

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

26 октября 2011 г. № 19 (148)

Выходит с 25 января 2006 года



ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

ТРАНСКОРЕЙСКАЯ МАГИСТРАЛЬ

ХАСАН – РАДЖИН



Как отметил Михаил Заиченко, чтобы обеспечить перспективные объёмы грузоперевозок, в дальнейшем необходимо серьёзно модернизировать инфраструктуру участка Барановский – Хасан, связующего звена Транскорейской магистрали и Транссиба

Завершился первый этап реконструкции железнодорожного участка Хасан – Раджин. В ознаменование этого события прошёл демонстрационный поезд.

Проект стартовал три года назад. В октябре 2008 года было подписано соглашение между компанией ОАО «РЖД» и министерством железных дорог КНДР о сотрудничестве в реализации этого проекта. Затем было создано совместное предприятие «РасонКонТранс» (70 процентов у российской стороны и 30 процентов – у корейской), которое в 2009 году приступило к практической стадии реализации проекта. Управление проектом и координацию строительства осуществляет указанное СП, которым заключён договор аренды железной дороги на участке Туманган – Раджин с компанией «Тонхе» министерства железных дорог КНДР на срок 49 лет. Финансирование работ осуществляется за счёт уставного капитала «РасонКонТранс» и заёмных средств, привлекаемых СП на основе бизнес-плана проекта.

По случаю прохождения по транскорейской магистрали демонстрационного поезда у Дома Дружбы России и КНДР, в районе пограничной железнодорожной станции Туманган (КНДР) состоялся торжественный митинг. В нём приняли участие старший вице-президент ОАО «РЖД» Валерий Решетников, начальник Дальневосточной железной дороги филиала ОАО «РЖД» Михаил

Заиченко, заместитель министра железных дорог КНДР Чу Джэ Док и другие официальные лица.

- Данный участок железной дороги является пилотной частью проекта по восстановлению всей Транскорейской магистрали для ее интеграции с Транссибом и предусматривает на базе порта Раджин создать крупный транзитный узел, - отметил старший вице-президент ОАО «РЖД» Валерий Решетников.

За три года специалистами российских и корейских железных дорог совместно со строителями была проделана большая работа. На сегодняшний день на участке Раджин – Туманган (граница с Россией) уложена новая совмещённая колея (1520 мм и 1435 мм) длиной 32 километра. На 20 километрах осуществлён капитальный ремонт пути (работы по замене верхнего строения пути продолжатся и после пропуска демонстрационного поезда), стрелочных переводов и дополнительного приемоотправочного пути, реконструированы станции, начата работа в тоннелях, протянуты магистральные линии связи и электрической централизации, восстановлены водоотводные сооружения.

Следующим шагом станет строительство в порту Раджин современного грузового терминала. Сначала через реконструированный участок из России пойдёт экспортный уголь. Мощности новой инфраструктуры рассчитаны на наперевозку до 5 млн. тонн этого груза.

Одновременно будет прорабатываться возможность использования соз-

данной инфраструктуры для перевалки контейнерных грузов из Южной Кореи и других стран Азиатско-Тихоокеанского региона с выходом на сеть российских железных дорог, как изначально и планировалось.

Как отметил Михаил Заиченко, чтобы обеспечить перспективные объёмы грузоперевозок, в дальнейшем необходимо серьёзно модернизировать инфраструктуру участка Барановский – Хасан, связующего звена Транскорейской магистрали и Транссиба. С этой целью предусматривается строительство развязок и реконструкция станций, удлинение приемоотправочных путей, открытие ранее

законсервированных развязок, капитальный ремонт пути на ряде перегонов, установка современных устройств электроснабжения. Выполненный комплекс работ позволит довести провозную способность участка до 17 млн. тонн в год.

Общие затраты на реализацию проекта по реконструкции участка Хасан – Раджин со строительством контейнерного терминала в порту Раджин оцениваются в 8,3 млрд. рублей.

По материалам Службы корпоративных коммуникаций Дальневосточной железной дороги – филиала ОАО «РЖД»



СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Регион остался без химчистки

Вот уже четвёртый год более 20 предприятий Дальневосточной железной дороги Тындинского региона, лишённые возможности осуществлять стирку и химическую чистку спецодежды сотрудников, нарушают трудовое законодательство.

стр. 2

Именитый атлет

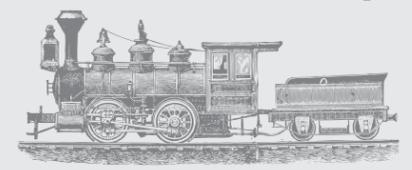
В ремонтном локомотивном депо в Сибирцево работает электрослесарем трёхкратный чемпион мира и Европы по гиревому спорту.

стр. 3

Работники нам доверяют

Деятельность людей, успевающих помимо выполнения своих должностных обязанностей активно участвовать в обеспечении бесперебойного движения поездов и, конечно, заботиться о безопасности здоровья и жизни работников дороги, безусловно, заслуживает особого внимания и поощрения.

стр. 6



РЕГИОН ОСТАЛСЯ БЕЗ ХИМЧИСТКИ



Технический инспектор труда Тындинского филиала Дорпрофсожа ДВЖД Сергей Марков

Согласно статье 221 Трудового кодекса РФ «Об обеспечении работников средствами индивидуальной защиты» работодатель за счёт своих средств обязан не просто своевременно предоставлять работникам специальную одежду, но и полностью отвечать за её хранение, стирку, сушку, ремонт и замену. Однако вот уже четвёртый год более 20 предприятий Дальневосточной железной дороги Тындинского региона, лишённые возможности осуществлять стирку и химическую чистку спецодежды сотрудников, нарушают трудовое законодательство. С учётом того, что ежегодно в Тындинском регионе Дальневосточной железной дороги необходима химическая чистка свыше 43 тонн спецодежды для более 7 тысяч работников, проблема действительно масштабна.

Структурные подразделения Тындинского региона Дальневосточной железной дороги столкнулись с новой для себя головной болью в сентябре 2008 года, когда в Тындинском пассажирском вагонном депо Региональной дирекции по обслуживанию пассажиров была закрыта прачечная-химчистка. Её штатные работники были сокращены, а обязанности по стирке постельного белья, предназначенного для укомплектования пассажирских поездов, и спецодежды были переданы хабаровскому ОАО «Рэквест-сервис». Пытаясь предотвратить закрытие прачечной-хим-

чистки, Тындинский филиал дорпрофсожа призвал руководство Региональной дирекции по обслуживанию пассажиров отменить данное решение. О восстановлении работы прачечной-химчистки тщательно решался вопрос и после её ликвидации.

— До сентября 2008 года предприятия Тындинского региона не знали проблем химической чистки спецодежды, — рассказывает технический инспектор труда Тындинского филиала дорпрофсожа Сергей Марков. — Решение о ликвидации прачечной-химчистки в пассажирском вагонном депо принимал тогда Хабаровский

филиал Федеральной пассажирской дирекции, в ведении которого находилось предприятие Тынды, а значит, и его прачечная. Мотивы мне неизвестны. Возможно, причиной послужили сокращение штатов и экономия фондов. Сегодня стирку белья для пассажирских вагонов осуществляют в Свободном, а не в железнодорожном банно-прачечном комплексе Хабаровска, как планировалось. С тех пор большинство железнодорожных предприятий Тындинского региона лишены возможности не только осуществлять химическую чистку спецодежды, но и её стирку. Ведь прачечная-химчистка пассажирского депо обслуживала практически все предприятия региона, за исключением Тындинской дирекции тепловодоснабжения и ремонтного локомотивного депо Тынды-Северная, имеющих собственные прачечные. Тындинский филиал дорпрофсожа, стремясь восстановить работу прачечной-химчистки, направлял запросы в Хабаровский филиал Федеральной пассажирской дирекции, оправдывавшей своё непопулярное решение нерентабельностью прачечной-химчистки.

