

# ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



27 апреля 2011 г. № 9 (138)

Выходит с 25 января 2006 года

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ



## ДАВАЙТЕ СКАЖЕМ ЧТО-ТО О ПОБЕДЕ...

Петр Давыдов

*Начало мая.  
Красные гвоздики,  
Как слезы  
тех далеких страшных лет.  
И ветеранов  
праведные лики,  
Особенно  
которых больше нет.  
Когда опять подходят даты эти,  
Я почему-то чувствую вину —  
Все меньше  
вспоминают о Победе,  
Все больше  
забывают про войну.  
Никто из нас за это  
не в ответе.  
И сам с собой  
веду я разговор:  
Так много было  
войн на белом свете,  
Так много лет  
уже прошло с тех пор.  
И, как обычно,  
вспоминаю папу,  
Вернувшегося без обеих ног...  
Как поднимался он  
легко по трапу,  
Как танцевать он  
на протезах мог...  
Идут по телевизору парады,  
Горят  
в архивных фильмах города.  
Тем, кто остался,  
раздают награды.  
И кажется, что было так всегда.  
Война еще исчезнуть не готова.  
Те годы —  
миллионы личных драм.  
А потому  
давайте вспомним снова  
Всех тех,  
кто подарил Победу нам.  
Когда гулять  
на майские поедем,  
Веселье,  
довольные вполне,  
Давайте,  
скажем что-то о Победе  
И вспомним,  
хоть немного, о войне.*

Дмитрий Тимофеевич Леонов — человек хорошо известный в среде тындинских железнодорожников. На БАМ он приехал в 1978 году из Забайкалья высококвалифицированным специалистом, имеющим звание «Почетному железнодорожнику» и обладающим большим жизненным опытом. Здесь до выхода на пенсию проработал сначала старшим смены осмотрщиков-ремонтников вагонов, а затем инструктором по буксовому узлу ПТО станции Тында. Принимал активное участие в общественной жизни, много лет был членом профкома предприятия, отвечал за наставничество. Удостоен почетного знака ЦК ВЛКСМ «За работу с молодежью», и знака МПС и ЦК профсоюза работников железнодорожного транспорта «Победителю соцсоревнования 1974 года».

Самоотверженная работа ветерана на благо Родины отмечена государством орденом Трудового Красного Знамени, медалями, в том числе и главной для истинного бамовца — «За строительство Байкало-Амурской магистрали».

Среди наград Дмитрия Тимофеевича есть орден Отечественной войны II степени, врученный ему в 1988 году в честь 40-летия Великой Победы. Именно так Родина отблагодарила его за участие в разгроме империалистической Японии осенью 1945 года и за выполнение интернационального долга по оказанию помощи дружественному народу КНДР в Корейской войне 1950–1953 годов.

Рассказы о Дмитрие Тимофеевиче Леонове и других ветеранах читайте на 6–8-й стр.



## ПРОВОДНИКИ ПЕНСИОННОЙ СИСТЕМЫ

Двадцать второго апреля в хабаровском Дворце культуры железнодорожников состоялось торжественное вручение наград победителям конкурса «Семейные ценности. Благосостояние», работающим на полигоне Дальневосточной железной дороги.

В соответствии с Положением о конкурсе, утвержденным НПФ «Благосостояние» и согласованным ОАО «РЖД» и Роспрофжелом, четвертый конкурс проводился с 1 января по 31 декабря 2010 года среди работников служб управления персоналом филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД», дочерних обществ ОАО «РЖД», негосударственных

учреждений здравоохранения и негосударственных образовательных учреждений. По итогам конкурса предусмотрено присвоение 100 призовых мест

В конкурсе принимали участие и работники филиалов НПФ «Благосостояние», и дорожных профсоюзных организаций, занятых проведением работы по негосударственному пенсионному обеспечению, достигшие наивысших результатов по количеству вновь присоединившихся работников к договору негосударственного пенсионного обеспечения.

Окончание на 3-й стр.



## ПОДПИСАЛИ ПОЛОЖЕНИЕ ОБ УПОЛНОМОЧЕННОМ

Лидер первичной профсоюзной организации ОАО «РЖД» Роспрофжел Николай Никифоров и старший вице-президент ОАО «РЖД» Валентин Гапанович впервые совместно подписали документ, регламентирующий деятельность одного из важнейших институтов охраны труда на железной дороге — уполномоченных по охране труда.

Поскольку данное положение впервые подписывает не только профсоюзная сторона, но и представитель руководства компании, это обязывает руководителей железнодорожных предприятий обеспечивать деятельность уполномоченных по охране труда на рабочих местах. Положение определяет основные задачи и функции уполномоченных по охране труда и их права. Напомним, что сегодня на сети на общественных началах работают 37 502 уполномоченных.

