геннадий АСТАХОВ
Фото автора



Слесарь по ремонту ходовой части вагона И. В. Тюрин за работой

приготовил несколько прекрасных шкатулок с оригинальным художественным оформлением. Все они были выставлены на специальном стенде в городском парке, где проходили торжества по случаю профессионального праздника. Самому же умельцу присутствовать здесь не удалось – был на работе.

Так вот, обязанности экскурсовода взяла на себя председатель профкома депо Лиана Петровна Васильева. Она увлеченно рассказывала о представленных работах, о самом мастере, его замечательных качествах. Не забыла упомянуть, что Иван Викторович не только прекрасный производственник, активист, увлеченный творчеством человек, но и студент. Он заочно учится в Дальневосточном государственном университете путей сообщения.

Чуть позже профсоюзный лидер познакомил меня с И. В. Богомяковым. Разговорились. Иван Викторович, внешне располагающий к себе и коммуникабельный человек, увлеченно дополнял рассказ председателя профкома Л. П. Васильевой о товарищах по труду, о семейных динас-

Амурской области, его дети – дочь Анна, проводник пассажирских вагонов и сын Иван, слесарь подвижного состава.

Добрых слов заслуживает уполномоченный по охране труда, наставник молодежи, старший осмотрщик вагонов Михаил Иванович Кулачек.

Отдельно хочется сказать о династии Тюриных. Наталья Семеновна работает машинистом крана, Константин Борисович – осмотрщиком-ремонтником вагонов. Рядом трудятся трое детей – слесари Павел, Иван и Андрей. Широкий круг увлечений у Павла. Он – спортсмен, активный участник разного рода молодежных проектов, слетов молодых специалистов.

Всех этих людей мы называем не случайно. О них, а также о многих других работников пассажирского вагонного депо Тынды (ЛВЧД-2) пойдет речь на торжестве по случаю 25-летия предприятия, которое планируется провести 1 сентября текущего года. Его история берет свое начало с 1986 года, когда из состава вагонно-пассажирского депо станции Тынды был выделен пункт технического обслужи-



Творчество И. В. Богомякова на торжестве в честь Дня железнодорожника представляет председатель профкома депо Л. П. Васильева

ЛЕТНИЙ СЕЗОН ЗАВЕРШАЕТСЯ

В последний день августа завершается пик летних перевозок пассажиров на железной дороге. И в сентябре, до 10 числа, в Дальневосточном филиале Федеральной пассажирской компании будут подводиться итоги трех летних месяцев.

Но уже сейчас можно отметить, что этим летом пассажиров было больше, чем в прошлом году.

– За период с июня по август, – говорит начальник сектора маркетинга Дальневосточного филиала Федеральной пассажирской компании Наталья Савинова, – объемы перевозок в поездах формирования Дальневосточного филиала

компании составили 2 млрд 158 млн пассажиро-километров, что выше уровня прошлого года на 1,8 процента.

С 1997 года возглавляет отдел по обслуживанию пассажиров и предоставлению услуг в поездах Виктор Самаркин. Надо сказать, Самаркин в школьные годы не думал о работе на железнодорожном транспорте. Представлял свою будущую работу на сцене театра.

Родился Виктор в Забайкалье, в Читинской области, а в семилетнем возрасте с родителями переехал на Дальний Восток, в Хабаровск. Здесь Виктор окончил среднюю школу и поступил в Хабаровский государственный институт культуры, на специальность «Театральная режиссура».

И все же с пассажирским железнодорожным транспортом в качестве работника Самаркин познакомился в годы учебы в институте. Создавались студенческие отряды проводников, и Виктор решил, что эта романтика для него. Так что выполнял все обязанности проводника с душой и даже с огоньком.

После окончания института культуры в 1991 году Самаркин работал в Хабаровском театре юного зрителя актером. Правда, всего полгода. Было время перестройки, и актерам приходилось фактически выживать. Пришел работать на Дальневосточную железную дорогу, в пассажирское вагонное депо Хабаровск. Поступил учиться на заочное отделение Дальневосточного



Виктор Самаркин

государственного университета путей сообщения, на факультет «Управление движением и организация перевозок».

Работал проводником в разных поездах, начальником фирменного поезда «Восток», начальником резерва проводников в вагонном депо. И затем уже перешел работать в Дирекцию по обслуживанию пассажиров.

Кстати, Виктор Самаркин – член профсоюза со студенческих лет, когда еще работал проводником в институтском отряде. И в настоящее время Виктор Александрович активно участвует в профсоюзной жизни предприятия. В частности ежегодно проводит конкурс поездных бригад, а также участвует в организации спартакиад Дальневосточного филиала Федеральной пассажирской компании.