Потерпев неудачу в попытках предотвратить ликвидацию прачечной, Тындинское отделение и филиал дорпрофсожа пошли другим путём, обратившись к руководству Дальневосточной железной дороги с просьбой выделит машины химической чистки спецодежды. И в 2009 году долгожданная машина была установлена в специально оборудованном помещении локомотивного депо Тынды, после разделения которого в том же году машина химической чистки перешла в распоряжение ремонтного локомотивного депо Тынды-Северная. В 2010 году, несмотря на отсутствие в штатном расписании депо должности «Аппаратчик химической чистки», управлению машиной были обучены двое работников. Однако очередная проблема не заставила себя ждать.

— В 2009 году мы вышли на начальника службы охраны труда Дальневосточной железной дороги Виктора Александровича Щербакова,

— вспоминает Сергей Марков. — И в январе 2010 года машина химической чистки была установлена в локомотивном депо Тынды. Почти целый год она простояла без работы. Просто штатным расписанием предприятия не был предусмотрен обслуживающий подобную технику персонал. В Дирекцию по ремонту локомотивов неоднократно направлялись письма, призывающие решить эту проблему. Но штатное расписание депо оставалось неизменным. В январе нынешнего года ремонтному локомотивному депо Тынды выдано уже третье предписание устранить проблему. Но вопрос так и не решился. Тогда необходимыми документами были переданы в Тындинскую транспортную прокуратуру, которая наложила на начальника ремонтного локомотивного депо штраф и выдала своё предписание об исполнении. Руководителю депо пришлось взять для обслуживания машины химчистки двух работников. Один пришел из аутсорсинга, а второй числился на предприятии слесарем. С февраля 2011 года машина наконец-то заработала. Но эксплуатировалась она только в течение февраля, марта, апреля и мая, в последних числах которого вышла из строя одна из функций машины. Химчистка прекратилась, и сегодня вопрос не решён. Нет специалистов в штатном расписании депо. Поэтому Тындинский филиал дорпрофсожа Дальневосточной железной дороги ходатайствует о введении в штатное расписание ремонтного локомотивного депо Тынды-Северная двух штатных единиц по специальности «Аппаратчик химической чистки» пятого разряда.

Но даже в период, когда машина ремонтного локомотивного депо была полностью исправна, её мощности хватало только на осуществление химчистки спецодежды около 900 работников исключительно данной организации. Остальные региональные предприятия дороги самостоятельно выходили из положения. Поиск решения вопроса продолжается и сегодня.

— Начальник службы охраны труда давал телеграмму, адресованную всем

руководителям региональных дирекций о необходимости заключить с Тындинской дирекцией по ремонту локомотивов договоры на химчистку спецодежды, которые так и не были подписаны, — продолжает Сергей Марков. — Ведь исключительно региональные дирекции наделены правом заключать договоры. Подчиненные им предприятия Тынды просто лишены такой возможности. В результате в октябре пошёл четвёртый год, как вопрос с химчисткой спецодежды в Тындинском регионе остаётся нерешённым. При этом стирка спецодежды осуществляется сегодня только тремя предприятиями — ремонтным локомотивным депо, пассажирским депо и дирекцией тепловодоснабжения. А большинство наших железнодорожных предприятий, вопреки трудовому законодательству, не могут обеспечить стирку и химчистку спецодежды работников, которым свою замазученную спецодежду приходится приводить в порядок в домашних условиях, для этого совсем не предназначенных. В ходе осуществляемых на предприятиях проверок я постоянно получаю от сотрудников жалобы по поводу сложившейся ситуации, заложниками которой они невольно стали. Хотя работники эти проблемы вообще не должны касаться, потому что Трудовой кодекс РФ, нормативные документы ОАО «РЖД» обязывают работодателя обеспечить своих подчинённых чистой спецодеждой. Нарушение трудового законодательства просто недопустимо, поэтому Тындинский филиал дорпрофсожа продолжит активно решать данный вопрос, привлекая к нему внимание руководителей дороги всех уровней.

Ситуация, сложившаяся в Тынде, отнюдь не единична на Дальневосточной железной дороге. Проблема с осуществлением химической чистки спецодежды актуальна для железнодорожных предприятий, а значит, и местных филиалов дорпрофсожа многих дальневосточных регионов.

Наталья ОХОТНАЯ

ВИЗИТ

ЗИМА НЕ ЗА ГОРАМИ

Вице-президент ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов проверил готовность предприятий и объектов инфраструктуры Дальневосточной железной дороги к зимнему периоду.

Рбочая комиссия во главе с вице-президентом ОАО «РЖД» Дмитрием Шахановым и руководством Дальневосточной железной дороги провел осмотр объектов инфраструктуры крупнейшего транспортного узла Хабаровского края — станции Хабаровск-2 на предмет готовности к зимнему периоду. Особое внимание было уделено предприятиям путевого хозяйства,

в частности, работ комиссии проходили на производственной базе 6-й Хабаровской дистанции пути дирекции инфраструктуры, обслуживающей участок Хабаровск-2 — Кр. Сицкий.

Дмитрий Шаханов проверил подготовку дистанции к сезону, ознакомление персонала зимней спецодеждой и организацию мероприятий по снегоборьбе для обеспечения бесперебойного движения в период интенсивных осадков.

Двухдневный визит вице-президент ОАО «РЖД» в Дальневосточную железную дорогу завершился итоговым совещанием по подготовке хозяйства дороги и дирекций к

зиме. Дмитрий Шаханов подтвердил готовность магистральной железной дороги к предстоящему зимнему периоду 2011-2012 годов.

На Дальневосточной железной дороге выполнен основной объём работ по подготовке путевого хозяйства, железнодорожных узлов, припортовых станций, коммунального хозяйства, котельных, теплотрасс, систем водоснабжения, также производственных, служебных, складских и хозяйственно-бытовых помещений. Завершены подготовительные работы по снегоуборочной и снегоочистительной технике. Создан необходимый зимний технологический запас горюче-теплоизоляционных материалов, горюче-смазочных материалов для снегоуборочных машин, спецодежды.

Проведены работы по подготов-

ке локомотивного парка к работе в зимний период. Всеми видами ремонтных охватываемо 63 электровозов и 170 секций тепловозов.

Особое внимание уделено вопросу укомплектования и подготовки кадров ведущих профессий. В графике дороги сегодня числится 2533 «первозимник» (сотрудники, еще не работавшие в зимний период). Все они прошли обучение особенностям эксплуатации и ремонтных технических средств и безопасной работы в зимний период.

Эдуард Круглов

Служба корпоративных коммуникаций
Дальневосточной железной дороги —
филиала ОАО «РЖД»

ИМЕНИТЫЙ АТЛЕТ В ЛОКОМОТИВНОМ ДЕПО

В Сибирцево, в ремонтном локомотивном депо одиннадцать лет работает слесарем-электриком по ремонту локомотивов Василий Скоробач. Хороший специалист и хороший спортсмен.

Василий Скоробач — семикратный чемпион Европы и мира, трёхкратный чемпион первой Всемирной Олимпиады мастеров гиревого спорта и абсолютный чемпион России в своей весовой категории.

Атлету из Приморья 59 лет. Но выглядит Василий Скоробач лет на пятнадцать моложе. Он молод душой, а это, конечно, отражается и на внешнем облике. К тому же регулярно занимается спортом и ведёт здоровый образ жизни — не курит и не дружит со спиртными напитками. Сказывается и его доброжелательное отношение к окружающему миру и, прежде всего, к людям. Василий Павлович никогда не сквернословит.

Родился Василий Скоробач в Приморском крае, в селе Ляличи Михайловского района. В школе учился хорошо и, конечно, любил уроки физкультуры. Больше всего нравились упражнения на гимнастической перекладине. Хотя и стометровку бегал со сверстниками на равных. Гонял в футбол с мальчишка-

ми и неплохо играл в волейбол.

