



## НОВОГОДНИЙ ВЕЧЕР В ДРУЖНОМ КОЛЛЕКТИВЕ



**Опытно-конструкторское бюро «Путевые машины» создано в Хабаровске 55 лет назад. Первоначально это было студенческое научное общество при Хабаровском институте инженеров железнодорожного транспорта.**

Студенты после занятий изобретали, изображали в чертежах, воплощали задуманное в металле. Так создавались будущие звеносборочные и звеноразборочные линии. В дальнейшем была разработана и внедрена на Дальневосточной магистрали линия ЗЛХ-800. Долгие годы линии монтировались на деревянных шпалах, затем — на железобетонных, с названием ТЛС.

С 1975 по 1994 годы возглавлял опытно-конструкторское бюро «Путевые машины» талантливый инженер и конструктор Александр Иосифович Марголин. Кстати, 27 декабря Александру Иосифовичу исполнилось 80 лет. Но и сегодня инженер-конструктор Марголин работает, изобретает и внедряет новые идеи.

С 2007 года руководит коллективом ОКБ «Путевые машины» Валерий Александрович Кудряшов. Начиная свою трудовую деятельность фрезеровщиком экспериментально-производственного цеха

конструкторского бюро. Окончил заочное отделение Дальневосточного государственного университета путей сообщения. Валерий Александрович очень ценит инициативу в работе. Не сидит часами в своём кабинете, часто бывает в цехе, а возникающие проблемы решает в спокойной обстановке, без нервозности. В минуты отдыха большой любитель шахмат.

В настоящее время в ОКБ «Путевые машины» работает 65 специалистов. Чуть больше половины — инженеры и служащие, остальные рабочие. Коллектив дружный. К тому же за последние пять лет помолодел: пришли молодые инженеры — выпускники Дальневосточного университета путей сообщения. Сегодня конструкторское бюро разрабатывает уникальный комплекс по сборке стрелочных переводов.

Выпускница железнодорожного университета Александра Григорьева четвертый год возглавляет профсоюзный комитет и одновременно выполняет работу

инженера по охране труда.

— В нашем конструкторском бюро, — рассказывает Александра Ивановна, — регулярно проводятся спортивные соревнования по шахматам, старинной английской игре дартс, настольному теннису и русскому бильярду. Основную работу в организации всех соревнований проводит ведущий инженер Сергей Сливкин. Обязательно всем коллективом отмечаем основные праздники. День железнодорожника традиционно проводим за городом, на природе. Последние два года — на берегу Усури, на туристической базе «Золотой фазан». Сейчас готовимся к встрече Нового года. Конечно же, всем коллективом. Сначала нарядили ёлочку в здании, а затем ели, растущие во дворе. Украшаем кабинеты. А 30 декабря в ОКБ «Путевые машины» состоится традиционный новогодний вечер. Участвовать будет весь дружный коллектив.

**Владимир БОДАГОВ**

### СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

#### В гостях у сказки

Традиционно за несколько месяцев до одного из самых любимых всеми праздников начался кропотливый и творческий процесс подготовки к Новому году во Дворце культуры железнодорожников.

стр. 2

#### К новым горизонтам

Сегодня Хабаровский учебный центр — одно из лучших образовательных структурных подразделений не только Дальневосточной железной дороги, но и ОАО «РЖД».

стр. 3

#### Вступая в юбилейный год

Все железнодорожные пути на севере, как известно, ведут в Тынду. Здесь сходятся и расходятся грузопотоки. Наступающий 2012-й — год 35-летия станции Тынды.

стр. 4-5

#### Единый информационный день

Председатель Дорпрофсожа ДВЖД Виталий Ильич Бабий и председатель Владивостокского филиала Дорпрофсожа Наталья Ивановна Лямина в рамках постановления ЦК Роспрофжел «О проведении единых информационных дней» в декабре провели встречи с коллективами железнодорожных предприятий Уссурийского узла.

стр. 7



У новогодней ёлки председатель профсоюзного комитета Александра Григорьева

# В ГОСТЯХ У СКАЗКИ

Традиционно за несколько месяцев до одного из самых любимых всеми праздников начался кропотливый и творческий процесс подготовки к Новому году во Дворце культуры железнодорожников. Отличным подарком от его коллектива станут незабываемые мероприятия, которые перед 31 декабря и в дни новогодних каникул будут дарить людям прекрасное настроение.



В течение уже многих лет последняя неделя уходящего года в ДК Железнодорожников — время настоящей сказки. Так называют здесь замечательные детские спектакли, постановка которых — дело нелёгкое, но благодарное. И тот факт, что билеты на спектакли уже давно раскуплены, говорит о многом.

— Сказки, которые ежегодно с большим успехом идут на сцене ДК — это наша гордость, — рассказывает художественный руководитель

Дворца культуры железнодорожников Ирина Зибирова. — К каждому Новому году пишется эксклюзивный сценарий. А в постановке принимают участие не только наши, но и городские творческие коллективы, будущие артисты из Хабаровского института культуры. Сказки всегда наполнены характерными образами, яркими персонажами. Благодаря отличной актёрской игре очень колоритными становятся главные герои. Например, у нас

организатором культурно-массовых мероприятий работает Игорь Волков, окончивший Владивостокский театральный институт. Характерные роли ему, профессиональному артисту, удаются просто потрясающе. С первой минуты появления на сцене он может заставить зал искренне смеяться. На протяжении всего представления ему удаётся вести свой образ. И пока на нашей сцене не было ни одной сказки среднего уровня. Все настолько интересные, что каждый раз расставаться с ними очень жалко. Последние два года сценарии для них пишет заведующая культурно-массовым отделом по связям с производством дворца культуры Лейла Сергеевна Кайгородова. В этом году героями спектакля «Приключения Бука» станут тинэйджеры. Не только как автор, но и как режиссёр-постановщик Лейла Сергеевна отдала много сил реализации своей идеи. В последние дни полным ходом идут репетиции. Думаю, что данная сказка ни в чём не уступит своим предшественницам.

А это значит, что в предпраздничные дни новая сказка пройдёт с большим успехом и заслужит любовь зрителей.

— Из разных районов города к нам приезжают родители с детьми, — продолжает Ирина

Зибирова. — Наши спектакли рассчитаны на ребят от трёх до десяти лет. Однако и их родители следят за происходящим на сцене с неподдельным интересом. А некоторые дети настолько проникаются сказочной атмосферой, что приходят на спектакль повторно.

Премьера «Приключений Бука» состоится 24 декабря. Но сегодня коллектив Дворца культуры активно готовится не только к этому событию. Ежедневно вплоть до 30 декабря в ДК планируется проведение новогодних утренников.