– Из молодых проводников, – рассказал в беседе

Виктор Александрович, – хотел бы отметить Елену Сторожук, работающую в фирменном поезде «Юность» (Хабаровск–Комсомольск-на-Амуре) и Светлану Бабьяк. И хотя в последние годы труд проводника стал труднее, продолжает работать более сорока лет Наталья Васильевна Шугаева. Более 25 лет работает начальником поезда Татьяна Петровна Токмакова. Раньше много лет Татьяна Петровна трудилась проводником в разных поездах. Хочу сказать, что коллектив у нас довольно стабильный и дружный.

Как сказал председатель профсоюзного комитета Дальневосточного филиала Федеральной пассажирской компании Николай Быков, 98,5 процента работающих в филиале состоят в профсоюзной организации.

Влад БОГДАН
Фото автора



Пик летних пассажирских перевозок – завершается

УВЛЕЧЕНИЯ

МАШИНИСТ – ПРОФЕССИЯ РОМАНТИКОВ

На железнодорожном транспорте работает много людей. Все они хорошие специалисты, но не у всех есть талант. Вы можете спросить: «Какой талант?» Мы ответим, талант художника – рисовать картины, поэта – сочинять стихи. Вот о таком человеке мы и хотим вам рассказать.

Потомственный железнодорожник, машинист тепловоза Сергей Сорокин давно работает на станции Арсеньев. Вся его семья, от дедушки до братьев жены, – железнодорожники. Он отличный работник и хороший товарищ, ко всему прочему Сергей пишет стихи. Рассказать о своей семье лучше других может только он сам. И вот что он нам поведал:

– Дед мой, Илья Егорович Сорокин, работал проводником в послевоенные годы. После был кондуктором грузовых вагонов. Мать, Татьяна Тимофеевна, работала дежурной по комнатам отдыха локомотивных бригад по станции



Арсеньев. Еще учась в 5 классе, я прибежал к ней на работу и видел тепловозы. Тогда это были ТЭ-3. Может, тогда я и выбрал себе профессию. В октябре 1977 года пошел на практику в локомотивное депо Сибирцево. После учебы во Владивостоке во ВТУ-6 работал помощником машиниста теп-

ловоза. Здесь же, на железной дороге, я встретил свою будущую жену Валентину. Сейчас Валентина работает дежурной по станции Сысоевка. Наш старший сын Сергей работает слесарем по ремонту тепловозов в депо Сибирцево и учится заочно в ДВГУПСе, в Хабаровске, а младший Андрей работает дежурным стрелочного поста ст. Арсеньев. Сын Дмитрий учится по специальности «Локомотивное хозяйство» в Уссурийском техникуме железнодорожного транспорта, мечтает сменить меня за «правым крылом» локомотива. Два брата моей жены – тоже машинисты. А их жены – дежурные по станции.

О своей любимой профессии Сергей Александрович написал стихотворение:

Я – машинист!
Четким пульсом страны,
Сквозь века и года,
По дорогам стальным
Все бегут поезда.
Грохот стали о сталь

В перестуке колес,
Так живет магистраль,
К ней я сердцем прирос.
Управляемый ход
Многотонных машин,
Быть сейчас машинистом
Я с детства решил.
Мне не надо наград,
Славы я не искал.
Всепогодный наш транспорт –
Так кто-то сказал.
Здесь надежный металл
И турбин дикий свист.
Я об этом мечтал!
Я теперь машинист!
Рельсы тянутся в даль,
Километров столбы,
И не надо иной
Мне, пожалуй, судьбы.
Днем и ночью. Всегда
Поезда здесь идут.
Знаю я, сыновья
Мне на смену придут.
Это значит всегда
По дорогам стальным
Будут мчать поезда
Четким пульсом страны.

ЕЩЕ ОДНА МЕДАЛЬ

Недавно министр транспорта РФ Игорь Левитин и президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин вручили наиболее отличившимся железнодорожникам ордена и медали РФ. Среди отмеченных наградами и машинист эксплуатационного локомотивного депо Тынды Виктор Гузовский. Он удостоен медали «За развитие железных дорог».