## НАГРАДЫ ЗА ЭКСПЕРИМЕНТ



Участники экспериментальных испытаний по вождению поездов унифицированной массы 6000 тонн тепловозом 2ТЭ25Ф «Витязь» на участке Таксимо—Тында—Комсомольск-на-Амуре—Токи (Ванино) отмечены наградами руководства ОАО «РЖД», Дальневосточной железной дороги и Хабаровского края.

Машинист-инструктор локомотивных бригад эксплуатационного локомотивного депо Тында Олег Сорокин награжден именными часами президента открытого акционерного общества «Российские железные дороги».

Именными часами начальника Дальневосточной железной дороги награждены машинист тепловоза оборотного депо Высокогорная эксплуатационного локомотивного депо Комсомольск Виталий Кустов, первый заместитель начальника диспетчерского центра управления перевозками Дальневосточной дирекции управления движением Николай Жариков.

Благодарность президента ОАО «РЖД» объявлена машинисту тепловоза эксплуатационного локомотивного депо Комсомольск Николаю Козулину, старшему мастеру ремонтного локомотивного депо Амурское Сергею Мишневу, машинисту тепловоза эксплуатационного локомотивного депо Тында Виктору Мовчану и старшему мастеру ремонтного локомотивного депо Тында-Северная Сергею Турсу.

Благодарность начальника Дальневосточной железной дороги объявлена машинисту тепловоза эксплуатационного локомотивного депо Новый Ургал Рихарду Варге, помощнику машиниста тепловоза оборотного депо Высокогорная эксплуатационного локомотивного депо Комсомольск Александру Лихачеву, помощнику машиниста тепловоза этого же депо Вячеславу Малышеву, слесарю по ремонту подвижного состава ремонтного локомотивного депо Амурское Михаилу Пугачеву, заместителю начальника отдела графика движения поездов службы движения Дальневосточной дирекции управления движением Валентине Феоктистовой.

Ценным подарком награжден слесарь по ремонту подвижного состава ремонтного локомотивного депо Тында-Северная Денис Бродников.

Благодарственным письмом губернатора Хабаровского края поощрен заместитель начальника Дальневосточной железной дороги по вагонному и локомотивному хозяйству Павел Нехаев.

\*\*\*

Опытная поездка тяжеловесного состава проходила с 1 по 14 апреля по двум дорогам — Восточно-Сибирской и Дальневосточной. Главная цель поездки — определение возможности пропуска составов унифицированного веса на участке протяженностью 4900 км от станции Тайшет до портов Дальнего Востока.

В составе поезда были 64 груженых углем полувагона и тормозоиспытательный вагон-лаборатория, который фиксировал продольно-динамические нагрузки и прочность автосцепного устройства. По электрифицированному ходу (до Таксимо) его вели электровозы серии ЗЭС5К «Ермак», а далее — новые тепловозы 2ТЭ25А «Витязь» с асинхронным приводом, поступившие в начале 2011 года в локомотивное эксплуатационное депо Тында. «Витязи» мощнее своих предшественников и, как показали испытания, более экономичные — они позволяют снизить расход дизельного топлива примерно на 15 процентов.

Служба корпоративных коммуникаций  
Дальневосточной железной дороги

## ТРЕБУЕТСЯ ВНИМАНИЕ

Проверками, проведенными технической инспекцией труда профсоюза в ПМС региональных дирекций ЦДРП, установлено, что из 3564 вагонов сопровождения большая часть — с истекшим сроком службы и требует списания (например, 74 % вагонов Южно-Уральской ДРП, 73 — Западно-Сибирской, 69 — Куйбышевской и так далее). Большая часть вагонов не оборудована бытовыми помещениями, их ремонт проводился без переоборудования под санитарно-бытовые и в основном силами региональных дирекций.

В 2010 году была разработана и реализована программа ремонта вагонов сопровождения силами ПМС. Аналогичная программа утверждена на 2011-2012 годы на сумму 98,2 млн рублей. Для создания в вагонах элементарных бытовых условий в ЦДРП принято решение о выделении в 2011 году на каждый вагон 100 тыс. рублей.

Однако этих средств явно недостаточно — на эти цели требуется не менее 1 млн рублей на один вагон.

Работники практически всех дирекций обеспечиваются постельным бельем, однако мягкий инвентарь (одеяла, матрасы, подушки) не проходит дезинфекцию и химчистку не реже одного раза в полугодие. В ряде ПМС не организована стирка и химчистка спецодежды и постельных принадлежностей (ПМС Пенза и Ульяновск, ОПМС Дема Куйбышевской ДРП). В ПМС Буй Северной ДРП не решен вопрос с передвижной баней для работников, работающих на удаленных перегонах.

Вагоны в основном оснащены бытовыми приборами — электрочайниками, холодильниками, посудой, телевизорами, термосами, однако холодильников, электрочайников и электроплиток явно недостает в ПМС Искогорка Приволжской ДРП. А в ПМС

Глубокая, Батайск, Кривеньковская Северо-Кавказской ДРП содержание газового оборудования не соответствует нормам, отсутствуют автономные источники питания.