— Каждый раз после окончания сказки дети будут расходиться в два зала для участия в утренниках, — рассказывает художественный руководитель ДК. — Здесь их будет ждать общение с Дедом Морозом и Снегурочкой, героями мультфильмов, хоровод вокруг ёлки, дискотека с профессиональным светом. Для детей мы ничего не жалеем. Помимо утренников дополнительно будем проводить дискотеки для детей в возрасте от 11 до 13 лет. Принимаем в эти дни заказы на новогодние банкеты для работников железнодорожных предприятий. А сейчас я завершаю сценарий открытия выставки ярмарки «Новогодний подарок», где будут задействованы наши творческие коллективы. Конечно, уровень всех



наших мероприятий очень высокий.

Сегодня во Дворце культуры железнодорожников кипит подготовка к празднику, в которой живое участие принимает каждый работник учреждения.

— У нас довольно устойчивый коллектив, в котором почти 40 человек, — отмечает Ирина Викторовна. — Его относительно небольшой творческий костяк сложился примерно лет пять назад. Помимо этого во Дворце работает театральная студия «Фантазёры», образцовый ансамбль танца «Пчёлки», детский инструментальный ансамбль «Вдохновение», вокальный ансамбль «ВИА «Стар», детский театр моды, спортивный клуб бального танца «Эверест». Есть хорошая изостудия, воспитанники которой обычно готовят новогоднюю выставку в нашем фойе. Трудятся у нас замечательные швеи, которые в короткие сроки создают прекрасные костюмы, включая ростовых кукол. Скоро для нашего Деда Мороза будет готов новый «богатый» наряд. Недавно посетившие Дворец гости из Якутского театра юного зрителя настолько пришли в восторг от работы наших швей, что тут же сделали индивидуальный заказ. Особого внимания заслуживает и художник-оформитель, исполняющий декорации на очень высоком профессиональном уровне. С таким универсальным коллективом мы всегда

самостоятельно справляемся с подготовкой к Новому году. Каждый раз стараемся придумать что-то необычное, удивить зрителей. Конечно, нам и самим интереснее работать, когда постоянно что-то меняется. За неординарный творческий подход к делу и ценят Дворец культуры железнодорожников.

И в этой предпраздничной суете коллективу ДК Железнодорожников пока совершенно некогда подумать о себе.

— Не факт, что у наших работников даже 31 декабря появится возможность отпраздновать Новый год по велению души, — отмечает Ирина Зибирова. — Пока не наступит 10 января, отдых у нас не предвидится. В течение всех новогодних каникул для детей будут проходить ежедневные игровые программы на улице. Планируем конкурсы с призами и подарками. Наши творческие коллективы примут участие в выездных концертах. Но, несмотря на то, что праздничные дни мы проведём в заботах, хотелось бы поздравить с наступающим Новым годом всех работников нашего Дворца культуры. Ведь каждый вносит свой вклад в общее дело — дарить людям радость. Желаю всем здоровья, благодаря которому будут силы и желание работать, творческих успехов, вдохновения, новых исканий и неповторимых идей.

Наталья ОХОТНАЯ  
Фото автора



# К НОВЫМ ГОРИЗОНТАМ

**20 июля 1942 года в городе Биробиджане была организована техническая школа машинистов, которая в августе 1965 года перешла в помещение школы № 81 Хабаровска, а затем в здание железнодорожного техникума. В 2001 году техшколе было предоставлено отдельно стоящее здание в районе ст. Хабаровск-2. Сегодня Хабаровский учебный центр — одно из лучших образовательных структурных подразделений не только Дальневосточной железной дороги, но и ОАО «РЖД».**

Учебный центр обладает лицензией на подготовку и повышение квалификации специалистов по 51-ой рабочей профессии в области локомотивного, путевого, вагонного, пассажирского и станционного хозяйств.

— По факту последние два года, мы работаем примерно с 25 профессиями, — рассказывает заместитель начальника центра по учебно-методической работе Любовь Станиславовна Денисова. — То есть с теми, на которые нам поступает заказ от ОАО «РЖД». Но более широкий спектр пролицензированных профессий позволит нам в любое время организовать подготовку или повышение квалификации для нужд дороги.

Согласно статистике, в 2001 году по объёмам подготовки рабочих кадров у нашего центра третья позиция среди всех учебных центров и технических школ, которых 61 по сети дорог, а по повышению квалификации — шестая. Так, в 2011 году подготовку и повышение квалификации в Хабаровском учебном центре прошли 3400 человек.

Иногда одновременно занятия проводятся сразу у 20-25 групп. Поэтому помимо того, что в штате центра находится 16 преподавателей, вести предметы им помогают внештатные работники, привлечённые с предприятий.

— Для вновь поступивших учащихся мы проводим вводный инструктаж, в ходе которого знакомим их с нашим преподавательским составом, — продолжает Любовь Станиславовна. — А работают у нас очень опытные люди. У большинства из них стаж работы на предприятии от 15 до 25 лет. С учётом выслуги лет можно с уверенностью утверждать, что в центре работают очень опытные

кадры. Обязательным требованием при приеме на работу в учебный центр является не просто наличие высшего профессионального профильного образования, но и солидного стажа работы на железнодорожном предприятии. Мы не можем позволить себе ввести в преподавательский состав вчерашних выпускников вуза, потому что к нам приходят на повышение квалификации опытные производственники. И чему их сможет научить только что получивший диплом юнец? Однако быть принятым на должность преподавателя центра — значит сделать только первый шаг. У нас разработана целая методическая система, позволяющая научить опытного железнодорожника передавать грамотно свои знания аудитории. Здесь они становятся слушателями первичного курса введения в преподавательскую профессию, которая для них — совершенно неизведанная область. По моим наблюдениям, полноценный преподаватель формируется в течение не менее трех лет при наличии, конечно, призвания к этому делу. В этот срок человек осваивает все педагогические методы и приёмы, учится доступно доносить свои знания до слушателей, логично излагать свои мысли, не бояться аудитории, структурировать и подавать учебный материал.

Помимо прекрасного преподавательского состава учебный центр дальневосточной столицы обладает хорошей учебной базой: оснащённым техническими средствами учебным полигоном, тренажёрами, компьютерными обучающими и контролирующими программами. Столь серьёзный подход к системе обучения сполна себя оправдывает — Хабаровский учебный центр отличается высо-

ким качеством образования. Вполне заслуженно в 2010 году по итогам первого рейтингового соревнования между техшколами и учебными центрами по сети дорог Хабаровский учебный центр занял одно из первых мест. И сегодня он не останавливается на достигнутом.