Судьба Виктора Гузовского на БАМе сложилась так же, как и у многих его сверстников. На магистраль он приехал после службы в армии вслед за родителями, строившими на трассе поселок Могот. Отец Вильгельм Станиславович работал бульдозеристом, мама Раиса Ивановна – поваром. Виктор устроился помощником машиниста тепловоза в Тындинское локомотивное депо. Родители вскоре вернулись на Украину, а Виктор остался в суровом северном краю, в медвежьем углу. Экстерном освоил специальность машиниста, сдал экзамен очень строгой комиссии при управлении Байкало-Амурской железной дороги, и с 1986 года водит грузовые и пассажирские поезда по всем четырем направлениям от столицы БАМа.

Будет справедливым сказать, что Виктор Вильгельмович в совершенстве владеет профессией машиниста тепловоза. В 2004 году ему присвоена квалификация машиниста тепловоза первого класса. Высокое мастерство, глубокое знание нормативных документов позволили В. В. Гузовскому за 10 лет не допустить ни единого случая брака в поездной работе и производственного травматизма. Богатым практическим опытом он щедро делится с молодежью. За пять лет при его участии подготовлены для самостоятельной работы 12 машинистов тепловоза и 15 помощников машиниста. Высокий уровень знаний, профессионализм, ответственность за результаты работы позволяют ему в высшей степени качественно выполнять производственные задания.

За 2008 год при активном участии Виктора Гузовского коллектив эксплуатационного локомотивного депо Тынды добился выполнения плана.

При этом улучшены показатели работы к заданию: объем перевозок увеличен на 2,6 процента, производительность локомотива и производительность труда – на 2 процента. Выполнены контрольные цифры по среднему весу поезда. Техническая скорость к уровню прошлого года выросла на 0,2 км в час. Улучшены плановые показатели и за четыре месяца 2009 года. Объем перевозок стал больше на 0,7 процента, средний вес поезда – на 1,5 процента, производительность локомотива – на 0,4 процента.

За 2008 год и четыре месяца 2009 года в целом по депо сэкономлено 1160 тонн условного топлива. Удельная норма его расхода на тягу поездов снижена к заданному уровню на 0,3 кг. За период с 2003 года, применяя передовые методы управления тепловозом, Виктор Вильгельмович сэкономил 5100 кг дизельного топлива. Это позволит дополнительно провести три пассажирских поезда от станции Тынды до Скворородино и обратно.

Став опытным и высокопрофессиональным специалистом, Виктор Вильгельмович с чувством искренней признательности вспоминает своих первых наставников: Анатолия Ивановича Воробьева, Бориса Тимофеевича Корнышева. Они скрупулезно и настойчиво воспитывали в нем точность действий, оперативность в принятии решений, внимательность и бдительность. И самое главное – учили его в совершенстве знать материальную часть любого локомотива, на котором приходится работать. Эти качества Гузовский стремится передать и своим подопечным, справедливо считая наличие их одним из основных слагаемых безопасности движения на железнодорожном транспорте.

Машинист в силу специ-



Машинист-инструктор локомотивных бригад эксплуатационного локомотивного депо Тынды В. В. Гузовский (слева) проводит инструктаж с товарищами по работе

фики своей работы может увидеть много такого, что не могут видеть другие работники. Из кабины тепловоза в глаза бросаются просчеты, допущенные при ремонте верхнего строения пути: оставленные негодные рельсы и шпалы, засыпанные дренажные водоотводные каналы и многое другое. Все недочеты замечаются зорким глазом общественного инспектора по безопасности движения поездов машиниста Виктора Гузовского и после поездок тщательнейшим образом фиксируются в специальных журналах. По замечаниям оперативно принимаются меры.

В свое время много шума наделала история с неисправным выходным сигналом на станции Кувукта. Светофор должен был давать зеленый свет. Но фактически он бездействовал. Общественный инспектор по безопасности движения поездов Виктор Гузовский немедленно проинформировал вышестоящие инстанции об инциденте и потребовал немедленно навести порядок.

Товарищи по работе, в первую очередь члены совета общественных инспекторов по безопасности движения поездов эксплуатационного локо-

мотивного депо Тынды, высоко отзываются о деловых и человеческих качествах машиниста, особо отмечая его добросовестность, принципиальность и скромность. Именно трудолюбие В. В. Гузовского и стало побудительным мотивом для руководства отделения дороги выдвинуть Виктора Вильгельмовича на награждение нагрудным знаком ОАО «РЖД» «За безопасность движения».

Президент компании В. И. Якунин с мнением северян согласился и 5 мая 2008 года издал приказ. В нем говорилось: «За большой личный вклад в обеспечение безопасности движения поездов, укрепление трудовой и технологической дисциплины и активную работу по контролю за безусловным соблюдением правил технической эксплуатации на железных дорогах Российской Федерации, отметить машиниста локомотивного депо Тынды В. В. Гузовского почетным знаком и денежной премией». Награда была вручена на конференции райпрофсожа Тындинского отделения Дальневосточной железной дороги, где обсуждались вопросы выполнения коллективного договора за первое полугодие 2009 года.