Но самое главное — состояние бытовой части вагонов не соответствует современным требованиям в части оборудования спальных мест, развеелок, мест приема пищи, сушилок, мест умывания (в Восточно-Сибирской и Приволжской ДРП). В ряде вагонов Северо-Кавказской ДРП нет душевых с помещениями для хранения спецодежды, нет туалетов. И пока вагоны угрожают жизни работников — отсутствием пожарной сигнализации, небезопасной электропроводкой и прочими «прелестями» походной жизни путейцев, технической инспекции профсоюза дано указание не выпускать вагоны, если в них есть неисправности, на линию.

Информцентр Роспрофжела

## ВЕРНОСТЬ ПРОФЕССИИ — ЛУЧШЕЕ НАСЛЕДСТВО

В Ружинской дистанции пути есть замечательная династия Карнауховых. Трудовой путь династии начался с братьев Пузановых Василия и Ивана, которые пришли работать в Ружинскую дистанцию пути на ст. Губерово еще до начала Великой Отечественной войны: Василий в 1938 году, а Иван — в 1939-м. На фронт их не призвали, так как они были несовершеннолетними.

Василий Тихонович Пузанов работал путевым рабочим, затем бригадиром пути, 45 лет он отработал в дистанции. Жена Василия Евдокия также работала на ст. Губерово путевым рабочим, ее трудовой стаж здесь составил 20 лет.

Иван Тихонович Пузанов начал трудиться с 16 лет путевым обходчиком, потом бригадиром пути, ушел на заслуженный отдых, отработав 46 лет.

Вслед за отцом пришли работать монтерами пути и его сыновья Николай, Евгений, Виктор.

Николай, 1942 года рождения, особенно преуспел в путевом деле. Работал монтером пути, бригадиром и впоследствии был назначен дорожным мастером. Вывел свой околотовок в передовые, за трудовые успехи и достижения был удостоен высшей железнодорожной награды — звания «Почетный железнодорожник». В дистанции он отработал 37 лет, к сожалению, умер, не дожив до пенсии. Его жена Анна Михайловна Пузанова работает дежурной по поезду на ст. Дальнереченск-1. Ее стаж работы составляет 28 лет.

Анна Тихоновна начала работать на железной дороге в 16 лет — заправщицей в паровозном депо. Вышла замуж и стала Карнауховой. В 1971 году перешла в монтеры пути и работала до ухода на пенсию. Ее стаж — 18 лет. Вместе с мужем воспитали 9 детей. (5 сыновей и 4 дочери). Старшая дочь Людмила (в замужестве Молокоедова) начала трудиться в военизированной охране, затем — монтером пути в дистанции и проработала здесь 22 года, а потом перешла оператором движения поездов и работала до ухода на пенсию. Ее железнодорожный стаж составляет



Представители семейной династии на встрече

32 года. Муж Людмилы Валерий Молокоедов работал в Ружинской дистанции пути монтером пути, бригадиром, дорожным мастером, его стаж — 19 лет.

Их сын Олег 27 лет работает монтером пути на ст. Губерово, а рядом с ним трудится его сын (внук Людмилы и Валерия, правнук Анны Тихоновны). Дочь окончила железнодорожный техникум, вот только работать по специальности на ст. Губерово устроиться не может.

В дистанции пути работает и зять Людмилы Таранок Сергей Леонидович — стаж 11 лет.

Вторая дочь Анны Тихоновны Светлана Обоимова 34 года работала оператором на ст. Губерово, сегодня она уже на пенсии, а муж работает машинистом тепловоза. Его стаж составляет 33 года.

Третья дочь Анны Тихоновны Тамара Степановна тоже работала оператором движения поездов на ст. Губерово (32 года). Сейчас на пенсии. Ее сын Алексей работает монтером пути на 5 линейном участке ст. Губерово.

Самый младший сын Анны Тихоновны Сергей Федорович Карнаухов пришел работать в дистанцию в сентябре 1982 года монтером пути, был бригадиром и сейчас работает дорожным мастером на ст. Губерово. Стал настоящим профессионалом в путевом деле, имеет награды и поощрения за свой труд.

Совет ветеранов при поддержке администрации дистанции

и профсоюзного комитета организовал чествование династии Карнауховых—Пузановых. В ходе подготовки к проведению данного мероприятия советом ветеранов Ружинской дистанции пути была проведена большая работа. Председатель совета Анна Феофановна Полищученко лично встретилась с членами династии, записала факты их биографий. Сергей Николаевич Монастыршин, работник дистанции, художественно оформил историю династии.

На встречу пришли члены семьи, которые проживают на ст. Губерово. Вступительное слово сказала Любовь Алексеевна Душина — председатель узлового совета ветеранов. Она рассказала об истории Ружинской дистанции пути и о тяжелом путевом труде. Любовь Алексеевна отработала более 30 лет в этой дистанции.