— Последние несколько лет постоянно внедряются новые проекты в работу учебных центров и технических школ наших дорог, — рассказывает Любовь Денисова. — Один из них — «Система непрерывного обучения преподавателей». Её смысл заключается в том, что специально обученные тренерами в Москве люди, собранные со всех учебных центров и техшкол, начинают преподавать педагогическим коллективам учебных заведений своих дорог. Помимо этого внедряется глобальный электронный проект — «Система управления знаниями». С помощью мощного портала, охватывающего всю железнодорожную сеть, преподаватели могут обмениваться учебными материалами. Сегодня мы заходим на сайт, чтобы выложить свои книги, методические разработки, найти полезную для себя информацию, пообщаться с коллегами из других учебных заведений. Также данную систему можно использовать для дистанционного обучения. По заданию преподавателя учащиеся самостоятельно изучают необходимые блоки информации, а затем сдают зачёты в электронной форме по тематическим блокам контроля знаний. А результаты автоматически направляются в Москву. Реализуется и масса пилотных проектов. Например, с 2012 года на Дальневосточной железной дороге локомотивные бригады будут обучать по новой системе. На сегодняш-



## ПОЖЕЛАНИЕ В НОВОГОДНЮЮ НОЧЬ

*Пролистана жизненной книги страница,  
И год улетает от нас, словно птица.  
В последние тихие года минуты  
Всё замерло, все — в ожидании чуда.*

*А ждём мы от нового года так много,  
Чтоб каждый нашёл потайную дорогу  
К заветному кладу любви нежной, страстной,  
Ведь в свете любви наша жизнь так прекрасна!*

*Но не единой любовью мир полон,  
Плывя каждый миг по бушующим волнам,  
Мы добиваемся права на счастье,  
И, несмотря на любые ненастья,  
Лучшим источником новых идей  
Будет поддержка семьи и друзей.*

*В полночь, в сиянье свечей и огней  
Мы загадаем у праздничной ели  
Друг другу стать ближе, общаться дружнеей,  
Дружно всем вместе идти к общей цели.*

*Скорей поднимайте с шампанским бокал —  
Уже за столом первый тост прозвучал:  
За счастье, за мир и покой на планете,  
Чтобы в гармонии росли наши дети!*

**Анна ЧЕРВОТКИНА,**  
экономист ЦДМ

ний день мы учим человека на помощника машиниста, затем он идёт на практику, после возвращаясь к нам для сдачи экзаменов. В итоге мы выдаём ему удостоверение, позволяющее трудоустроиться по специальности. И спустя года два-три дорога направляет уже этого действующего помощника учиться к нам на машиниста. Получается, что сроки обучения и в одном, и в другом случае очень большие: 20 недель для помощника и до 27 недель для машиниста. А новый пилотный проект позволит обучать человека в сокращённых сроки. Из обученных помощников, сдавших после практики экзамены, сразу будет формироваться группа машинистов. Подобные новшества связаны с изданием государственных профессиональных стандартов третьего поколения, где профессии помощника машиниста и машиниста объединены. На эту систему переходят работать и профессиональные училища. Перемен у нас всегда масса, поэтому сказать, что жизнь в учебном центре течёт

спокойно, просто невозможно. Но это позволяет всегда оставаться в интеллектуальном тонусе. И в преддверии Нового года своим коллегам я хочу пожелать не только здоровья, терпения, интересной работы, но и неисчерпаемого творческого начала. Ведь если преподаватель перестаёт генерировать новые педагогические идеи, то как преподаватель он прекращает существовать. Поэтому нам важно поддерживать творческий поисковый статус нашего коллектива. А учащимся хочу пожелать осознания того, что учёба, позволяющая подняться на новый уровень развития, откроет перед ними отличные профессиональные перспективы. И если сегодня человек направляется начальством на обучение или повышение квалификации, то это добрый знак. Значит, данный сотрудник для железной дороги — ценный кадр, который развивают для покорения новых горизонтов.

**Наталья ОХОТНАЯ**



# ВСТУПАЯ В ЮБИЛЕЙНЫЙ ГОД

На стене кабинета начальника станции Тынды Рената Бадрутдинова висит необычный сувенир. Он выполнен в форме небольшого декоративного панно, где под стеклом представлены разных форм морские узлы. Внизу — надпись: «БАМ и Приморье — единый транспортный узел».

Оригинальное изделие с претензией на логистический изыск появилось здесь четыре с лишним года назад во время празднования 30-летнего юбилея предприятия. Это подарок от руководителя одной из Владивостокских транспортных компаний Владимира Суханова, с 1983 по 1986 год работавшего начальником столичной станции БАМа. Подарок глубоко символический, подчеркивающий значение магистрали в общей схеме коммуникационных систем не только Дальнего Востока, но и страны в целом. В одной из старых газет давалось точное и ёмкое определение Байкало-Амурской железной дороги: «Стальная струна России». Так вот, тон её звучанию задавала станция Тында. И сейчас продолжает задавать.

## Здесь не просто БАМ перекрёсток...

Всякое сравнение, конечно, условно. Приведённое выше тоже. И тем не менее. Тында была узловой точкой Стройки века. Журналисты называли её то столицей, то перекрёстком БАМа. Город и станция в нём находились в центральной части буду-



Станция Тында сегодня

щей магистрали. Именно здесь был центр реализации Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», принятого 8 августа 1974 года. Здесь обосновались дирекция строящейся Байкало-Амурской, контора Стройбанка СССР, штаб ЦК ВЛКСМ на строительстве. В городе базировались крупнейшие строительные подразделения — управление «Бамстройпуть», тресты «Центробамстрой», «Тындатранстрой», «Бамстроймеханизация», «Мостострой-10» и многие другие предприятия.

Отсюда начиналась эксплуатация построенных участков магистрали.

Шефство над развитием Тынды взяла столица нашей Родины. Специалисты проектных институтов Москвы осуществили разработку генерального плана застройки столицы БАМа. В строительстве города, а также непосредственно в возведении объектов БАМа, восстановлении линии БАМ — Тында и строительстве основной магистрали от Лены до Комсомольска-на-Амуре через Северобайкальск, Чару, Тынду, Ургал, прокладке линии БАМ — Тында — Беркамит — Томмот

велика была роль станции Тынды. Именно она брала на себя основную тяжесть приёма и переработки грузов для грандиозной стройки.

Буквально несколько цифр: на малом БАМе (Тында — Беркамит), протяжённостью около 400 километров, сооружено более 300 километров прирассовых дорог, возведено земляное полотно объёмом 35 миллионов кубометров, построено более 450 искусственных сооружений, в том числе тоннель длиной 1300 метров и 9 больших мостов, уложено около 500 километров главных и станционных путей, открыто 11 станций, 13 разъездов.

БАМ обеспечивал хозяйственное обслуживание территории в полтора миллиона квадратных километров. В мировой практике нет примеров эксплуатации построенных участков железной дороги с одновременным продолжением строительства. Первоочередными задачами для дороги при постепенном вводе её в эксплуатацию стали разработка и практическое внедрение методов организации перевозочного процесса в сложных технологических и природно-климатических условиях. За 1978-1990 годы перевезено 33 миллиона пассажиров и 279 миллионов тонн грузов, в том числе 112,7 миллиона тонн угля, 65,4 миллиона тонн леса.