Уместно добавить,

что в 2004 году Виктор Вильгельмович был награжден медалью «XXX лет Байкало-Амурской магистрали». А в 2006 году он получил высшее образование, окончив Дальневосточный государственный университет путей сообщения. При необходимости может с успехом исполнять обязанности машиниста-инструктора локомотивных бригад.

И вот еще одна награда – медаль «За развитие железных дорог». Этому событию радуются многочисленные друзья машиниста, его родные. Награждение отца – хороший пример для Владимира и Дмитрия Гузовских. Оба они, окончив Тындинский техникум железнодорожного транспорта, работают помощниками машиниста тепловоза в грузовой колонне локомотивного депо Тынды.

Виктор Вильгельмович не раз трудился в аппарате отделения дороги, исполняя обязанности ревизора по безопасности движения поездов локомотивной службы УРБТ вместо ушедшего в отпуск специалиста. С этой работой В. В. Гузовский справляется очень даже неплохо.

Геннадий АСТАХОВ
Фото автора

ВETERАНЫ

ГОДЫ ПРОЖИТЫ НЕ ЗРЯ

Вот уже четвертый год в локомотивном депо Смоляниново чествуют ветеранов, проработавших здесь 25, 30 и 35 лет. Эта акция родилась по инициативе профсоюзного комитета, который не забывает тех, кто верой и правдой служит родному предприятию.

– Честь и хвала эксплуатационникам, ремонтникам, дежурным, техни-

кам, посвятившим основной отрезок жизни железной дороге, – открыл вечер председатель профкома депо Михаил Кравченко. – Более 70 лет ни на минуту не прекращает свою работу депо, выросшее из небольшого паровозного предприятия в крупное и современное, ставшее базовым на ДВЖД по вождению электровозов ВЛ-80 и «Ермак». Неоценим ваш личный вклад в организацию и проявленный при этом профессионализм, плодотворный труд по воспитанию молодого поколения в наших лучших традициях.

Михаил Кравченко и председатель профкома депо Приморское Владимир Гринев вручили героям дня алые ленты с надписью «Юбиляр», благодарственные письма, памятные медали и сувениры.

Приятно было видеть этих людей, которые внесли достойный вклад в развитие передового предприятия. Для этого они

ударно работали, учились, повышали квалификацию. Даже если переставали работать машинистами, то становились ремонтниками, потому что досконально знали электровоз. Словом, в тот вечер чествовали элиту прославленного депо.

Сергей Едаменко

- 35 лет проработали в депо: М. А. Съедин, А. А. Шевцов, С. А. Лопушняк, Н. И. Выставкин.
- 30 лет железной дороге отдали: С. И. Кулешов, С. А. Богач, К. В. Лачугин, В. В. Чмирев, В. В. Черкашин, Е. М. Худолеев, А. А. Овсянников, Е. Н. Понкратенко, Е. А. Радковская, А. Д. Кандрашов.
- 25 лет в депо трудятся: В. В. Иванов, Ю. В. Широков, А. И. Липеев, Л. В. Крупянко, С. Н. Сирота.

ПРОФСОЮЗНЫЙ ЛИДЕР СТАНЦИИ



Двенадцатый год Вера Порхало возглавляет профсоюзную организацию ст. Хабаровск-II

По своему назначению и характеру работы станция Хабаровск-II относится к сортировочным станциям. Она является важнейшей линейной хозяйственной единицей на Дальневосточной магистрали.

Главная задача станции – выполнение плана перевозок, с неуклонным соблюдением

безопасности движения поездов. И с этим заданием успешно справляются 519 работников. Во многих вопросах их объединяет профсоюзная организация. А точнее, профсоюзный лидер, председатель комитета Вера Порхало.

– Для меня принципиально важно, – рассказывает Вера Петровна, – с каким настроем работает каждый человек на станции. И если возникают у кого-то какие-либо

проблемы, стараюсь решить их в кратчайшее время, ни в коем случае не откладывая на день или два. Конечно, прежде всего важно защитить интересы рабочих.