Василий Павлович довольно много учился в своей жизни. После окончания средней школы №9 в селе Ляличи получил специальность моториста в мореходной школе №185 во Владивостоке. Получил среднетехническое образование в Уссурийском сельскохозяйственном техникуме и Артёмовском индустриально-педагогическом техникуме. Затем окончил Хабаровский государственный педагогический институт (факультет физического воспитания и спорта) и Уссурийский государственный педагогический институт (факультет истории).

Трудовую деятельность Василий Скоробач начинал на вспомогательном флоте в акватории Уссурийского залива у берегов Владивостока. Спустя полтора года в составе Советской военно-морской спасательной экспедиции обслуживал военные корабли в Республике Бангладеш.

Вернувшись в родные края, Василий Павлович работал учителем в средней школе №9 в селе Ляличи, затем — директором неполной средней школы №164. Одно время был водителем грузовика на щебёночном заводе в Сибирцево. Был период, когда Василия Павловича избирали главой администрации посёлка Сибирцево. В этой должности Скоробач работал более пяти лет.

— В годы перестройки, — вспоминает Василий Павлович, — измотало безденежье. Денег катастрофически не хватало ни на что. В том числе на зарплату. В роли «козла отпущения» пребывать очень не хотелось. Потому оставил руководящую должность и пришёл работать в ремонтное локомотивное депо, в электромашинный цех.

Гиревым спортом Василий Скоробач увлёкся в 29-летнем возрасте, в 1981 году. Работая водителем на щебёночном заводе, познакомился с Валерием Гоголевым и группой поклонников гиревого спорта и атлетической гимнастики.

— Был самым слабым среди них в ту пору, — рассказывает Василий Павлович. — Тяжело осваивал упражнения с гириями. Но постепенно освоился, появились хорошие результаты.

Василий Скоробач и Валерий Гоголев в клубе железнодорожников создали атлетический клуб «Темп». Несколько лет атлеты занимались в подвальном помещении, потом перешли в новый спортивный зал, который построил директор щебёночного завода Александр Редин. Это было в 1993 году. Организовывали свои соревнования и участвовали в региональных.

Большой успех в гиревом спорте к Василию Скоробачу пришёл в 2005 году, когда он



Василий Скоробач, трёхкратный чемпион мира и Европы по гиревому спорту

в своей весовой категории до 90 кг стал чемпионом России, а затем — чемпионом Европы и мира.

В августе этого года в Архангельске проводилась первая Всемирная Олимпиада мастеров гиревого спорта. Василий Скоробач в классических номинациях — рывке, толчке и длинном цикле стал трёхкратным чемпионом в своей возрастной группе (55-60 лет) и весовой категории до 90 кг.

В соревнованиях участвовали атлеты из всех уголков России, а также из Украины, Италии, Венгрии, Польши, Эстонии.

Пять лет Василий Павлович возглавляет спортивно-массовый сектор в профсоюзном комитете локомотивного депо Сибирцево. И, конечно, регулярно организует различные спортивные соревнования.

Владимир БОДАГОВ

СПОРТ НА БАМЕ

ПОПУЛЯРЕН ВОЛЕЙБОЛ

В спортивном зале средней школы №23 на станции Золотинка прошёл турнир по волейболу, посвящённый памяти учителя физической культуры Владимира Руднева.

Более тридцати лет работает в школе Владимир Евгеньевич. Его бывшие ученики работают в разных отраслях в родного хозяйства страны, в том числе и в железнодорожном транспорте. Большинство из них продолжают дружить со спортом.

В турнире участвовали команды из посёлков Золотинка и Беркит, а также из сёл Иенгр.

В споре женских и мужских команд уверенно победили волейболисты из Беркит.

С большим интересом с ходом соревнований и блуждали в администрации посёлка Золотинка Радик Тютюков. А после завершения

турнира Радик Тютюков и его жёны победители и призёры кубка памяти мятными медалями. Всем участникам соревнований подарили памятные вымпелы.

В Республике Саха (Якутия), в Нерюнгри состоялось открытое первенство города по волейболу среди женщин. Команда Регионального центра связи из посёлка Беркит в этих соревнованиях заняла второе место. В финале волейболистки из Беркит в напряжённом поединке уступили команде Нерюнгринской ГРЭС со счётом 1:2.

Волейбольную дружину связистов из Беркит в протяжении многих лет выводит и соревнуется на площадке командный тренер Людмила Игнатьева, почётный работник РЦС.

Людмила ТЫЧАКОВА
станция Беркакит

СПАРТАКИАДА

ЗАВЕРШАЯ ГОД СПОРТИВНЫЙ



Во Владивостоке, в районе Первой речки, в спортивном комплексе «Локомотив» прошли финальные соревнования Дорожной Спартакиады среди коллективов физкультуры Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «РЖД».

Соревнования проводились по четырём видам спорта. В каждой команде вели соперничество по 24 участника.

Впервые в финальные соревнования приехали команда из Сахалинского региона ДВЖД, она заняла третье призовое место. Железнодорожники из Южно-Сахалинского победили в соревнованиях по волейболу и в настольном

теннисе стали третьими.

Уверенно победил в финальных соревнованиях объединённая команда пятой и шестой Хабаровских дистанций пути. Спортсмены-путейцы одержали победу в гиревом спорте и настольном теннисе, в мини-футболе заняли второе место.

Команда эксплуатационного локомотивного депо из Уссурийск — во втором месте финальных соревнований. Локомотивчики были вторыми в соревнованиях по волейболу и настольному теннису, третье место заняли в мини-футболе.

Александр Дегтярёв
ФСКР «Локомотив»



СОВМЕСТНЫМИ УСИЛИЯМИ

Председателя профкома Тындинской дистанции пути В. И. Сомовича я застал в кабинете главного инженера предприятия Н. А. Душкина. Валерий Иванович планировал заседание профкома, посвящённое готовности ПЧ-22 к работе в зимних условиях. Бывая на участках дистанции, в околотках, выезжая в командировки, председатель профкома внимательно знакомится с тем, как организована работа на местах, встречается с руководителями, вместе обсуждают текущую ситуацию, намечают пути ликвидации «узких мест». Профактив ориентирован заниматься этим крайне важным вопросом и оказывать помощь администрации.

О «теплек х» и ремонтных пункт х

Разговор шёл о состоянии семи объединённых эксплуатационных ремонтных пунктов дистанции и 56 пунктов обогрева. Присоединившись к беседе, я узнал, что капитально отремонтирован ОЭРП на станции Муртыгит — заменены потолки, приведены в порядок двери, сделана отмостка, произведена побелка помещения, укомплектована всем необходимым комната отдыха. Такая же комната, а также технический класс для работников ССПС (самоходно-специального подвижного состава) появились в ОЭРП станции Ларба. Там же в компрессорной смонтировано дополнительное отопление, позволяющее автоматически запускать компрессор. В пункте на станции Аносовская обычные окна заменены утеплёнными пластиковыми. Все работы осуществлены силами НГЧ-9, на балансе которой находятся пункты, и под неусыпным контролем

руководства и профактива ПЧ-22.

Непосредственно в самой дистанции пути нынче внедрились, выражаясь современным языком, ноу-хау. В стройцехе под руководством бригадира Анатолия Геннадьевича Гаученова из старогонной шпалы на месте монтируют пункты обогрева, обшивают их фанерой и вывозят на линию. Такие строения, полностью готовые к эксплуатации, появились на перегонах Штурм — Горелый, Ларба — Эльдокан, Тында — Бестужево. Практически все пункты обогрева могут принять работающих путейцев. Окна застеклены, в помещениях установлены печи, запасены дрова.

Главный инженер высоко оценил добросовестность и ответственность руководителей среднего звена. Добрым словом Николай Афанасьевич отозвался о мастерах Денисе Валерьевиче Дидуре, Андрее Михайловиче Вязникове. На счету у каждого — более



Зоя Петровна Мискевич: «Инспектор должен знать о недостатках всё».

десять подготовленных к эксплуатации «теплек».