Увеличение объёмов перевозки угля, леса, строительных и других грузов требовало усиления пропускных и перерабатываю-

щих способностей участков и станций, в том числе и станции Тынды. На дороге была разработана технология обращения тяжёлых поездов, определены максимальные весовые нормы поездов с тем, чтобы полностью использовать мощность 4-секционного тепловоза 4ТЭ10С (мощностью 8760 кВт), изготовленного специально для работы в специфических условиях БАМа. Для повышения весовой нормы поездов проведены различные мероприятия по формированию и отправлению только полновесных и полносоставных поездов, сокращению порожнего пробега вагонов. Совместно с учёными Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта выбраны оптимальные весовые нормы поездов на всех участках дороги, составлены режимные карты вождения поездов, определены тягово-эксплуатационные характеристики новых тепловозов. Повышению эффективности работы дороги, совершенствованию организации и управления перевозочным процессом способствовало внедрение электронной вычислительной техники.

О том, как вместе с дорогой развивалась станция Тынды, вспоминает ветеран предприятия, инженер техотдела Валентина Фильшина. Приехав на БАМ после окончания Читинского железнодорожного техникума, она работает здесь с 1975 года.

— Начиналось всё как на обычной далёкой желез-



Инженер техотдела Валентина Фильшина, начальник штаба ГО и ЧС станции Галина Трусова и главный инженер станции Артемий Суханов знакомятся со свежим номером газеты «Профсоюзная жизнь»

нодорожной станции, — вспоминает Валентина Григорьевна. — Ручные стрелки, фонари на них, путевые обходчики. Затем в очень короткие сроки появилась электрическая централизация, стали действовать три парка: приёма, приёмотправочный и сортировочный. В 1990 году был полностью сдан в эксплуатацию сортировочный парк с горкой средней мощности, которая была закрыта в 1998 году после ликвидации Байкало-Амурской железной дороги. Непродуманный шаг создаёт станции серьёзные проблемы и сейчас.

В апреле 1974 года на стройку прибыл отряд посланцев XIV съезда ВЛКСМ. Через год, 8 мая 1975 года, в канун Дня Победы досрочно сдана линия БАМ — Тында. Тем самым открыт путь строительным грузам на главную магистраль. В ноябре 1977 года линия БАМ — Тында была построена и сдана в постоянную эксплуатацию. Одновременно открыто рабочее движение поездов от Тынды до Беркакита. За десять лет строительства трассы БАМ была проделана колоссальная работа. Каждый год становился новой вехой, новым рубежом в освоении трудностей северной дороги. В январе 1981 года начала действовать новая, тогда 32-я по счёту, железная дорога — Байкало-Амурская. В её составе открыли три эксплуатационных отделения — Тындинское, Ургальское и Северобайкальское, а также Дирекцию по строительству БАМа.

27 октября 1984 года все газеты страны опубликовали долгожданную весть о завершении укладки главного железнодорожного пути и открытии рабочего движения поездов на всём протяжении магистрали. А в 1989 году БАМ был сдан в постоянную эксплуатацию.

### Золотой фонд предприятия

Всё это время коллектив станции Тында справлялся с поставленными задачами. Начальниками здесь работали высокопрофессиональные специалисты. В фойе установлен стенд, где представлена информация о каждом из них: Михаиле Девятове, Викторе Нечипоренко, Сергее Шатохине, Владимире Суханове, Петре Барском, Александре Шамонове. В столице БАМа прошла загалку плеяда будущих крупных руководителей железнодорожного транспорта. Владимир Супрун, к примеру, возглавлял Красноярскую и Свердловскую железные дороги. Сейчас он — начальник Центральной дирекции инфраструктуры — филиала ОАО «РЖД». Владимир Петрук в настоящее время руководит станцией Адлер, через которую осуществляются грузоперевозки на строительство объектов Олимпиады Сочи-

2014. Дмитрию Чевычелову поручено руководство Тындинским центром организации работы железнодорожных станций (ДЦС-6). Все без исключения начальники станции Тында, каждый в своё время, многое сделали для совершенствования процесса приёма и переработки грузов, повышения пропускной способности станции.

Гордость предприятия — его лучшие работники. Как ветераны, проработавшие по 30 с лишним лет,

Комсомольске-на-Амуре, Хабаровске, Уссурийске и на занятиях техучёбы, проходящих непосредственно на станции.

Активную помощь руководству оказывает цеховой комитет профсоюза, руководимый инженером техотдела Юлией Мусихиной.

### Р бот н д ошибк ми

Сейчас идёт преодоление печального наследия 90-х годов прошлого века,

нейшего развития Сибири и Дальнего Востока, формирования новых точек экономического роста в России. По оценкам ОАО «РЖД», грузооборот БАМа возрастёт к 2020 году до 220 миллиардов тонно-километров, или в 3,4 раза по сравнению с уровнем 2008 года.

Такие программы ставят серьёзные и перспективные задачи перед коллективами станций. Начальник ДЦС-6 Дмитрий Чевычелов сказал, что развиваются, и впредь будут развиваться и Тында

нет брошенных поездов. Приём, отправление, формирование осуществляется своевременно. Цех движения занимается отбором и подачей вагонов под погрузку и выгрузку. По сравнению с прошлым, 2010-м годом, объём работы вырос на 8,6%. Согласно действующему плану формирования грузовых поездов станция Тында формирует поезд восьми назначений из 19 групп на семи путях сортировочного парка. Грузы самые различные: уголь, цистерны с



Бригадир пункта коммерческого осмотра вагонов Людмила Колотилина и приёмщик поездов Вадим Рахматуллин

так и молодёжь, старательно перенимающая профессиональное мастерство старших. Многие удостоены высоких правительственных наград. Инженер техотдела Валентина Фильшина имеет благодарность премьер-министра России В.В. Путина и медаль «За строительство Байкало-Амурской магистрали». Высокой оценки заслуживает работа бригадира пункта коммерческого осмотра Людмилы Колотилиной, составителей Николая Абрамова, Евгения Иванова, маневровых диспетчеров Натальи Валлич, Геннадия Кудрика, Владимира Кондратенко, Татьяны Александровой и Ольги Калягиной, дежурных по станции Марины Лаптевой, Елены Бондаренко, Анжели Захаркиной, дежурных по парку Ирины Старчуковой и Светланы Чуриковой, сигналиста Людмилы Овчарук, приёмщика поездов Вадима Рахматуллина.

В последние годы коллектив станции значительно омолодился. Среди этой категории работников отличаются составители Николай Степанов и Николай Хренов. Вновь прибывшие получают профессиональные знания в центрах подготовки специалистов рабочих профессий, расположенных в Тынде,

когда БАМ объявили «дорогой в никуда». Магистраль вновь становится востребованной. Об этом говорили на торжествах в честь 30-летия (2004 г.) и 35-летия (2009 г.) Байкало-Амурской магистрали высокие государственные чиновники, в чьих руках находятся рычаги воздействия на происходящее. Говорилось, что в ближайшей перспективе БАМ и расположенная южнее Транссибирская железная дорога образуют единую транспортную систему. Все тяжёлые грузы — уголь, руда, лес будут идти по БАМу, а параллельную дорогу переоборудуют под скоростное сообщение. Для придания большей эффективности БАМ (или, как его называют, Северный широтный ход) будет модернизирован. Речь идёт, в частности, о внедрении новой технологии управления подвижным составом и отслеживания движения грузов в режиме реального времени с помощью российской системы ГЛОНАСС. Правительственная программа предусматривает выделение 400 миллиардов рублей до 2020 года на превращение БАМа в дорогу XXI века.