Видимо, поэтому на станции Хабаровск-II более пяти лет почти стопроцентный профсоюзный коллектив – 99 процентов с небольшими колебаниями. Это связано с некоторой текучестью кадров, что естественно для любого предприятия. Комплектование грузовых составов и отправка их точно по графику – один из сложнейших процессов на железнодорожном транспорте. Не всем это по силам. Здесь, как в большом спорте, необходим хороший физический потенциал и психическая устойчивость, попросту выдержка, не позволяющая срываться по каждому поводу. Молодые специалисты здесь проходят хорошую производственную закалку.

Не зря говорят, что станция Хабаровск-II является кузницей кадров. В свое время здесь работал начальник Дальневосточной железной дороги Михаил Михайлович Заиченко. Трудился на станции и вице-президент ОАО «РЖД» Салман Бабаев. Бывший инженер станции Роман Рыжов сегодня работает начальником станции Уссурийск. А бывший начальник технического отдела воз-

главляет трудовой коллектив станции Гайдамак.

В настоящее время возглавляет станцию Хабаровск-II 35-летний Максим Черемисин. Молодым специалистом пришел сюда Игорь Соломатин и уже много лет работает дежурным по станции. Но вернемся к профсоюзному лидеру.

Вера Порхало – хабаровчанка, получив аттестат зрелости в средней школе, поступила в Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта. После окончания вуза по распределению десять лет работала на станции Уссурийск. И затем, вернувшись в Хабаровск, стала трудиться на станции Хабаровск-II инженером по охране труда.

А в 2000 году на очередной отчетно-выборной конференции профсоюзной организации работники станции выдвинули кандидатуру Веры Порхало на пост председателя профсоюзного комитета. Как был задуман сценарий финальной части конференции, неизвестно, но Веру Петровну значительным большинством голосов утвердили на пост председателя. С тех пор двенадцатый год Вера Петровна работает в профсоюзном комитете, ежедневно решая массу самых различных вопросов. Активно помогает ей инспектор отдела кадров Ирина Владович, заместитель председателя профкома.

Кстати, Вера Порхало любит работать с молодежью. Ей нравится современная молодежь. Большинство молодых людей имеют определенную цель и знают, чего хотят добиться в жизни, считает Вера Петровна. С молодыми специалистами ей очень интересно. Среди них немало профсоюзных активистов – Елена Деряева, Антонина Голощапова, Лариса Андреева, Вера Исаева, Елена Осетрова, Игорь Ветошкин, Павел Корягин, Евгений Уколов.

Все вместе они ежегодно устраивают большой новогодний праздник, вечера, посвященные Дню защитника Отечества, Международному женскому дню, Дню матери и чествуют юбиляров-ветеранов. А также организуют конкурсы фотографий «Моя профессия – железнодорожник», конкурсы детских рисунков «Как провел лето», «Железная дорога – опасная зона», «Мои родители – железнодорожники». На хорошем уровне и спортивная жизнь станции.

Вера Петровна не засиживается в кабинете, она постоянно с людьми, общаясь с ними на рабочих местах. И ей всегда рады. Так что Вера Порхало – настоящий лидер профсоюзной организации станции Хабаровск-II.

Влад БОГДАН
Фото автора

ВСЕ КАК У ВЗРОСЛЫХ

Окончание. Начало на 1-й стр.

Восемь поездов за день совершает пассажирский состав от станции к станции и обратно. Правда, не все 125 ребят одновременно приходят на смену. Каждый за лето должен поработать на практике 12 смен.

Интересно, что Валерий Валентинович сам «выпускник» детской железной дороги 1986 года. По рекомендации от управления ДВЖД поступил учиться и окончил Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта, по специальности «Инженер по эксплуатации и ремонту локомотивного хозяйства». Работал в локомотивном депо Хабаровск-2. И вот уже пять лет, с 2006 года, трудится в должности инструктора на детской дороге. Насколько я заметил, работа с детьми – это призвание Валерия Зенкова. Потому и работает он с душой и самоотдачей.

– Пассажиры самые разные, – продолжил разговор Валерий Валентинович, – и дети, и взрослые. Приезжают к нам группы ребят из детских садов с воспитателями и группы школьников. Нередко в выходные дни в короткое путешествие на поезде отправляются семьями. Бывают также российские и иностранные туристы.

На просторной территории стан-



Состав отправляется с первого пути. Будьте осторожны!

ции Пионерская построено большое двухэтажное здание управления, в котором, кроме администрации, размещаются дежурный по станции и диктор, есть зал ожидания и гостиница для ребят, приезжающих на практику. Оборудованы учебные классы для теоретических занятий в зимнее время.