На разъезде Кутыкан станции Хорогочи установлен электрообогрев стрелочных переводов. Его наличие полностью исключает напесковку снега между отведённым острием и рамным рельсом, что, в свою очередь, упрощает очистку стрелочных переводов во время обильных снегопадов. Этой же цели служит и пневмообдув стрелочных переводов на станциях Ларба и Кувыкта. Он прошёл испытания и готов к работе.

Поучительна история т бельной

Полным ходом завершается подготовка к зиме табельной 16-го околотка. У этого строения своя, весьма интересная и поучительная история. В 2008 году в адрес Тындинской ПЧ-22 по разнарядке службы пути Дальневосточной железной дороги был доставлен первый модульный пункт обогрева ЗМ-КЗ-01 «Сибиряк», изготовленный Новосибирским заводом «ЛВК». Чуть позже пришли ещё три «модуля». Работники дистанции с нетерпением ждали это чудо сервиса, в котором учтены все необходимые требования пожарной и электрической безопасности и санитарные нормы. Потому что проводить ремонты табельных и пунктов обогрева, находящихся в приспособленных строениях, поддерживать их в надлежащем порядке за счёт личной инициативы и на общественных началах становилось всё труднее. Денег на капитальный ремонт помещений никто не давал. Все работы проводились за счёт текущего содержания и самих бригад путейцев.

Но здесь столкнулись с такой проблемой. На околот-

ке трудятся 22 человека. А модульный пункт обогрева рассчитан лишь на восемь. Куда девать остальных? После недолгих раздумий решили четыре «модуля» объединить в одно целое, взять их под одну крышу и сделать новую табельную. В пользу такого решения сыграло и то, что наличие отдельных помещений позволило изолированно расположить комнаты для переодевания, приёма пищи, сушилку и класс для проведения технических занятий.

Строили табельную в свободное от работы время и на безвозмездной основе. Активное участие в общем деле приняли бригадир Анатолий Геннадьевич Гаученов, монтажники Владимир Петрович Абабков, Виктор Александрович Щедрин. Им пришлось дополнительно вырезать проходы, делать внутреннюю перепланировку, выкладывать из рельсов решётку в основание, утеплять полы.

Вообще, проблема сохранения микроклимата в модулях оказалась достаточно серьёзной. Сделаны они прекрасно, эстетично, можно даже сказать изящно. Но к экстремальному амурскому северу по своей конструкции приспособлены мало. Может, где-то в Хабаровском или Владивостокском отделениях они хорошо выполняют функцию обогрева, но в Тындинском при минус 50 на улице, в «модулях» едва теплится плюс 8. Где уж тут согреться или провести техучёбу! Поэтому пришлось теплозащиту. Крышу же выложили из металлочерепицы.

Табельную оборудовали всем необходимым, установили стелды. На них разместили плакаты по безопасности движения и охране труда. Имеются здесь компьютер

и обучающие программы. Профсоюзный комитет оказал помощь в приобретении электрочайников, микроволновых печей. В результате здесь появилось всё, что требуется для содержательной учёбы и полноценного отдыха во время технологического перерыва.

Свои поправки внёс и экономический кризис — из-за него решили перевести здание на центральное отопление, полностью исключив электрообогрев, дорогостоящий и опасный. К тому же на обогрев потреблялось слишком много электроэнергии, так что водяное отопление оказалось как нельзя кстати.

Неистребимы, всё-таки, в нашей повседневности ситуации, при которых хотя и сделать как лучше, а получается как всегда. Модуль для обогрева — изделие прекрасное, спору нет. Но в наших северных условиях без серьёзной модернизации почти бесполезное. Вот и пришлось местным Кулибиным ломать голову, как довести до ума четыре малопригодных строения и сделать из них одно — тёплое, удобное, уютное. И довели же.

В настоящее время внутри табельной завершается монтаж отопления. Бригадир пути Юрий Иванович Жешко и мастер Роман Анатольевич Кикоть ведут замену металлических труб на аналоги из современных материалов. Работа будет закончена вовремя.

3 д чи общественных инспекторов

Общественные инспекторы (их в дистанции около тридцати) проводят проверки состояния скрепления, стыковки зазоров и т.д. Кроме того, выполняются проверки правил проезда через железнодорожные переезды, контролируется состояние



Бригадир пути Ю. И. Жешко (на переднем плане) и мастер пути Р. А. Кикоть ведут монтаж отопления в помещении табельной 16-го околотка

инструмента строгого учёта. Обнаруженные недостатки и замечания передаются в дистанцию, где со стороны совета общественных инспекторов осуществляется контроль их устранения.

В ПЧ-22, самой крупной в Тындинском регионе ДВЖД дистанции, без преувеличения можно сказать, свято чтят инструкцию, где записано: «В задачу текущего содержания пути входит систематический надзор за комплексом сооружений пути и путевых устройств и содержание их в состоянии, гарантирующем безопасность и бесперебойное движение поездов с максимально допустимыми (установленными приказом начальника железной дороги) скоростями». Поэтому постоянно проводятся технические занятия с представителями этой категории путейцев, чтобы сделать их работу ещё эффективнее.

Обучение проводится регулярно. Сейчас главная тема занятий — подготовка к работе в зимних условиях. Более опытные общественные инспекторы учат молодых. Рассматриваются также нормативные документы ОАО «РЖД».

— Цель учёбы нами преследуется одна, — рассказы-

состоянием стыковых зазоров. Особенно в периоды резкого колебания температур. Зимой необходимо предотвратить разрыв рельсов, летом — выброс рельсовой плети.

Общественная деятельность Зои Петровны неоднократно получала высокую оценку руководства. Она не раз удостоивалась почётного звания «Лучший общественный инспектор ДВЖД», денежных премий и ценных подарков по линии профсоюза.

После занятий и состоявшегося обстоятельного разговора, в деятельности общественных инспекторов по безопасности движения ещё более окреп настрой на продуктивную работу в зимний период. В сфере внимания и контроля проверяющих продолжают оставаться содержание пути и стрелочных переводов, ограждение мест производства путевых работ, хранение, выдача, клеймение инструмента строгого учёта на линейных околотках.

Накопив опыт работы, общественные инспекторы Тындинской дистанции пути не считают зазорным изучать всё новое и передовое, что имеется в родственных подразделениях системы ОАО «РЖД».

лишь 175. В итоге людям, как и в прошлую зиму, придётся выходить на работу в старых спецовках и валенках.

И даже это «спецодежное» старье негде привести в порядок. На станции Тында отсутствует химчистка. Вернее, она есть, смонтирована в локомотивном ремонтном депо Тынды-Северная, и даже некоторое время действовала. Но потом вышла из строя, и никто не собирается её ремонтировать.

Теперь представьте себе, что такое стирать замасленную спецодежду в бытовой стиральной машине. Даже самые мощные домашние агрегаты этого не выдерживают. Здесь, опять же, помогает сноровка. Местные Кулибины придумали «робу» сначала вымачивать по особой технологии, а потом уже пускать в стирку. А что делать?

Но главная проблема — наличие большого количества вакансий. Сейчас в Тындинской ПЧ-22 не хватает 26 монтажников пути. Нехватка рабочих рук — это, прежде всего, создающий угрозу безопасности движения недокомплект путевых бригад, которые для выполнения различных работ приходится объединять. А принять людей на работу

БЕЗОПАСНОСТЬ

А ВОЗ И НЫНЕ ТАМ



Анатолий Скоков: «Бригада электроаппаратного цеха потребовала решить вопрос в самое ближайшее время».

11 октября состоялся президиум Хабаровского филиала Дорожной объединённой профсоюзной организации РОСПРОФЖЕЛ на Дальневосточной железной дороге.

переходом через железнодорожные пути в самое ближайшее время.

— У меня маленький ребёнок, и я не рискую передвигаться под вагоном или ещё к чему-то обречь себя, — говорит Анна Пономаренко, слесарь-электрик локомотивного депо. — Приходится тратить дополнительное время, обходя длинный «хвост» стоящего на переходе состава.