По словам президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина, Байкало-Амурская магистраль должна стать мощным рычагом для даль-

как одна из крупных входных станций ДВЖД, и другие станции Тындинского региона. Значительные работы проведены на станции Олёкма, где действует титано-молибденовый горно-обогатительный комбинат. Там созданы дополнительные мощности для переработки прибывающих на предприятие и отправляемых потребителям грузов. Разработан проект развития станции Улак в связи с промышленным освоением Эльгинского каменноугольного месторождения. Путевое развитие планируется увеличить вдвое.

Естественно, появление новых предприятий, увеличение производства продукции, которую нужно вывозить потребителям, ставят перед железнодорожниками задачу повышения пропускной способности станций. Для этой цели, кроме упомянутых выше, планируется ряд серьёзных мер.

### Устремлённость в будущее

Какие же задачи приходится решать в уходящем году коллективу станции Тында? Её нынешний начальник Ренат Бадрудинов констатирует, что выполнение установленных технических планов идёт в штатном режиме. В настоящее время

нефтью, древесина, оборудование, товары северного завоза, транзит которого в последнее время увеличивается.

Основные узкие места станции — недостаточная перерабатывающая способность горки малой мощности и слабая пропускная способность нечётной и чётной горловины станции. Давно уже назрела острая необходимость ввода в эксплуатацию горки средней мощности с 13 подгорочными путями. Это позволит значительно уменьшить количество так называемых «враждебных» маршрутов и увеличить пропускную способность горловин более чем в два раза.

Все железнодорожные пути на севере, как известно, ведут в Тынду. Здесь сходятся и расходятся грузопотоки. Наступающий 2012-й — год 35-летия предприятия. В будущее руководство и коллектив станции Тында смотрят с оптимизмом. Будет развитие региона, будет и активная производственная жизнь станции. А освоение прилегающих к БАМу районов в последние годы стало осуществляться достаточно активно.

# ПРОЩАЙ, ЛЮБИМАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА!

**Более 40 лет назад худенькая девочка Светлана с большими глазами и замечательными волосами, сплетёнными в толстую косу, впервые увидела паровоз, железнодорожную колею, ощутила и навсегда запомнила этот особый запах креозота и мазута. Именно тогда она твёрдо решила: «Буду работать на железной дороге!»**

Окончив среднюю школу, Светлана Тохмахова поступила в Хабаровский техникум железнодорожного транспорта на отделение «Проводная связь». Училась с желанием и интересом. А получив диплом специалиста, как многие из её ровесников, уехала по направлению на Забайкальскую железную дорогу на станцию Ушумун Шимановской дистанции сигнализации и связи. Здесь юную железнодорожницу покорила красота сибирской природы. У Светланы появилось много друзей, а приветливые коллеги, с желанием передавая свой опыт, учили девушку быть настоящим связистом. И она старалась, постигая секреты профессии, которая так мало заметна, когда работает связь у машинистов, диспетчеров, дежурных по станциям, и которой так не хватает, когда жизненно необходимая связь нарушается.

Спустя три года с момента приезда Светланы на Забайкальскую железную дорогу, она уже работала механиком первого класса в линейно-аппаратном зале. И, казалось бы, всё прекрасно. Но не давала покоя юной связистке тоска по Хабаровску, который так полюбился ей во время учёбы в техникуме. Решение вернуться в далёкий и желанный город пришло само собой.

В Хабаровске Светлана пришла работать в ЛАЗ третьей Дистанции сигнализации, централизации и блокировки электромехаником станции Волочаевка-1. Линейно-аппаратный зал связи был только что сдан в эксплуатацию. Работа с новой аппаратурой приносила Светлане одно удовольствие. Но жизнь внесла свои коррективы. Светлана вышла замуж. Вскоре у неё родилась дочь. Молодая мама уже не могла оставлять ребёнка, уходя в ночь на работу.

В мае 1975 года Светлана перевелась в Хабаровск, где было свободно лишь место электромеханика местной сети в управлении дороги. Работа досталась неженская. Хрупкой девушке пришлось тянуть кабели, бить проводку, двигать столы. «Ничего, — говорила она сама себе, — это всё временно!» Однако новые перемены в жизни не заставили себя долго ждать. Родилась вторая дочь. И возможности работать в смену на АТС или в ЛАЗе у Светланы уже не было.

Время шло. А Светлана так и ходила с весившим не меньше 5 кг чемоданчиком в руке. В чемоданчике — необходимый инструмент для устранения любой проблемы со связью в кабинетах начальников дороги, которых на веку Светланы Романовны было четверо, у их замов, начальников служб, у

диспетчера и многих других абонентов.

Она проводила график техпроцесса на закреплённой аппаратуре, чтобы та работала безотказно, вносила рационализаторские предложения по улучшению качества связи. А во время отсутствия электромеханика по инженерному корпусу работала и там. Штатное расписание предполагало работу двух электромехаников. Но второй человек никогда надолго не задерживался. Или зарплата не устраивала, или просто работа в управлении дороги достаточно специфическая. Здесь находится всё руководство дороги, требуется постоянное общение с людьми, подразумевающее умение подстраиваться под многообразие их характеров и ладить с абонентами, что у Светланы Романовны получалось хорошо. Она всегда была приветлива и выдержана. С улыбкой старалась быстро устранять неполадки, восстанавливая связь. Работники управления дороги называли её «фея связи». С её появлением, действительно, всё начинало работать. Когда Светлана Романовна уходила в отпуск, многие абоненты ждали именно её возвращения.

И так незаметно она проработала в управлении 38 лет, став ветераном труда. В течение 30 лет Светлана



Светлана Романовна Тохмахова

Романовна работала профгруппом, напрямую участвуя в жизни своего коллектива. Она неоднократно поощрялась профсоюзным комитетом. Помимо этого Светлана Романовна — почётный донор с редкой группой крови.

Светлана Романовна и сегодня не забыла номера всех обслуживаемых ею телефонов, вспоминая которые, безошибочно называет соответствующие им кабинеты, марки телефонных аппаратов и имена абонентов. Но жизнь идёт своим чередом. На смену специалистам с многолетним стажем приходит молодёжь, модернизируется аппаратура. Вот уже и Светлане Романовне

пора уходить на заслуженный отдых.

Сегодня она называет себя счастливым человеком. Ведь всю жизнь её окружает столько хороших людей, а главное, что она всегда по-настоящему любила свою работу. А эта радость дана не многим. Ну а мы, в свою очередь, будем с теплотой вспоминать эту всегда приветливую женщину с чемоданчиком в руке. И хотим пожелать Светлане Романовне в жизни без железной дороги не унывать и найти себя в чём-то новом, что увлечёт её не меньше любимой профессии!