Много было воспоминаний и рассказов о планах на будущее. В теплой домашней атмосфере проходило чаепитие, приятно было видеть, как влажные глаза у старшего поколения при зачитывании строк из трудовой книжки и с каким интересом слушали внуки про заслуги дедов.

Гордость за свой род, свою профессию в этой династии передается из поколения в поколение как самое лучшее наследство. Такими династиями стоит гордиться.

Марина КОЛЕСНИЧЕНКО,  
председатель профкома  
Ружинской дистанции пути

# РАБОТАЕМ НА СОВЕСТЬ

**Около двух лет отработав монтером пути, Александр Владимирович Таран уехал в Московскую дорожную техническую школу № 3 в Щербинке.**

— Смену профессии я посчитал перспективной, да и техника меня всегда привлекала. Получив в дортехшколе специальность машиниста УК, МПД и ПД-2, в 1997 году я приступил к обязанностям машиниста самоходной моторной платформы. Сегодня работаю в укладочном поезде. МПД служит тяговой единицей путеукладочного поезда и перетягивает пакеты рельсовых звеньев с железобетонными шпалами и рельсами по оборудованным роликовыми транспортерами платформам к укладочному крану. Работа с пакетами требует особой внимательности. Ответственность на меня ложится большая, ведь я прежде всего должен обеспечивать и безаварийную работу, и охрану труда.

Большую часть года Александр Таран трудится на путевых работах. Стремительно пролетают для него несколько месяцев относительного покоя «оседлой» жизни.

— Зимой, готовясь к летним путевым работам, производим ремонт техники на базе. Здесь уже на условия труда жаловаться нельзя. Ремонтируемся в теплом депо. А вот летом мы постоянно находимся в разъездах. Впрочем, работа на железной дороге мне по душе. Скучать не приходится: сегодня ты нужен на одном участке пути, а завтра — уже на другом. А под присмотром ПМС-186 весь Приморский край. Нам могут дать участок дороги, например, в Находке, Владивостоке, Партизанске, недалеко от Бикина. Так и «катаемся» почти весь год. Сезон путевых работ начинается обычно в апреле и заканчивается ближе к декабрю. Иногда при благоприятной погоде и первый месяц зимы захватываем. В условиях нашего сложного дальневосточного климата в год мы осуществляем капитальный и средний ремонт около 65—70 км пути. И хотелось бы, чтобы нашу напряженную работу, которую мы делаем на совесть, всегда оценивали по достоинству.

Наталья ОХОТНАЯ

# ПРОВОДНИКИ ПЕНСИОННОЙ СИСТЕМЫ

Окончание на 1-й стр.

Следует заметить, что в числе победителей есть и такие, кто практически ежегодно в числе награжденных. Например, специалист Хабаровского регионального центра связи Владислав Даньковский получает награду в третий раз. Ведущий специалист шестой Хабаровской дистанции пути Татьяна Коваль занимала второе и третье места, нынче она получила благодарность. Евгения Лигун из Уссурийской дистанции гражданских сооружений занимала дважды третье место. Она и нынче отмечена благодарностью.

Открывая торжественную церемонию награждения, заместитель начальника службы управления персоналом Дальневосточной железной дороги Сергей Павлов напомнил, что еще более ста лет назад на железной дороге создавались страховые кассы, которые способствовали пенсионному страхованию железнодорожников. Он привел цифры, наглядно показывающие значение негосударственного пенсионного страхования.

Председатель Хабаровского филиала дорпрофсоюза Евгений Сандаков отметил, что корпоративная пенсионная система, каковой является НПФ «Благосостояние», способствует сохранению трудовых коллективов ОАО «РЖД», является хорошей материальной поддержкой работников, много



лет отдавших железной дороге. Он привел примеры того, как люди, вышедшие из пенсионного фонда, впоследствии жалели об этом. Это они начинают понимать, оказавшись только с небольшой государственной пенсией.

Заведующая отделом социально-экономической защиты дорпрофсоюза Елена Орехова дала сравнительный анализ тому, как меняется доход пенсионера, у которого есть негосударственная пенсия, созданная самим работником при поддержке «ОАО» РЖД.

— Наши пенсионеры живут более чем скромно: средний размер государственной пенсии, назначенной в 2010 году в Хабаровском крае составляет 8846 рублей, в Амурской области

и того меньше — 7613, в ЕАО — 7344. И негосударственная пенсия является хорошим подспорьем для более-менее достойной жизни пенсионеров.

Елена Ивановна, как, впрочем, и предыдущие выступающие, отметила, что сегодня важно привлечь к вступлению в НПФ молодых работников железнодорожной отрасли, которые считают, что им до пенсии еще далеко. Заместитель директора Дальневосточного филиала НПФ «Благосостояние» Наталья Нагнибеда и Сергей Павлов вручили подарочные сертификаты, свидетельства о победе в конкурсе и благодарственные письма всем победителям — участникам торжества.