Наталья Савельева учится в восьмом классе гимназии № 3, а Виолетта Антонова – в седьмом классе политехнического лицея. На малой дороге Наталья и Виолетта работали на практике первый год и подружились. Вообще здесь дружны все ребята, ведь объединяет их

интересная работа на железной дороге. Кстати, трудятся они поочередно в разных специальностях, и, как сами признаются, – нравится любое дело.

Второй год отработали лето на дороге Данил Вовк, ученик общеобразовательной школы поселка Галкино, и Максим Ковалев, ученик хабаровской общеобразовательной школы № 16. Трудились осмотрщиками вагонов, стрелочниками, помощниками машиниста локомотива, ревизорами. А на следующий год, после окончания девятого класса, по рекомендации управления Дальневосточной железной



А не прокатиться ли нам на поезде?

дороги Данил и Максим вместе будут поступать в Хабаровский техникум железнодорожного транспорта.

Первого сентября у ребят начнутся занятия в школах, а через месяц, с первого октября, они снова будут приходить в управление Дальневосточной детской железной дороги и раз в неделю по два часа изучать теорию. Занятия продлятся до 30 апреля. А в последнее воскресенье мая детская железная дорога откроет очередной летний сезон.

Владимир БОДАГОВ
Фото автора

ЕДИНСТВЕННЫЙ В РОССИИ

Музей Амурского моста – гордость и культурная ценность Дальневосточной железной дороги. Второго такого музея в России нет. Только в Хабаровске, в непосредственной близости от действующего моста через Амур.

Создавался музей в 2008 году, когда завершалась реконструкция моста. Вообще-то первый и самый главный экспонат появился на берегу, на месте будущего музея, значительно раньше, в 2000 году. А реконструкция моста началась в 1999 году.

Демонтировались пролеты железнодорожного перехода. Далее уникальные для своего времени конструкции, после несложной технической операции, превращались в груды металла. Главному инженеру Дальневосточной железной дороги Владимиру Крапивному пришла мысль – сохранить один пролет для истории. Такой участи «удостоился» третий пролет моста, который оказался на берегу. Несколько позднее Владимир Антонович выдвинул идею создания музея моста. Затем главному инженеру дороги удалось включить строительство музея в план реконструкции моста.

Сегодня музей занимает площадь почти два с половиной гектара. Пролет установлен на прочные бетонные опоры, сооруженные в верхней части по типу действующих мостовых быков на Амуре. Кстати, вес пролета составляет 1150 тонн, его длина 127 метров, а наибольшая высота 21 метр.

Напомним, мост через Амур строился три года и три месяца, с 1913 по 1916 год. Сами пролеты изготавливали в Варшаве и затем по железной дороге доставляли в Одессу. Далее морским путем во Владивосток, и на заключительном этапе пути – по Уссурийской железной дороге в Хабаровск.

В настоящее время на территории музея, вмес-



Сегодня музей занимает площадь почти 2,5 га

те с названным пролетом, установлены девятнадцать крупногабаритных экспонатов – паровоз Е-3255 1944 года выпуска, тепловоз 2М62 1983 года выпуска, электровоз ВЛ80т 1977 года выпуска, крытый двухосный вагон образца 1930 года, вагон-цистерна русских казенных дорог образца 1898 года, служебная автомотора АС-1А образца 1933 года, двухосная платформа 1935 года выпуска, линзовый маячковый светофор образца 1960 года, сегменты кольца сборной железобетонной обделки Кузнецовского тоннеля и другие экспонаты.

На территории музея построено станционное здание – бревенчатое из лиственницы, в стиле ретро-вокзала. За основу взят чертеж первого вокзала станции Вяземская Уссурийской железной дороги, построенного в 1897 году. В здании музея представлена постоянная экспозиция, показывающая строительство железнодорожного моста через Амур, а также других мостов и искусственных сооружений, есть и отдельные различные экспонаты.

Следует отметить, что музей Амурского моста находится на балансе Пятой

Хабаровской дистанции пути. Начальник ПЧ-5 Максим Гущенко уделяет ему постоянное внимание как отдельному подразделению. И, конечно же, большую заботу проявляет руководство Дальневосточной железной дороги.

С момента создания музея в качестве директора возглавляет Виктор Паршин. Коренной дальневосточник, Виктор Михайлович первоначально окончил Хабаровский

техникум железнодорожного транспорта, а затем и Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Автоматика, телемеханика и связь». Работал инженером на Дальневосточной железной дороге. Позже стал преподавателем в Хабаровском железнодорожном техникуме, а с 1998 по 2002 год возглавлял педагогический коллектив техникума. Далее работал в

управлении Дальневосточной железной дороги в службе технической политики и в Дальневосточном центре научно-технической информации.