Друзья-связисты

## МЕДИЦИНА

# ЮБИЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ЗДРАВООХРАНЕНИЯ

**Во Владивостоке проходят праздничные мероприятия по случаю 120-летия железнодорожного здравоохранения ДВЖД.**

За 120 лет отделенческая клиническая больница на станции Владивосток стала крупнейшим и уникальным лечебным учреждением как в системе здравоохранения ОАО «РЖД», так и в жизни Приморского края.

История одного из старейших медицинских учреждений железной дороги в Приморском крае берёт начало в 1891 году, когда на конечной станции Транссибирской железнодорожной магистрали был организован лазарет на 6 коек для медицинского обслуживания рабочих железнодорожных мастерских станции Владивосток. Более чем за вековую историю из небольшого приёмного покоя она превратилась в многопрофильное лечебное заведение, оснащённое современным оборудованием и высококлассными специалистами.

Как отмечает главный врач отделенческой клинической больницы на станции Владивосток Пётр Нидзельский, на базе отделенческой больницы ведётся активная научная



работа. Защищена одна докторская и шесть кандидатских диссертаций. Размещены шесть вузовских кафедр Владивостокского государственного медицинского университета. Здесь в лечебно-профилактическую практику постоянно внедряются новые высокоэффективные медицинские

технологии и методы лечения.

— Штат медицинского учреждения насчитывает более 400 высококвалифицированных сотрудников. Здесь работают два доктора медицинских наук, восемь кандидатов медицинских наук, — подчеркнул главный врач больницы Пётр

Нидзельский.

Сегодня отделенческая клиническая больница на станции Владивосток представляет собой самый современный на Дальнем Востоке лечебно-профилактический комплекс, в состав которого входит стационар на 120 коек, поликлиника на 600 посещений в день, врачебный здравпункт на станции Смоляниново, здравпункты с кабинетами предрейсовых медицинских осмотров локомотивных бригад на вокзалах и станциях Владивостокского региона Дальневосточной железной дороги.

Современный уровень оснащения и квалификация кадров позволяют оказывать медицинскую помощь на достаточно высоком профессиональном уровне. Сотрудники стационара, поликлиники и подразделений лечебного учреждения ежегодно обслуживают более 20 тысяч железнодорожников, членов их семей, пенсионеров транспорта и жителей края.

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

# ОТКРЫЛСЯ МУЗЕЙ ПРЕДПРИЯТИЯ

Памятное событие произошло 22 декабря в Тындинской дирекции тепловых сетей. В профессиональный праздник — День энергетика руководство и профсоюзный комитет сделали коллективу оригинальный подарок: в торжественной обстановке состоялось открытие музея предприятия.

— Мысль создать собрание раритетных вещей, экспонатов, документов, рассказывающих об истории дирекции, появилась у нас давно, — рассказывает заместитель начальника по кадрам и быту Олег Гомозов. — Готовились долго и основательно, но сам процесс организации экспозиций занял всего две недели. Следует отме-

тить большую работу, проделанную на общественных началах оператором Валерией Шевченко и бригадиром участка Иваном Кириленко. В свободное от основной деятельности время они подготовили стенды, где размещены наглядные свидетельства прошедшего времени. Очень помог профком, выделив средства на оформление



музея. Консультационную помощь оказал директор музея истории БАМа Сергей Мищенко.

На церемонии открытия музея предприятия выступили руководитель дирекции Сергей Евтушенко, бывший начальник участка Виктор Бровцин, заместитель начальника дирекции по тепловодоснабжению и водоотведению ДВЖД Александр Леухин, почётный житель Тынды, драматург и журналист Иван Шестак. Говорили о непреходящем значении памяти в деле воссоздания событий прошлого и воспитания подрастающих поколений на традициях предприятия.

В экспозиции много интересных экспонатов, относящихся как к производству, так и к быту тех времён. Среди них — копии приказов об организации дистанции гражданских сооружений, предшественницы ДТС, о создании дистанции тепловых сетей, измеритель малых токов ИМТ-0,5, вольтметр О 1516, счётная машин-

ка «Феликс», патефон, балалайка, утюг, работавший на углях, и многое другое. В тематических подборках — большое количество фотографий из архива дирекции и личных собраний. Их передали в фонды нового музея заместитель начальника ДТС по эксплуатации Владимир Соколов, слесарь Владимир Мошкарёв, бывший начальник электроучастка Михаил Романов, недавно уехавший из Тынды, но оставивший подарки на память музею. Живой интерес собравшихся вызвала копия заявления мастера участка Салавата Зайногабдинова с просьбой о выделении ему квартиры, написанного 30 лет назад.

Музей располагается пока в одном небольшом кабинете, но со временем руководство предприятия намерено выделить под него дополнительные площади.

Геннадий АСТАХОВ  
Фото автора



## НОВОСТИ ДОРПРОФСОЖА

### ЕДИНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ДЕНЬ

Председатель Дорпрофсожа ДВЖД Виталий Ильич Бабий и председатель Владивостокского филиала Дорпрофсожа Наталья Ивановна Лямина в рамках постановления ЦК Роспрофжел «О проведении единых информационных дней» в декабре провели встречи с коллективами железнодорожных предприятий Уссурийского узла.

В ходе посещения коллективов осмотрены бытовые помещения, рабочие места, проведены беседы о состоянии условий охраны труда, содержания работы профсоюзных организаций. Виталий Ильич лично проверил, как ведётся ремонт бытовых помещений в вагонном эксплуатационном депо и дистанции электроснабжения, отметил качественное содержание пунктов обогрева в Уссурийской дистанции пути.

В рамках проведения единых информационных дней председатель Владивостокского филиала Дорпрофсожа Наталья Ивановна Лямина и специалист отдела социально-экономической защиты филиала Ирина Александровна Бутовец посетили коллектив Восстановительного поезда станции Партизанск. В ходе беседы, проведенной в коллективе, решены многие вопросы, в том числе проблемные — о заработной плате и безопасности движения поездов. Результатом посещения стало снятие социального напряжения в коллективе и увеличение профсоюзного членства.

Наталья Рябова,  
Специалист по организационной  
и кадровой работе  
Владивостокского филиала  
Дорпрофсожа ДВЖД



## КОНКУРС

### ФАНТАЗИИ ДЛЯ НОВОГОДНЕЙ ЁЛКИ

В ДЦС Тындинского центра орг низ ции р боты железнодорожных ст нций профсоюзный комитет орг низов л конкурс среди р ботников н лучшее новогоднее укр ше ние к бинет .

Все з явленные к бинеты будут сфотогр фируются и созд нн я комиссия определит три лучших к бинет .