Антонина ПИВНЕВА

Фото автора

# «ПИОНЕРЫ» ПМС-186

**Почетный железнодорожник Вера Федоровна Каленюк более 20 лет назад стала непосредственным участником становления и развития ПМС-186 на станции Корфовской**

**После окончания Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта в 1973 году Вера Федоровна по распределению была направлена на Восточно-Сибирскую железную дорогу. В тех краях она отработала три года дорожным мастером на укладке стрелочных переводов.**

Вернувшись в Хабаровск, устроилась на должность инженера в отдел капитального ремонта службы пути Дальневосточной железной дороги. Но сокращение вынудило ее сменить место работы. Так, в 1985 году, по предложению главного инженера дороги Владимира Крапивного, Вера Федоровна и влилась в коллектив ПМС-186 инженером-технологом, став затем начальником технического отдела.

— Вместе с сегодняшним инженером по охране труда ПМС-186 Натальей Владимировной Семеновой мы работали в техническом отделе. Это уже с ростом объема работы она отделилась от нас. Сотрудники техотдела всегда выступал в качестве «пионеров». Первые выезды были нашими. Управление дороги давало участок, который нами «разбивался». Мы производили съемку местности. Иногда проходили по 10 км пути. А затем, обработав полученную информацию, наш отдел оформлял все необходимые документы. На месте никогда не сидели. Вся жизнь прошла в

командировках. Мы и во время укладки пути с рабочими на перегоне находились, и по ночам на втором Хабаровске работали. Нам иногда «окно» давали в пять вечера, поэтому укладка пути заканчивалась к двум часам ночи. При таких условиях работать на дороге, особенно в сортировке, где идет постоянный роспуск вагонов, очень опасно. Нарушение техники безопасности могло привести к непоправимым последствиям. В молодые годы такие нагрузки переносились, конечно, легче. И на работу выходили всем отделом. Скучно нам никогда не было. Время незаметно пролетало. Молодежь периодически устраивалась к нам, но отработав год-два, набравшись опыта, перебиралась в Хабаровск. А «старая гвардия» так здесь и осела.

Более 20 лет отработала Вера Федоровна в ПМС-186 и вспоминает, как за эти годы преобразилось предприятие.

— Когда я только устроилась в ПМС, его руководителем был почетный железнодорожник Алексей Борисович Смотров. В 1977 году наше предприятие передислоцировали на эту болотистую местность, где однажды я чуть не утонула в своих туфельках. Алексею Борисовичу, очень многое сделавшему для ПМС-186 за 16 лет руководства ею, досталось нелегкое время становления. При нем началось строительство депо машин тяжелого типа,

мастерских, автогаража, линий по зашивке и расшивке рельсошпальной решетки. Долгое время капитальный ремонт пути почти на всех операциях выполнялся вручную, но к моему приходу в ПМС-186 в 1985 году отделы еще в вагончиках располагались. Уже позже было отстроено административное здание. Однако к тому периоду предприятие успело уложить немало километров железной дороги.

Стремительно изменялись технологии укладки пути. Время внесло свои коррективы и в труд инженера-технолога.

— Наша ПМС первой начала укладывать путь на железобетонных шпалах на втором Хабаровске. Впервые мы укладывали и стрелочные переводы сначала на деревянном основании, а потом — на железобетоне. Интересно, что темой моего институтского дипломного проекта было планирование капитальных работ на дистанциях пути. Так вот я изучала бесстыковой путь. Его раньше только в Приморье укладывали, где меньше перепады температур. Но вскоре и в Хабаровском крае это стало возможным. Здесь в укладке бесстыкового пути мы стали первопроходцами. Вместе с шестой Хабаровской дистанцией пути решали, с чего начинать этот процесс, изучали инструкции, записывали все необходимые данные. По ночам вручную



чертила проекты согласно планам управления дороги. Сегодня вся эта работа делается гораздо быстрее с помощью компьютера. Раньше и бумажной волокиты такой не было, как сейчас, когда почти не остается времени для работы на перегоне. Приходило несколько телеграмм, мы на них отвечали и все. Потом на путь уезжали, трудились там целый день в любую погоду.

Не так давно Вера Федоровна стала председателем совета ветеранов ПМС-186, четверо из которых, включая и ее, награждены знаком «Почетный железнодорожник».

— «Почетного железнодорожника» мне дали 15 лет назад, как

раз к 60-летию ПМС-186. Награду одновременно со мной из рук заместителя начальника службы пути Александра Спиридонова получали и мои коллеги — дорожный мастер Сергей Степанович Поздняков, машинист УК Виктор Николаевич Харитонов и дорожный мастер Александр Константинович Мара. Еще три почетных железнодорожника на сегодняшний день продолжают работать в ПМС-186 — инженер технического отдела Василий Михайлович Стикин, наладчик путевых машин и механизмов Виктор Сергеевич Кострикин и мастер участка путевых машин Владимир Владимирович Медяник. Были среди нас и обладатели орденов Трудовой Славы, Трудового Красного знамени, «Знак Почета». В ПМС-186 всегда трудился достойный коллектив. Поэтому у нашего предприятия такая богатая и интересная история, созданная руками замечательных людей.