– Экскурсия длится полтора часа, – рассказывает Виктор Михайлович, – и всегда вызывает большой интерес. Чаще на экскурсиях бывают школьники, реже студенты. Но и довольно много приезжает групп, организованных разными туристическими фирмами. Нередко на экскурсию в музей приезжают группы из управления дороги, мэрии города и правительства Хабаровского края, из различных организаций и предприятий. Побывали здесь гости из Канады, Японии, Германии, Финляндии, Китая. В книге отзывов постоянно появляются новые записи, сделанные посетителями. Люди пишут много теплых слов, которые вдохновляют и стимулируют работать дальше.

В ближайшей перспективе площадь музея должна увеличиться в два раза. На территории появятся крытая пешеходная платформа перрона вокзала, выполненная из дерева, пассажирский и почтово-багажный вагоны.

Владимир БОДАГОВ
Фото автора



Виктор Паршин – директор музея Амурского моста



Звук этого станционного колокола давал отправление поездам



Образцы старой железнодорожной техники – экспонаты музея

ВЕХИ ИСТОРИИ

ПАССАЖИРУ НА ЗАМЕТКУ

ЖЕЛЕЗНЫЕ КОНИ

Эволюция локомотива:
от эпохи паровой тяги до наших дней

Продолжение. Начало в № 14.



Паровоз Тревитика

Кстати, о стране Туманного Альбиона. Здесь действительно к идее железнодорожного сообщения относились весьма серьезно. В 1794 году англичане построили первую конно-железную дорогу, которая всем известна под названием конка. Уже в 1803 году заработала конка общественного пользования, т. е. с передвижением пассажирских экипажей – это случилось в графстве Суррей возле Лондона.

Первый паровоз также построил британец. Им был Ричард Тревитик, создавший повозку с паровым двигателем, способную двигаться по рельсам со скоростью 7 км/ч и перевозить состав весом 7 тонн (данный локомотив сегодня хранится в Кенсингтонском музее, Великобритания). Для испытания паровоза Тревитика в Лондоне в 1804 году построили скромную рельсовую дорогу. По ней и «бегал» паровоз, который очевидцы испытаний прозвали «Лови меня, кто сможет».

Конструктивно паровоз Тревитика представлял собой двухосную раму с четырьмя колесами, паровым котлом с одной паровой трубой внутри. Поршень рабочего цилиндра выдавался вперед – его движение, с помощью зубчатых колес и кривошипа, передавалось на колеса. Этот паровоз даже был использован на руднике, но своей тяжестью он так давил на чугунные рельсы, что те просто изнашивались, отчего паровоз прекратили эксплуатировать. Следующий паровоз тоже оказался слишком тяжелым, и только третий, появившийся в 1808 году, смог приблизиться к идеалу тех лет, разгоняясь до 30 км/ч.

Стоит отметить, что Тревитик являлся создателем первого в Англии паромобиля (1801 год), и именно отталкиваясь от этой паровой автомашины он и построил свой паровоз. Тревитик был механиком на заводе зна-

менитого Джеймса Уатта; последний, являясь изобретателем паровой машины двойного действия, и слышать не хотел о каких-то экспериментах его служащих. Тревитик новаторски предлагал существенно повысить давление пара, на что Уатт высокомерно заявил: «Только убийца, ни во что не ставящий человеческую жизнь, может настаивать на применении пара в 7-8 атмосфер!» История доказала правоту простого механика. К великому сожалению, Ричард Тревитик разорился в 1811 году, а в 1816-м и вовсе уехал жить в Южную Америку. На родину Ричард Тревитик возвратился в 1827-м, где умер в нищете.

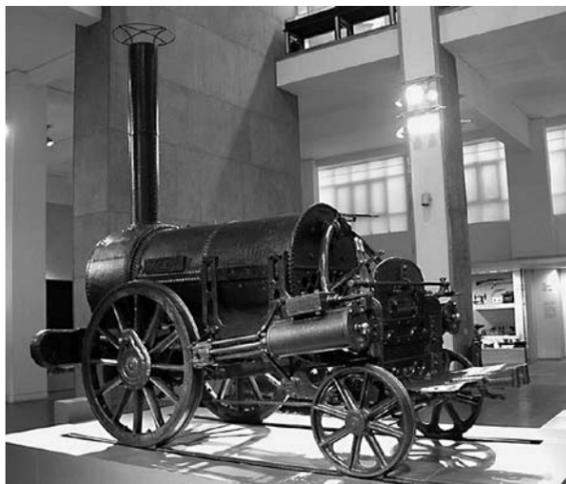
Паровоз Стефенсона

Гораздо больше повезло другому британцу – Джорджу Стефенсону, труды которого наконец-то обратили внимание государства на полезность паровозного сообщения. В 1814 году он спроектировал свой первый паровоз для буксировки вагонеток с углем на рудниковой железной дороге.