Т кже объявлен конкурс среди детей р ботников ст нций ДЦС-6 н лучшую новогоднюю ёлочную игрушку «Сдел й своими рук ми». В н стоящее время в профсоюзный комитет присыл ют детские поделки с линейных ст нций. Итоги детского конкурса буду подведены 28 дек бря с н гр ждением победителей приз ми.

Вадим ВАЛИЕВ  
Тында



## С НОВЫМ ГОДОМ!

### ГАЗЕТА «ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ» ПОЗДРАВЛЯЕТ СВОИХ ЧИТАТЕЛЕЙ С НОВЫМ ГОДОМ!

Снег серебристый над землёй летает  
И ласково касается лица,  
И Год Дракона всё же наступает  
Назло всем предсказателям конца.

Пусть этот зверь зелёный и колючий  
Приятен будет, как пушистый кот,  
В небесном зоопарке станет лучшим  
И лишь удачу на спине несёт,

И пожеланья разошлёт планете  
Всем-всем, кто только с буквами знаком,  
Наклеив марки на открытки эти,  
Раздвоенным шершавым языком!

# ПРАЗДНИК В ДУХЕ ДРАКОНА

**В 2012-м к нам придет Дракон, да не какой-нибудь, а чёрный и водяной. Значит ли это, что всем, кто хочет провести год счастливо, нужно встречать его в чёрных водолазных костюмах? Конечно, нет.**

Чёрный Дракон отнюдь не зануда. Это волшебное существо знает толк в хороших шутках и на свой, возвышенный лад, любит повеселиться. Поэтому изучайте правила игры в буриме и шарады, придумывайте живые картины, готовьте вопросы для интеллектуальных викторин.

Нужно иметь в виду, что Дракону свойственна повышенная эмоциональность. Это животное быстрое и грациозное, благоволящее ко всем, кто предпочитает активный образ жизни. Скрывать свои чувства он не любит. Поэтому радуйтесь наступлению Нового года громко, бурно и ярко. Салюты, фейерверки, караоке, танцы — именно то, что поможет вам завоевать расположение покровителя года.

Считается, что под особым покровительством Дракона находятся архитекторы, инженеры, юристы, изобретатели и учёные, а также люди, занимающиеся рекламой. Так что для новогоднего карнавала отлично подойдёт костюм Эйнштейна, Леонардо Да Винчи или секретарши из рекламного агентства.

Два слова о цветах. Чёрный — это, конечно, красиво и по-драконьи, но совсем не в духе Нового года. По мнению астрологов, лучше проводить

праздник в сине-зелёной гамме. Кстати будет всё сияющее и сверкающее. Это касается и украшения интерьера, и одежды. Если вы предпочитаете не экспериментировать с цветом и собираетесь остановить свой выбор на чёрном платье, убедитесь, что оно шито из шёлка, атласа или другой блестящей ткани. Уместны будут и пайетки.

Красный цвет — в числе фаворитов Дракона, которому по вкусу всё яркое, провокационное и броское. Не бойтесь смелого кроя, асимметрии, больших декольте — всё это будет одобрено покровителем года.

В новогоднем ансамбле будут кстати серебристые или золотистые вышивки, стразы, золотые аксессуары, украшения в восточном стиле, красивые дорогие часы.

Мужчинам рекомендуют облачиться в яркие шёлковые рубашки или костюмы, имитирующие одежду китайских императоров. Самые скромные могут ограничиться ярким галстуком.

Дамам нужно обратить особое внимание на причёски: экстравагантные цвета, сложные плетения, замысловатые украшения и накладные пряди приветствуются.

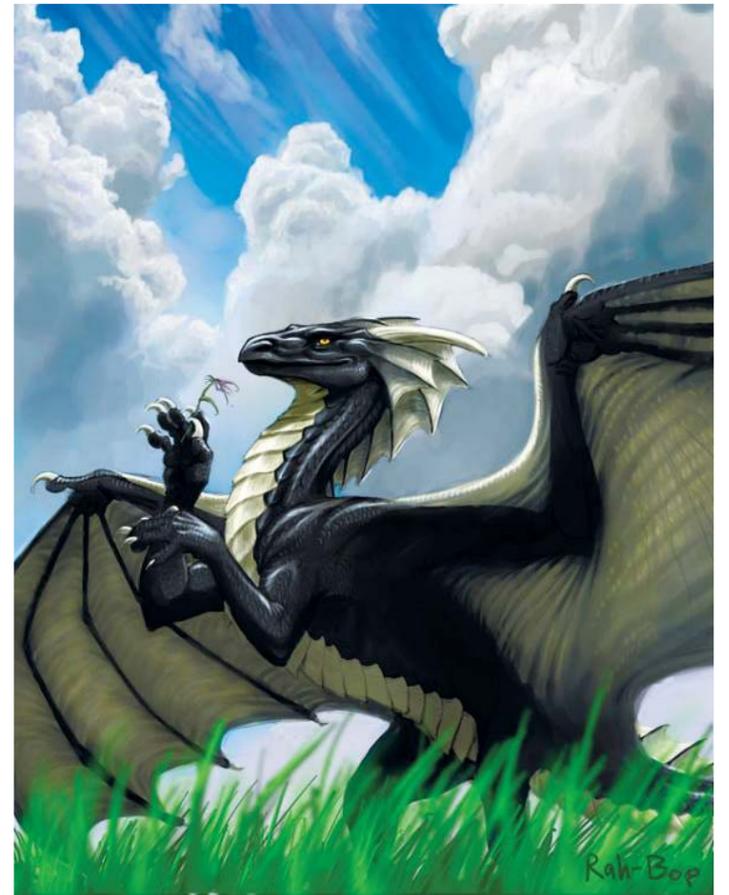
Помните, что Дракон любит роскошь — ничем не прикрытую, бросающуюся в глаза. Так что в новогоднем наряде, на праздничном столе и в украшении интерьера будет уместно всё, что блестит, даже если это совсем не золото.

Помните, что Дракон не терпит небрежности в мело-

чах. Поэтому стоит продумать и угощения для праздничного стола. Дракон, с одной стороны, не капризен: и рыбу ест, и морепродукты, и против мяса не возражает, и от овощей не отказывается. Но, как утверждают астрологи, Дракон употребляет в пищу исключительно свежие продукты. А это значит, что любые консервы нужно убрать с глаз долой с праздничного стола. К тому же не следует забывать и о том, что Дракон — известный эстет. Так что стол должен быть накрыт красиво, кушанья оформлены оригинально, а само помещение — украшено в соответствии с самыми высокими требованиями.

Для правильной встречи Нового года потребуются свежие продукты и фантазия — меню должно быть разнообразным. Встреча Нового года на свежем воздухе — идеальный вариант. И чем больше открыто небу пространство праздника, тем лучше. Торжество должно быть многоядным и весёлым. Из угощений приветствуются шашлыки, барбекю, плов или уха, приготовленные на костре, запечённые на гриле овощи, блюда из сырой рыбы.