На президиуме рассмотрели основные вопросы, в том числе подводились итоги работы общественных инспекторов по безопасности движения за третий квартал 2011 года. Об итогах работы совет общественных инспекторов говорил ревизор по безопасности движения Валерий Кругин. В лерий Алиевичу был задан вопрос о ситуации на пешеходном переходе у ост новочной плтформы «Локомотивное депо», где часто прегрждют путь составов в гонох при мневрировании стнции Хбровск-2. Именно в утренние часы, когда люди идут на работу. В лерий Алиевич обещал, что эти нарушения будут устранены. Прошла неделя, «воз и ныне там».

— Во вторник, 18 октября ко мне в кабинет пришёл бригадир электропунктного цеха, — рассказывает председатель профкома ремонтного локомотивного депо стнции Хбровск-2 Анатолий Скоков. — Требуется решить вопрос с

Кстати, в 7.30 у плтформы «Локомотивное депо» состав вливается электропоезд, следующий по маршруту Вяземский — Хабаровск. Довольно много пассажиров выходит здесь, спешит кто-то на учёбу, кто-то на работу. Им тоже прегрждет дорогу стоящий здесь состав.

— Хотя бы делайте пятиметровый разрыв, — возмущается Сергей Слепков, слесарь-инструментальщик локомотивного депо, — думаю, что о людях! Здесь по переходу проходит очень много железнодорожников. Получается, одни железнодорожники во время невывода состава совсем не думают о других.

Опять ситуация, возникшая по утрам и вечерам на пешеходном переходе у ост новочной плтформы «Локомотивное депо» длится уже более года, и всё ещё не решено. Люди по-прежнему рискуют жизнью.

Владимир БОДАГОВ
Фото автора



Анна Пономаренко: «Не рискую передвигаться под вагоном».



Модуль «Сибиряк»

вает В. И. Сомович. — Мы считаем крайне важным обобщение опыта передовых общественных инспекторов. Наиболее ярким и значимым считается опыт оператора-дефектоскописта З. П. Мисевич. Секретами мастерства Зоя Петровна охотно делится с коллегами. Особое внимание при этом обращает на необходимость быть собранным и внимательным при проверках. Если инспектор контролирует состояние пути, он должен знать о недостатках всё, и запрограммировать себя на поиск возможной неисправности. Для этого, конечно, нужен опыт, «незамыленный» глаз, знание особенностей строения пути. Зимой нужно обращать особое внимание на надрессовку. Круглый год следить за

Предмет особого беспокойств

В подготовке к зиме есть ряд проблем, наличие которых вызывает серьёзную озабоченность руководителей, специалистов и профсоюзного актива. Прежде всего, обеспечение спецодеждой. В её поставках совершенно не соблюдается размерный ряд. Ежегодно из ПЧ-22 в соответствующие инстанции поступают заявки на необходимые размеры. Но получают путевцы спецодежду по принципу: «Бери, боже, что нам негоже...» — как правило, одного размера, самого большого. На претензии ответ один: «Берите, что дают! А не хотите — и этого не получите!». Очень мало поступило валенок. Из необходимых 626 пар пришло

без особого распоряжения управления дороги руководители дистанции не могут. Не имеют права.

Все эти вопросы очень важные. Их нужно решать. И чем скорее, тем лучше.

В завершение разговора В. И. Сомович проинформировал, что заседание профкома, где будет рассматриваться вопрос готовности ПЧ-22 к зиме, состоится в самое ближайшее время. Отчитываться будут главный инженер дистанции Николай Афанасьевич Душкин и инженер по охране труда Мария Викторовна Коробкова. О чём пойдёт речь, думаю, читатель представление получил.

Геннадий АСТАХОВ
Фото автора

РАБОТНИКИ НАМ ДОВЕРЯЮТ

Невозможно представить железнодорожное предприятие без ежедневной работы уполномоченных по охране труда. Деятельность людей, успевающих помимо выполнения своих должностных обязанностей активно участвовать в обеспечении бесперебойного движения поездов и, конечно, заботиться о безопасности здоровья и жизни работников дороги, безусловно, заслуживает особого внимания и поощрения.



Около двух лет Василий Кичигин состоит в активе профсоюзного комитета вагонного эксплуатационного депо Хабаровск-2.

Поэтому ежегодно на Дальневосточной железной дороге проходит смотр-конкурс на лучшего уполномоченного по охране труда, который в этом году начался 17 октября. Имена его победителей станут известны только в конце ноября. Но старший уполномоченный по охране труда, осмотрщик-ремонтник парка отправлений чётных поездов вагонного эксплуатационного депо Хабаровск-2 Василий Кичигин в подобных конкурсах не новичок.

Некоторое время трудовые будни железнодорожника проходили на линии Дормидонтовка — Красная речка, где Василий Кичигин впервые был избран уполномоченным по охране труда. А с декабря 2004 года — в вагонном эксплуатационном депо Хабаровск-2. Но и здесь Василий не остался в стороне от общественной нагрузки, приступив к обязанностям старшего уполномоченного по охране труда.

— Под моим началом в каждой из четырёх смен парков А, Б, В, О, Т находится по одному уполномоченному по охране труда, — рассказывает Василий Кичигин. — Плюс к этому я отвечаю за линию, проходящую до Вяземска. Чётное плечо — моё. Вся команда уполномоченных следит за соблюдением требований охраны труда как работодателем, так и работниками. Участвуем во всех трёх ступенях контроля. Сейчас

идёт осенний смотр по охране труда. По каждому выявленному нарушению составляем акты, которые затем направим в отдел охраны труда с последующим назначением ответственного за устранение неисправностей. Вскоре будем подводить итоги своей деятельности за второе полугодие и за год. А вообще у нас ежедневная кропотливая работа.

Уполномоченные по охране труда регулярно собираются вместе для обучения, определения лучшего среди них по итогам работы и, конечно, для обсуждения злободневных вопросов.

— Проблемы, возникающие внутри подразделения, устраняются быстро, — продолжает Василий Кичигин. — Просто мы напрямую можем повлиять на их устранение. А вот, например, за ненадлежащее состояние моста на 54 пути парка О, требующего капитального ремонта, ответственны уже путейцы. Пришлось направить им письмо, время получения ответа на которое неизвестно. У них тоже сейчас проходит осенний смотр, решаются свои проблемы. В данной ситуации наши замечания по мосту отходят для них на второй план. Затянулась история и с ненадлежащим освещением прожекторами нашего парка, состоящего из девяти путей. Этот вопрос поднимается еже-

месячно. Скоро зима, ночь становится длиннее. В такой обстановке светом фонарика невольно приходится освещать не столько вагон в поисках неисправностей, сколько путь, по которому продвигаешься. В полумраке просто не видно внешнего габарита вагона. Есть разница, когда ты, только кинув взгляд на поезд, сразу заметил что-то неладное, или затратил массу времени, пытаясь разглядеть неполадки в свете ручного фонарика. А за освещение отвечают энергетики, которым после составления акта мы также направляли письмо, привлекая их внимание к проблеме. Не радует сегодня и громкая связь в парке. После замены старых колонок на новые динамики объявления невозможно толком слышать. Стараемся влиять и на вопросы, касающиеся спецодежды ненадлежащего качества. В своё время повлияли на замену прорезиненных перчаток, в которых просто невозможно было летом работать, привычными верхонками. Направляли акт в отдел охраны труда. Одним словом, забот у уполномоченных по охране труда хватает. Не так быстро, как хотелось бы, но работа наша продвигается, приносит результаты.