Наталья ОХОТНАЯ

Фото автора

# ПО НОВОЙ ТЕХНОЛОГИИ

На перегоне Ин—Аур по нечетному пути 8405 км проведены работы по переводу контактной подвески и линии электропередач ДПР на новые металлические опоры. В ходе работ были демонтированы старые, железобетонные. Работы проводились по титулу капитального ремонта Хабаровской дистанции электроснабжения внутридорожным подьемом с привлечением электромеханических мастеров.

На этом сложном участке с болотистой почвой неоднократно выполнялись работы, связанные с выправкой и установкой железобетонных опор, но улучшения в состоянии опорного хозяйства это не принесло. Сегодня современные технологии позволяют путем применения металлических закручиваемых фундаментов и опор решить проблему их устойчивости. При необходимости опоры проче и быстрее привести в порядок.



Это уже третье окно, которое организовал заместитель начальника дистанции Валерий Пресс с привлечением персонала четырех районов контактной сети: Волочаевского, Инского, Биробиджанского, района контактной сети ст. Хабаровск-1, трех автомотрис и автовышки.

Персонал района контактной сети Ин, возглавляемый А. С. Чечелевым, на высоком профессиональном уровне

выполнил работу по переводу контактной подвески и линии электропередач ДПР на новые металлические опоры и демонтировал старые, железобетонные.

При выполнении работ по установке металлических опор и переводу контактной подвески особо отличились руководители работ старший электромеханик И. В. Яремовский, электромеханик Е. В. Доценко, электромонтер контактной сети К. П. Манько. В работах приняли участие члены бригад.



# В ОТВЕТЕ ЗА СОХРАННОСТЬ ГРУЗА

22 апреля состоялся первый конкурс «Лучший по профессии-2011» среди приемосдатчиков груза и багажа Хабаровского центра организации работы железнодорожных станций.

Профессионализм девяти участниц под председательством начальника службы коммерческой работы в сфере грузовых перевозок Дальневосточной дирекции управления движением Николая Дмитрука оценивало жюри, в состав которого вошли заместитель начальника Дальневосточной дирекции управления движением по кадрам и социальным вопросам Валентина Алейникова, заместитель начальника Хабаровского центра организации железнодорожных станций начальник отдела коммерческой работы в сфере грузовых перевозок Олег Крамар, заместитель начальника центра по кадрам и социальным вопросам начальник отдела управления персоналом Илья Алейников и председатель профсоюзного комитета центра Светлана Ильина.

Начался конкурс профмастерства в актовом зале с теоретической части. Участницам было предоставлено не менее 15 минут для ответа на каждый из четырех блоков вопросов, связанных с взаимодействием с владельцами путей не общего пользования, сохранностью перевозимого груза и актово-претензионной работой, ведением коммерческой документации, сохранностью вагонного парка, размещением и креплением грузов в вагонах и перевозкой опасных грузов. Больше всего времени у приемосдатчиков заняло задание по безопасности движения поездов, потребовавшее от конкурсантов продемонстрировать свои навыки прочтения схем и эскизов на размещение и крепление грузов.

Своеобразное повторение теории пригодились приемосдатчикам в самой зрелищной



практической части испытаний с осмотром четырех вагонов и оформлением контрольных карт в парке ГА станции Хабаровск-2, где участниц предварительно разделили на три группы.

— Индивидуальность, конечно, имеет значение, — напутствовал конкурсанток инженер по безопасности отдела коммерческой работы в сфере грузовых перевозок ДЦС-1 Евгений Плечев. — Но разбили вас на команды не случайно. Нам важно посмотреть, как вы умеете взаимодействовать, общаться. Одна голова хороша, а девять — лучше. Однако оцениваться вы будете пофамильно. А в ходе осмотра советуем обращать внимание на выполнение и количество растяжек, вязок, расположение гвоздей, на упорные бруссы. Что касается леса. Смотрим штабели, «шапку», прямоугольную часть, соответствие смежных размеров, сколько стоек ограждает штабель. И внимательно читайте технические требования к размещению.

Каждая команда в течение 10 минут работала с одним из объектов. Осматривала порожние крытый вагон и платформу на предмет очистки и сохранности

вагонного парка, проводила коммерческий осмотр и выявление нарушений размещения и крепления полувагона с лесными грузами. Особенно внимательно приемосдатчики осуществляли коммерческий осмотр на соответствие размещения техники, реквизитов крепления и ТУ. Финальным испытанием в парке ГА, приковавшим внимание всех участников и жюри конкурса, стало потребовавшее особой сноровки навешивание запорно-пломбировочного устройства на крытый вагон.