На столе обязательно должна присутствовать тыква — именно этот овощ поможет Дракону поддерживать боевой дух. Целая тыква, нарядная и красивая, будет украшением стола, а её ломтики, залитые лимонным соком и мёдом, привнесут в застолье тот восточный дух, который наверняка придётся Дракону по душе. Внутрь вычищенного плода тыквы можно залить тыквенно-яблоч-



ный, тыквенно-морковный или любой другой сок. А ещё в тыкву можно влить правильно приготовленную медовуху.

Кстати, тыква может быть и одним из подарков на Новый год — прихватите её с собой, если собираетесь встречать праздник вне дома. Ещё Дракон любит картины, статуэтки, свечи и другие декоративные предметы. Их можно дарить и родным, и друзьям, и коллегам, и партнёрам по бизнесу, и просто знакомым. И не считайте «драконьи» вещицы простыми

безделушками — они способны поселить в доме счастье, богатство и взаимопонимание.

Поскольку 2012-й будет годом водяного дракона, в украшении дома можно обратиться к морской тематике. Ракушки, лодки с парусами, морские звёзды, кораллы — всё это будет кстати. Отлично смотреться на новогоднем столе будут и изделия из хрусталя.

Подготовила  
Наталья ОХОТНАЯ

## ЭТО ИНТЕРЕСНО!

# КАК ВСТРЕЧАЮТ НОВЫЙ ГОД В ДРУГИХ СТРАНАХ

**Когда мы говорим друг другу: «С Новым годом! С новым счастьем!», то, сами того не подозревая, «колядуем», вселяя добрыми пожеланиями новую надежду, мечты, ожидания; внушая себе и всем окружающим веру, что всё обязательно сбудется.**

Это дёт своеобразный рядный целый год, если учесть, что в этом празднике и более сохранился древний ритуал в ших предков: «призвать удачу и отогнать беду». Говорят, как встретишь Новый год, так его и проведёшь. А как его проводят народы других стран и что ставят на новогодний стол?

В Германии праздником праздников считают Рождество Христово. Именно Германия миром известна традицией украшения ёлки: первый из них был наряжен ещё в 1419 году в городе Фрайбурге. Кстати говоря, стеклянные ёлочные игрушки тоже пришли из Германии. Даже искусственные ёлочки из проволоки и цветных перьев придумали немцы. Рождественский стол в Германии обязательно ставят уютно-снежно-белой скатертью, украшают еловыми ветками, душистыми восковыми свечками и всевозможными милыми новогодними

«штучками». Обязательным угощением на Рождество считается фигурное слоёное или сдобное сладкое печенье и марициновые конфеты.

По сравнению с Рождеством Новый год в Германии — праздник второстепенный.

А вот Чехия традиционно справляет Рождество, и Новый год. Новогодний ужин здесь традиционно начиняется в 8 вечера, заканчивается... в полночь, когда наступление Нового года считается сигналом к поднятию последних бокалов и окончанию праздничной трапезы. Своёобразие праздничного стола здесь заключается в том, что на столе должны быть мясными — множество сортов колбас, бляшков. И при этом никак не обойтись без овощей, зелени. Мясо — символ достатка. В качестве горячего здесь из века в век подается запечённое в сметане картофельное десерт — шоколадный торт (название имеет «Прогноз») с марициновым соусом.

Во Франции рождественские и новогодние праздники — не стоящее буйство, если не безумие кулинарной фантазии. Никто не отказывается от пирогов, как французские. Конечно же, основой основ — шампанское. Присовокупите к этому фуа-гра (звонимый паштет из жирной гусиной печени), зернистую икру, копчёного лосося и зелёный салат. На горячее подается индейка с брусникой, потомственный французский гордость

французской — устрицы. Десертом является традиционным французским служит изумительное рождественское полено (торт с цукатами и изюмом) и шоколад. Всё это сопровождается холодными блинами.

Для голландцев, как и для большинства европейцев, рождественский ужин — это, прежде всего, индейка с яблоком. При этом, сейчас с индейкой чаще заменяют трюфельной жареной курицей. Как и у немцев, Рождество в Голландии немыслимо без мелкого хрустящего печенья и марицинов, ещё традиционным рождественского хлеба — яичного кекса, щедро начинённого орехами и изюмом. А вот Новый год в Голландии отмечают... пончиками. С мясными стоящими пончиками! Обычно голландцы не едят их: пончики — исключительно новогоднее блюдо.

Именно Англия ввела моду на рождественскую индейку. В этой стране её подается неизменным рисовым пудингом и овощами (в США, где индейка столь же традиционное блюдо, — с картофелем фри). Вообще и в Англии, и в Штатах Рождество — торжество сугубо семейное, вот Новый год справляется по-разному. Англичане, как жетя, больше ценят не сам праздник, связанные с ним традиции, которые проводятся в течение с 27 декабря и до наступления Нового года. Продажи со скидкой в 95%! Здесь не до шумных застолий — не до успеть за купить

всё необходимое на год. Что касается мериканцев, для них этот праздник — прекрасный повод пошуметь и повеселиться. Рестораны, площадки и парки — излюбленные места встречи Нового года. Можно участвовать в конкурсах или состязаниях, можно просто потанцевать по пёстрым, гуляющим улицам. Главное, чтобы было весело.

Итальянцы всегда боятся о том, чтобы вступить в Новый год не только в обновлённом интерьере, но и приодевшись во всё новое. Довольно забавно выглядит древний обычай: 31 декабря мужчины и женщины дарят близким красное бельё. Именно этот цвет символизирует новизну. А итальянские итальянцы ждут подарков от женщины Дед Мороз, хотя и не совсем Снегурочки, которую зовут Лягушка.

В Японии существует традиция: перед Новым годом дарить открытки с изображением животного, которое соответствует этому году. Дарят также игрушки и сувениры. Одним из самых ярких украшений японского дома перед Новым годом является камидзу («сосновый вход»). Камидзу — приветствие божеству новогоднего праздника — преимущественно делаются из сосны, бамбука, сплетённых рисовых соломинок, украшенных веточками поротника и мандаринами.

Подготовила Нина САЛЬНИКОВА

## ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

Учредитель и издатель: Дорожная объединённая первичная профсоюзная организация Российского

профсоюз железнодорожников и транспортных строителей Дальневосточной железной дороги. Газет зарегистрирован 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 г.  
Адрес редакции и издателя: 680000, Хабаровск, ул. Муравьёва-Амурского, д. 20, дорпрофсоюз. Телефон — 38-45-63 (4-45-63).  
E-mail: DP\_BodagovVG@upr.dv.dg.ru; dsbov@yandex.ru

Редактор — В. Г. Бодогов  
Дизайн и верстка — информационный центр дорпрофсоюз.  
Отпечатано в Хабаровской городской типографии. Х 680000, проспект 60-летия Октября, 188. Тираж 5300 экз. Заказ № 6420. Подписано в печать по графику и фактически 27.12.2011 в 12:20. Цена свободная.