Василий Кичигин делает всё от него зависящее, чтобы на его предприятии труд работников был максималь-

но безопасным. Недаром по итогам 2009 и 2010 годов он стал лучшим уполномоченным по охране труда своего предприятия, занял одно из первых мест в дорожном соревновании. Василий Кичигин на хорошем счету не только у профкома, не забывающего поощрять его работу. Вполне заслуженно фотография Василия Кичигина, как одного из лучших осмотрщиков-ремонтников предприятия, размещалась на Доске почёта. К основной работе железнодорожник относится не менее добросовестно, чем к профсоюзной нагрузке. Понимание личной ответственности за выявление неполадок вагонов помогает осмотрщику-ремонтнику максимально хорошо исполнять свои должностные обязанности.

— Основная задача осмотрщика — обеспечить безопасность перевозимых грузов, — объясняет Василий Кичигин. — Мы должны выявлять и устранять неполадки, которых всегда много. В каждую смену обязательно встречаются вагоны, «больные» неравномерными «прокатами», «ползунами», «гребнями». Часто встречаются щербины, которые появляются при крошении металла от движения по стыковому пути. Дело осмотрщика — все это вовремя заметить. И секрет здесь один: чем больше стаж, тем больше опыта. С

течением времени глаз тренируется сразу видеть неисправности. Например, неопытный осмотрщик даже не понимает, какие недочёты можно выявить, встречая поезд «с ходу». Знает, что «ползун» неравномерный, а куда смотреть, сориентироваться не может. Тем более, если проходящий поезд втягивается на скорости. Сложно определить «просадку» поглощающих аппаратов. Именно на вкатывании поезда в парк в растянутом состоянии можно выявить неполадки в межвагонном пространстве. Неравномерные «ползуны» также можно увидеть «с ходу». А ведь за день через нас проходит не менее 1000 грузовых вагонов местного формирования, при норме в 980. А с учётом проходящих, в смену число вагонов достигает 1500. Недавно был подход, достигавший двух тысяч. К зиме должен произойти небольшой спад объёма перевозок. Однако с началом нового года движение вновь начнёт набирать силу.

Около двух лет Василий Кичигин состоит в активе профсоюзного комитета вагонного эксплуатационного депо Хабаровск-2. Практически одновременно он стал выполнять обязанности не только старшего уполномоченного по охране труда, но и профгруппа.

— Люди ко мне обращаются постоянно, — рассказывает Василий Кичигин. — Одному на лечение материальная помощь нужна, другому вопрос с лишением премии решить надо, у третьего проблема с больничным. Возникает много спорных вопросов, касающихся нарушений Трудового кодекса. Профком даёт бесплатные юридические консультации работникам предприятия, потому что важно решать все вопросы на месте и в максимально короткие сроки. Наш профсоюзный комитет, надо отдать ему должное, работает активно. На предприятии только 1-2 человека не состоят в профсоюзе. Значит, работники нам доверяют. И наша задача — это доверие оправдать.

Наталья ОХОТНАЯ
Фото автора

СЕМИНАР

ПРОФСОЮЗНЫЙ АКТИВ УЧИТСЯ

В пятницу, 14 октября на базе отдыха «Морской Берег» прошёл семинар Владивостокского филиала Дорпрофсожа ДВЖД для профсоюзного актива двух крупнейших предприятий Владивостокского узла — пассажирского вагонного депо, насчитывающего 1422 члена профсоюза и моторвагонного депо, 355 членов профсоюза.

В семинаре приняли участие председатели цеховых комитетов и активисты профсоюзных комитетов. Организаторами семинара выступили председатели профсоюзных организаций предприятий Наталья Кунделеев и Александр Приходько.

В качестве лекторов в работе семинара участвовали специалисты отдела организационной работы

Наталья Рябов, прорабом инспектор Сергей Петрик и технический инспектор труда Геннадий Уткин.

Ключевыми темами семинара были вопросы по соблюдению трудового законодательства и охране труда, детально обсуждались вопросы, касающиеся коллективных договоров, также их исполнение.

В ноябре этого года Владивостокский филиал Дорпрофсожа планирует провести ещё два семинара — общий по филиалу для председателей профсоюзных организаций и отдельно для профсоюзного актива предприятий Дирекции управления движением.

Наталья ЛЯМИНА
председатель филиала Дорпрофсожа ДВЖД



ТЕАТР НА КОЛЁСАХ

Передвижные театры как особая форма профессионального зрелищного предприятия обслуживали города, районные центры, не имевшие своих стационарных сцен. На Дальнем Востоке таких передвижных театров было два: театр дорпрофсожа Уссурийской железной дороги и Амурский передвижной театр дорпрофсожа. Оба театра летом 1939 года оказались в числе приглашённых в столицу участников всесоюзного смотра.

Передвижной театр дорпрофсожа Амурской железной дороги был организован в 1934 году для обслуживания железнодорожников Амурской и Дальневосточной железных дорог. База его находилась в городе Свободном. В 1940-е годы руководил этим театром легендарный дальневосточный режиссер Николай Иванович Уралов (1898–1964) – заслуженный артист и заслуженный деятель искусств РСФСР. В 1948 году он был назначен главным режиссером Амурского театра драмы, где поставил более 60 спектаклей.

Не так давно вышли в свет мемуары кадрового офицера А. Пыльцына, который очень тепло вспоминает об Амурском дорожном театре. Его детство и юность прошли на ст. Облучье, которая входила в зону обслуживания этого творческого коллектива. Благодаря гастролям артистов профсоюза железной дороги он получил свои первые представления о сценическом искусстве. «Театр этот приезжал специальным поездом с концертами и спектаклями. Спектакли были истинно профессиональными, на самом высоком, по тогдашним меркам, уровне актёрского мастерства, а декорации вызывали у всех зрителей просто восхищение своей достоверностью».

Идея расширения сети театров в регионе накануне войны имела веские основания. Иметь такой важный идеологический инструмент руководство страны сочло верным решением. 22 июня 1941 года война вторглась в судьбу Отечества, каждого человека. Несколько лет страна жила жизнью фронта.

Вся деятельность театров страны подчинялась делу обороны. Репертуару придавалось огромное значение. В течение года было написано немало горячих, живых пьес о людях на войне, которая задала искусству иной – плакатный, гротескный, более жёсткий характер. Соседство с милитаристской Японией – союзницей гитлеровской Германии – создавало реальную опасность вторжения на дальневосточные рубежи СССР. Отношения зрителя и сцены в этот период изменились: они стали более доверительными. Люди, оказавшиеся в условиях ожидания войны, тянулись друг к другу и с радостью окунались в

эмоции, которые дарил им театр. Он помогал верить в победу.

Репертуарная политика военных лет не отличалась разнообразием. Почти повсеместно театральные коллективы брали к постановке произведения советской драматургии, написанные в дни войны. Так пришли на сцену «Фронт» Александра Корнейчука, «Русские люди» Константина Симонова. 1942 год насыщен новыми серьезными постановками: «Крушение» Д. Слепая, «Крылатое племя» А. Первенцева, «Дым Отечества» братьев Тур и Л. Шейнина, «Урок жизни» Головчинера и др.

Историческая пьеса занимала особое место в военном репертуаре театров. Такие постановки притягивали внимание не только событиями, рассказанными со сцены, но и личностями, конкретными историческими героями, являвшими собой образцы чести, мужества и долга перед Отечеством. В пьесе Ю. Германа «Сёстры» создавались образы основателя военно-полевой хирургии профессора Пирогова, первой русской сестры милосердия и адмирала Нахимова. Пьеса «Олеко Дундич», шедшая повсеместно, требовала углублённой работы над образами вождей и героев Гражданской войны – Ворошилова, Будённого, Орджоникидзе, Дундича.

Смешанным репертуаром, большей частью посвящённым теме войны, располагал и театр дорпрофсожа Амурской железной дороги. При всей трудности и своеобразии условий театр в годы войны обслужил многие тысячи железнодорожников, трудящихся районных центров, станций, посёлков.