В следующем «раунде» испытаний приемосдатчиков встретил пожарный поезд станции Хабаровск-II, небольшую экскурсию по которому для гостей провел начальник пожарного поезда Георгий Барановский. И здесь без проверки не обошлось. Но участницы, не растерявшись, продемонстрировали умение пользоваться порошковым огнетушителем, за считанные секунды ликвидировав специально подготовленные для них на специальной площадке небольшие очаги возгорания.

А подытожила конкурсный день демонстрация творческого потен-

циала участниц, которым жюри предложило придумать логотип грузового хозяйства. В командах, вооружившихся ватманом, фломастерами и, конечно, свежими идеями, кипела работа, завершившаяся тремя презентациями. Первая команда под изображением забавного паровозика разместила слоган: «Наш паровоз вперед летит и за собой людей манит». На плакате второй команды также красовался паровоз, везущий на станцию багаж знаний. Авторы последней презентации остановили свой выбор на вагоне с грузом в сопровождении надписи: «Самые надежные перевозки!»

Оценив оформление творческой работы, ее смысловое наполнение и выступление команд, жюри подвело общие итоги профессионального конкурса, назвав имена победителей.

Из рук заместителя начальника Дальневосточной дирекции управления движением по кадрам и социальным вопросам Валентины Алейниковой диплом первой степени получила приемосдатчик станции Теплое Озеро Алена Пушкарева. Второе место жюри присудило приемосдатчику станции Корфовской Ирине Браславской. Обладателем

диплома третьей степени стала Светлана Моисеева — приемосдатчик станции Розенгартовка. Приятным сюрпризом для победительниц оказались денежные премии. Но организаторы конкурса не обошли вниманием и остальных его участниц со станций Вяземская, Биробиджан, Ин, Амур, Хабаровск-1 и Николаевка, вручив каждой из них грамоту и приз.

— Хочется поблагодарить всех участников конкурса, — обратилась к присутствующим после церемонии награждения Валентина Алейникова. — Мы все отдаем работе основную часть жизни, в которой не так много праздников. Такие конкурсы, как сегодняшний, безусловно, можно назвать ярким, запоминающимся событием, конечно, заставившим участниц поворачиваться в стремлении показать все, на что они способны. Но это не экзамен, а именно праздник, приносящий удовольствие. А мы все с вами сегодня победители, потому что в этот день в нашей дирекции состоялся первый подобный конкурс. И я надеюсь, что вы и в дальнейшем будете принимать в нем непосредственное участие.

Наталья ОХОТНАЯ

Фото автора



# ВОЗВРАЩЕНИЕ К ИСТОКАМ

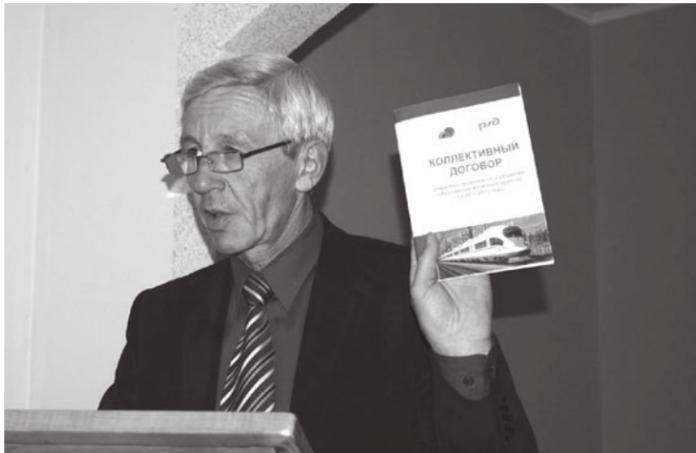
## В Тындинской дистанции тепловых сетей создан совет молодежи

**В Тындинской дистанции тепловых сетей трудятся 190 человек в возрасте до 30 лет и порядка 240 — до 35 лет. Практически каждый второй-третий работник — молодой человек. Говоря об этом, заместитель начальника дистанции по кадрам и социальным вопросам Олег Голомозов посетовал на то, что, несмотря на такое обстоятельство, возникают проблемы при формировании резерва кадров. И профсоюзный лидер Михаил Будлов констатировал, что в составе профкома также нет молодежи.**

Эти цифры и факты прозвучали на состоявшейся в актовом зале предприятия конференции молодежи дистанции. А перед этим на производственных участках прошли собрания молодых специалистов. Они делегировали на конференцию 56 наиболее активных своих представителей с тем, чтобы создать молодежный орган, призванный сделать жизнь в дистанции более интересной. Совет изначально был призван стать надежным помощником администрации и профсоюзной организации в решении производственных и социальных задач.

Здесь наблюдается прекрасный пример, когда инициатива снизу (в коллективе назрело понимание необходимости поднять творческую активность рядовых работников) органически переплелась с аналогичным намерением руководства, остро почувствовавшим, что без активизации молодежи у дистанции нет перспективы в преддверии ожидающихся перемен. Речь идет о готовящейся передаче городской «фабрики тепла», как в Тынде еще называют дистанцию тепловых сооружений, в муниципальную собственность.