6 октября 1829 года впервые в истории человечества были проведены паровозные гонки, целью которых было выявление самого лучшего паровоза. Победителем признали паровоз «Ракета», созданный Стефенсоном, чья средняя скорость составила 19 км/ч, а максимальная скорость – 48 км/ч. «Ракета» передвигал груз массой 13 тонн. Кстати, в те времена паровозам, ввиду их малочисленности, давали имена подобно пароходам.

Уже тогда переходить железнодорожные пути было опасно – во время церемонии открытия дороги Ливерпуль–Манчестер 15 сентября 1830 года паровозом по имени «Нортумбриан», развивавшим скорость свыше 40 км/ч, был насмерть сбит член парламента Уильям Хаскиссон, которому вздумалось перейти железнодорожный путь перед самым носом движущегося паровоза. Хаскиссону, видите ли, нужно было поговорить с лордом Веллингтоном, стоявшим по другую сторону железнодорожного полотна. Таким образом, Уильям Хаскиссон вошел в историю как первая жертва поезда, но это трагическое событие, впрочем, не повлияло на дальнейшее распространение паровозов.

Продолжение следует



СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТАРИФЫ

ОАО «ФПК» (дочернее общество ОАО «РЖД») вводит специальные тарифы на проезд в купейных вагонах поездов дальнего следования во внутрироссийском сообщении при отправлении с 15 октября по 22 декабря 2011 года.

Тарифы будут действовать в

зависимости от времени продажи билетов:

- понижающий коэффициент 0,5 к стоимости проезда при оформлении билетов за 45–31 день до даты отправления (снижение тарифа на 50 %);
- повышающий коэффициент 1,05 к стоимости проезда при оформлении билетов от 10 суток до дня отправления (повышение тарифа на 5 %).



СКАНВОРД

1	Зубоскал								
	Сведения, сообщения	Опора для детали в станках	Пробка, преграда (на дороге)	Еще не распустившийся цветок					
		Невосприимчивость	Коренной житель Казани	Прозвище Шварцнеггера	И Чурикова, и Макарова				
Горючее полезное ископаемое		Эстонский живописец и график							
	Спортсменка, игрок в шахматы	Свидетельствующий против		Точка зрения, взгляд	Хоккейный клуб из С-Петербурга			Буква Ъ	
		Вспомогательная шкала, верньер	Два очка на носу						
	Место работы Штирлица	Французский живописец		Малая планета, астероид					
		Старик, не желавший умирать и цеплявшийся за ненужную жизнь		Болгарский танец	Капитан "Наутилуса"				
	Застывший сок ясеня	1/100 гульдена		Великий польский композитор	Спутник Сатурна	Административный округ в Египте			
		Лица беда...	Тонкая, упругая натянутая нить						
	Оркестровый зал	Спутник Сатурна		Французский композитор ("Зорастр")					
		Современный звездочет							
	Деревня	Ветрило на судне	Кузница Германии	Звание священнослужителя					
2									
2									

Ответы на сканворд, опубликованный в № 14

По горизонтали: Ласточка. Кофеварка. Фавн. Стрекот. Вага. Акажу. Триада. Лама. Крах. Озимь. Ами. Сари. Окапи. Дятел. Ялик. Нини. Стол. Изолятор. Пилад. Норд. Препарат.

По вертикали: Пароходство. Анализатор. Конвульсия. Личина. Арфист. Маркиз. Лор. Татами. Кошара. Товар. Ддт. Ежик. Няня. Чирок. Арк. Тит. Орда. Вено. Азарт. Ахо. Лир.

ПРОФСОЮЗНАЯ
ЖИЗНЬ

Учредитель и издатель: 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 и издателя: 680000, Хабаровск, ул. Муравьева-Амурского, д. 20, дорпрофсоюз. Телефон — 38-45-63 (4-45-63). E-mail: DP_BodagovVG@upr.dv.d.rzd.ru); dsbov@yandex.ru

Редактор — В. Г. Бодагов. Дизайн и верстка — инфоцентр дорпрофсоюза. Отпечатано в Хабаровской городской типографии. Хабаровск, проспект 60-летия Октября, 188. Тираж 5300 экз. Заказ № 6420. Подписано в печать по графику и фактически 30.08.2011 в 20:20.