В отчёте о работе театра заместителя директора театра тов. Шнеера за 1942-1943 годы говорится, что на линии ДВЖД в 1942 году театром были сделаны два рейса, даны 90 спектаклей (не включая детских и концертов), концертов в депо – 14, детских утренников – 10, обслужено детей – 4540, железнодорожников – 36 463 человека. В 1943 году были сделаны два рейса, даны 115 спектаклей, 8 детских утренников, 7 концертов в депо. Всего в 1943 году обслужено 5860 детей и 74 160 железнодорожников.

Только в клубе ст. Облучье в 1943 году театр дал 16 спектаклей –

«Нашествие», «Егор Булычёв», «Волки и овцы», – обслужено 2400 железнодорожников. В мае 1943 года только в клубе ст. Бикин им были даны 4 спектакля – «Нашествие» (2 спектакля), «Егор Булычёв», «Накануне» – обслужено 2700 человек. А всего передвижной театр Амурской и Дальневосточной железной дороги обслужил за первое полугодие 1943 года 12 023 железнодорожника и членов их семей.

Уровень актёрской квалификации в эти годы в регионе был достаточно высок. Артистические силы, заполнившие театры, в основном состояли из приезжих кадров. В частности, известно, что в Амурском передвижном театре дорпрофсожа с 1940 по 1948 годы работал Виктор Константинович Чекмарёв, впоследствии известный актер киностудии «Ленфильм» («Поднятая целина» – Яков Островнов, «Угрюм-река» – главная роль Петра Громова).

После Победы тема войны утратила свою популярность. С войной связывалась боль утрат, человеческое горе, её стремились забыть. Принятое в 1946 году известное в театральном мире постановление ЦК ВКП(б) «О репертуаре драматических театров и мерах по его улучшению» не затрагивало военной тематики. Вероятно, по инерции сохранив в своих репертуарах военные пьесы, некоторые дальневосточные театры показывают в 1940-х годах такие спектакли, как «Далеко от Сталинграда» (пьеса, удостоенная Сталинской премии); «Победители» Чирскова, «Великая сила» Ромашова. Эти три спектакля обошли почти все сцены театров Дальнего Востока.

В 1947 году, после появления доклада Жданова о журналах «Звезда» и «Ленинград», дальневосточные театры одной из важнейших своих задач считали постановку пьес, написанных местными авторами на дальневосточную тему.

В сложном организме театрального производства чрезвычайно тесно переплетались творческие и организационные вопросы. Организационные неурядицы не только обуславливали художественное состояние театра, ограничивали его рост, но ставили под угрозу возможность его дальнейшего существования.



Тридцатого декабря 1945 года на заседании президиума дорпрофсожа ДВЖД обсуждалось письмо председателя дорпрофсожа Амурской железной дороги тов. Волощука и директора передвижного театра тов. Аннушкина с просьбой о выделении средств на восстановление театра, пострадавшего в связи с произошедшим крушением подвижного состава при возвращении с КВЖД и потерей при этом всего имущества. Было решено в связи с отсутствием в дорпрофсоже средств просить ЦК союза оказать помощь театру за счет средств ЦК союза железнодорожников Востока и Дальнего Востока. В 1946 году театр был восстановлен за счет средств дороги и дорпрофсожа Амурской железной дороги.

В апреле 1947 года директор театра тов. Аннушкин и член президиума дорпрофсожа Амурской железной дороги заведующий культотделом тов. Чураков направили письмо на имя начальника Дальневосточной железной дороги, генерал-директора тяги II ранга А. Д. Беспятого и председателя дорпрофсожа ДВЖД И. А. Кондратовича. В нем сообщалось, что «в данное время театр испытывает острую нужду в средствах, необходимых для оформления спектаклей, а именно: костюмов, мануфактур, реквизита, светоаппаратуры, красок, фанеры и прочих хозяйственных материалов. Имея в виду, что последний в одинаковой мере обслуживает и железнодорожников ДВЖД, просим Вас разрешить вопрос об отпуске 100 тысяч рублей из имеющихся средств на культуру для театра и о перечислении таковых на текущий счет театра» в город Свободный Амурской области. В ответ на просьбу дорпрофсож ДВЖД оказал помощь театру дорпрофсожа Амурской железной дороги – 30 тысяч рублей.

В 1949 году Амурский передвижной театр дорпрофсожа прекратил своё существование.

**По материалам фондов
Государственного архива
Хабаровского края подготовила
Нина Сальникова**

ДОКТОР В ПУТИ

ПО ГОРОДАМ И ВЕСЯМ



В рейс по северным районам Хабаровского края ДВЖД отправился «Поезд здоровья», в составе которого передвижной консультативно-диагностический центр «Терапевт Матвей Мудров».

Акция «Поезд здоровья» проводится при вительством Х б ровского кр я совместно с Д льневосточной железной дорогой в честь 73-й годовщины со дня обр зов ния кр я.

Н железнодорожном вокз ле Х б - ровск-1 состоялся торжественный митинг, в котором приняли уч стие губерн - тор Х б ровского кр я Вячесл в Шпорт, председ тель З конод тельной Думы Х б ровского кр я Сергей Хохлов, н ч льник Д льневосточной железной дороги Мих ил З иченко.

Вячесл в Шпорт в своем выступлении подчеркнул, что совместные с Д льневосточной м гистр лью кции ст ли тр дицией, отпр вление «Поезд здоровья» – это больш я помощь жителям отл лённых н селенных пунктов, которые т ким обр зом могут получить полноценное медицинское обслуживание н р вне с жителями больших городов.

Н ч льник Д льневосточной железной дороги Мих ил З иченко отметил высокую востребов нность медицинского поезд , его высококв лифициров нный персон ли

осн щённость первокл ссным современным оборудов нием.

Рейс «Поезд здоровья» продлится с 19 октября по 3 ноября. Медики будут р бот ть н 18 ст нциях Комсомольского регион Д льневосточной железной дороги. В период р боты передвижного консулт тивно-ди гностического центр п циенты смогут получить специ лизиров нную медицинскую помощь при н иболее р спростр нённые з болев ниях, т ких к к болезни системы кровообр щения, болезни гл з и других.

З время р боты с 2006 год передвижным консулт тивно-ди гностическим центром «Тер певт М твей Мудров» выполнен 61 рейс, в том числе 2 - з пределы Д льневосточной железной дороги (Кр сноряск я железн я дорог и С х льнск я железн я дорог до её включения в сост в ДВЖД). Медицинскую помощь получили более 51 тыс. человек.

Александр Синяков
Служба корпоративных коммуникаций
Дальневосточной железной дороги –
филиала ОАО «РЖД»

ПЛАНИРУЕМ ОТДЫХ

ООО «ТУРИСТИЧЕСКАЯ ФИРМА «РАДУГА»

В 2006 году Дорпрофсоюзом было создано ООО «Туристическая фирма «Радуга». Под руководством директора Татьяны Вениаминовны Ляпиной в компании работает шесть человек.

Туристическая фирма «Радуга» оказывает услуги по туристической помощи филиалам, дочерним, зависимым обществам и самостоятельным юридическим лицам, входящим в состав ОАО «Российские железные дороги», в заключении договоров с партнерами, планировании и организации отдыха, в приобретении путевок и организации туристических поездок для железнодорожников и всех жителей города Хабаровск и Дальневосточного региона.

Компания предлагает широкий спектр услуг всем желающим получить высококачественное лечение и качественный отдых по оптимальным ценам.

Туристическая фирма «Радуга» сотрудничает с самыми известными и популярными здравницами Дальнего Востока — «Шматовский военный санаторий», санатории «Жемчужин», «Изумрудный» (курорт «Шматовский»), «Сунус», «Горняк», «Жемчужин Хинган» (курорт «Кульдур»), «Строитель», «Амурский залив», «Схронный ключ», «Океан», «Океанский военный санаторий» (Приморский край); «Россия», «Алтай-West» (Белокуриха), «Аршан», «Дружный», «Кук»; санаториями-профилакториями Дальневосточной железной дороги — «Железнодорожник», «Экспресс», «Горячий ключ».

К услугам клиентов базы отдыха Приморья — «Морской берег», «Утес», «Мостовик», «Радуга», «Ольга».

Пенсионеры Управления делами Президента «Турпсе» (г. Турпсе), «Ндежд» и «Квкз» (г. Геленджик) на побережье Черного моря.

Отдых и лечение в Крыму по индивидуальным заказам, в санаториях ОАО «РЖД» — «Мыс Видный» (г. Сочи), «Долина рзнов» (г. Кисловодск).

Туристические поездки по России: в Санкт-Петербург, в Москву, по «Золотому Кольцу» России, в Байкал и другие.

Кроме санаторного лечения и отдыха в России, фирма «Радуга» предлагает туристические поездки в Китайскую Народную Республику — Харбин, Пекин, Шанхай, Вэйхай, Янтэй; отдых на море — Бэйдэйхэ, Дзяньцзинь, остров Хайнань; лечение на курорте «Аньшань» и «Удьяньчи».

Туристические поездки в страны Юго-

Восточной Азии — Вьетнам, Таиланд, Малайзия, Сингапур, Индонезия, Камбоджа, Филиппины, Островные Южная Корея, Япония, Мальдивы, Шри-Ланка; в страны Европы, в Турцию, в Египет.

В Юго-Восточной Азии — Китай, Корея, Япония — турфирма «Радуга» работает как туроператор.

В странах Европы, Египет, Турцию «Радуга» организует поездки к известным туристическим маршрутам «Летний тур», «Пегас-туристик», «Медполус-тур», «ДВМ-тур», «СКМ-тривел», «Русский экспресс», «Туртранс», «Верс».

Организует туристические поездки детских групп в Китайскую Народную Республику и Южную Корею, в страны Европы и по России — в Сочи, Москву, Приморский край. Экскурсионные программы в город Хабаровск и Владивосток.

Туристические путевки для работников ОАО «РЖД» предлагаются со скидкой 6%, для членов Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей — 7%, для постоянных клиентов, не являющихся железнодорожниками, — 5%.

Для членов профсоюза, которые являются участниками Кредитно-потребительского кооператива при Дорожной профсоюзной организации, есть возможность оплатить путевки через получение льготного кредита.

Клиенты туристической фирмы «Радуга» — не только хабаровчане, но и жители Благовещенск, Биробиджан, Якутск, Петропавловск-Камчатский, Южно-Сахалинск, Нового Ургала, Комсомольск-на-Амуре, Тынды, Владивосток.

Туристическая фирма «Радуга» сотрудничает со страховыми компаниями «ВСК», «ЖАСО», участвует в международных выставках.

В августе 2011 года туристическая фирма «Радуга» стала членом Российского Союза Туристов.

Туристическая фирма «Радуга» — дипломант Хабаровской международной ярмарки, дипломант Национальной организации туризма Кореи за лучший детский тур.

В декабре 2010 года компания была награждена золотой медалью международной конкурса «Гемм» — «Лучшие товары и услуги Дальнего Востока», в июне 2011 года признана победителем международной конкурса «Гемм» с вручением главного приза — золотой статуэтки.

Молодой, грамотный и внимательный коллектив туристической фирмы «Радуга» будет рад встрече с Вами, поможет выбрать туристический маршрут, организует достойный отдых и лечение.



Исполнительный директор туристической фирмы «Радуга» Евгения Юдина

Радуга туристическая фирма

Офисы туристической фирмы «Радуга» расположены в Хабаровске по адресу: ул. Станционная, 2, офис 105, телефоны: (4212) 56-17-64, (4212) 38-31-37 (4-31-37 — ж/д); ул. Фрунзе, 91-а, телефоны: (4212) 30-44-01, (4212) 30-61-17. Интернет-сайт: www.radugatur.ru.

НОВОСТИ

РАБОЧИЕ ВЫЕЗДЫ

В октябре профком Тындинского ДЦС провёл рабочие выезды в коллективы станций региона — Хани, Олёкма, Могол.

По итогам встреч подготовлено обращение к работодателю ДЦС — о проблемах на станциях.

Надо сказать, начальник Тындинского ДЦС Дмитрий Чевычелов и его первый заместитель Игорь Пискун с пониманием отнеслись к высказанным пожеланиям и согласны с требованием профкома. Готовы совместно с профкомом изменить положение дел.

Рабочие выезды на станции проводятся по графику вагона-тренажёра ДЦС, который оснащён компьютерной техникой и большим настенным телевизором.

ПРОВЕРКА ГОТОВНОСТИ

В эксплуатационных локомотивных депо станций Уссурийск и Ружино с проверкой готовности к зиме побывал председатель Центрального Совета председателей первичных профсоюзных организаций Дирекции тяги ОАО «РЖД» Алексей Налётов.

Проверялось обеспечение коллективов зимней спецодеждой и правильное заполнение технической документации, формуляров. Алексей Налётов с комиссией побывал во всех цехах на рабочих местах, осматривались и подсобные помещения. Состоялась обстоятельная беседа с локомотивными бригадами.

Замечания есть, — говорит председатель Владивостокского филиала Дорпрофсоюза ДВЖД Наталья Лямина, — но незначительные. В основном оба коллектива депо готовы к работе в зимних условиях.

ЛЕТНИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Со станций Дальневосточной железной дороги с начала 2011 года в поездах дальнего следования отправлено около 3,6 млн. пассажиров, что на 1,6% превышает аналогичный показатель прошлого года.

Пассажирооборот в дальнем следовании за 9 месяцев текущего года составил 2 млрд. 135 млн. пасс./км. По данному показателю наблюдается прирост на 0,9% к уровню прошлого года.

В сентябре было отправлено более 407 тыс. пассажиров. Наибольший спрос на пассажирские перевозки в дальнем следовании пришёлся на летние месяцы: с июня по август отправлено свыше 1,4 млн. пассажиров. Из них в июне — 407,4 тыс., в июле — 483,5 тыс. На август пришёлся пик перевозок — отправлено 530 тыс. пассажиров.

Охотник-смышляк	Не подписался	Пудель Мальвины	Душевный склад	Ни рыба, ни...	Шумное собрание	Глава Кубы	Высочайшие горы
Она же - буква	Сорт яблок	АКМ	Пестрый самоцвет	Проглочная лодка	След кисти	Песчаный ураган	Главный город мусульман
Посланик преисподней	Малина-негр	Возлюбленная	Сорт капусты	Башмачки	Совиный поугай	Сарай и столица	Португальский термин
Укол в фехтовании	Тайное намерение	Треть месяца	Венгерский тенец	Роды у коровы	Часть лица	Бар	Ватиканский дипломат
Снежные ходули	Прием пищи	Лукояе	Гордость Домского собора	Перина гимнаста	Синтетическое волокно	Погребенный финал	
Сестра тополя	Протестант	Исламский пророк	Разновидность амбы	Хам	Моллюско-тилоход	Эскимосская квартира	Фильм С.Соловьёва
Манильская пенка	Чувствительная	Сезонное облечение	Барбюс (имя)	Каменистая отмель	Высокая скала		
Французское шоу	Кусочек киноленты	...Эме	Надпись на веке	Фитиль			

http://scanwordi.blogspot.com №3 Скандорды в pdf-формате

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

Учредитель и издатель: Дорожная объединенная первичная профсоюзная организация Российского

профсоюза железнодорожников и транспортных строителей в Дальневосточной железной дороге. Газет 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 год. Адрес редакции и издателя: 680000, Хабаровск, ул. Муромцев-Амурского, д. 20, дорпрофсоюз. Телефон — 38-45-63 (4-45-63). E-mail: DP_BodagovVG@upr.dvvd.rzd.ru; dsbov@yandex.ru

Редкор — В. Г. Бодгов. Дизайн и верстка — информационный центр дорпрофсоюза. Отпечатано в Хабаровской городской типографии. Хабаровск, проспект 60-летия Октября, 188. Тираж 5300 экз. Зкз № 6420. Подписано в печать по графику и фактически 25.10.2011 в 12:20.