Применительно к конкретным делам предприятия перед конференцией были поставлены цели: способствовать быстрой и полной адаптации молодых работников в условиях реформирования дистанции; формировать кадровый резерв из числа недавно пришедших в ДТС; провести выборы молодежного совета. Их озвучил в своем выступлении и. о. начальника ДТС Александр Дупляков. Он призвал участников конференции перенимать добрые традиции в труде, приводя в качестве примера первое место, занятое коллективом в соревновании за лучшую организацию охраны труда в



Выступает председатель профкома дистанции Михаил Будлов

Тынде и Амурской области.

На данном направлении есть где приложить силы в общественной активности, спорте, художественной самодеятельности, техническом творчестве. Об этом говорили на конференции инженер отдела сбыта Ирина Ковалева, председатель совместного комитета по охране труда Татьяна Кузьмина, и. о. ведущего специалиста по профессиональному обучению и подготовке кадров Екатерина Шалимова. Прозвучала, к примеру, такая цифра. Сохранением здоровья, предупреждением производственного травматизма и профессиональных заболеваний на тринадцати производственных участках занимаются 26 уполномоченных лиц профсоюза по охране труда. Большинство из них приняли участие в проходившем в ДТС с 20 октября по 20 ноября прошлого года смотре-конкурсе на звание «Лучший уполномоченный по охране труда». Были проведены 258 проверок при осуществлении I степени контроля, 26 — II степени, и 25 — III степени контроля. Во время осеннего смотра охраны труда состоялись 12 проверок в производственных подразделениях.

Доверенными лицами выданы два обязательных к рассмотрению и принятию мер представления руководителям участков об устранении нарушений требований охраны труда. Материалы смотра-конкурса представлены в комиссию Тындинского региона. На их основании слесарю по обслуживанию тепловых сетей Владимиру Мошкарёву присуждено второе место по региону с вручением почетной грамоты и денежной премии.

То есть, молодежи есть у кого учиться и с кого брать пример. О готовности конкретными делами ответить на этот призыв говорили машинист-коچهгар, и. о. мастера смены котельной Дмитрий Журавлев и слесарь по ремонту оборудования топливоподдачи топливно-транспортного участка Виталий Паранин.

Дмитрий, к примеру, по целевому направлению обучался в Омском университете путей сообщения на инженера-теплотехника. После окончания вуза работал в дистанции, служил в армии, после чего опять вернулся в Тынду.

Сейчас, помимо непосредственной работы, находясь в резерве на выдвижение, исполняет обязанности сменного мастера, мастера участка, старшего мастера, начальника участка. С интересом занимается техническим творчеством и рационализацией. В составе творческой группы под руководством заместителя начальника дистанции по эксплуатации Владимира Соколова осуществляет модернизацию оборудования котельной. Проект защищен в Дирекции по теплоснабжению в Хабаровске как инновационный. Дмитрий еще и заядлый спортсмен.

Столь же неравнодушен к спорту и Виталий Паранин. В составе сборной Тындинского региона он выступал на соревнованиях в Хабаровске, Владивостоке, Комсомольске-на-Амуре. Ну чем не готовые члены совета молодежи?

Отец Дмитрия — Анатолий Николаевич — много лет проработал на предприятии водителем автобуса. Зарекомендовал себя

добросовестным тружеником. Это обстоятельство и послужило основанием для руководства выдать целевое направление на учебу сыну-выпускнику. Виталию же, как передовому рабочему, предприятие помогло получить в 2008 году беспроцентную ипотечную субсидию для приобретения квартиры.

Говоря об этом, председатель профкома ДТС Михаил Будлов особо подчеркнул, что и администрация, и профсоюзный комитет оказывают всяческое содействие в решении социальных вопросов молодежи, представляющей трудовые династии, и хорошо проявившей себя в труде и в общественной жизни. Председатель профкома подробно рассказал о работе по защите интересов и социальных гарантий работников. Он призвал присутствующих активнее участвовать в спортивной и культурной жизни, заявлять о себе в карьерном росте. Тем более что равняться есть на кого. Дмитрий Журавлев — прекрасный тому пример.

В определении приоритетов на будущее большую помощь молодежи призвана оказать психологическая служба предприятия. Ведущий ее дипломированный специалист Иван Кириленко рассказал о разносторонней работе и о путях реализации потенциала работников, о повышении мотивации добросовестного труда. На предприятии широко распространено тестирование по разным направлениям. Руководство изучает его результаты и выполняет высказанные в анкетах пожелания. И сейчас, во время выступления, психолог раздал анкету мониторинга адаптации молодого работника ДТС. В них содержатся конкретные вопросы о труд-

ностях, испытываемых на работе, взаимоотношениях с коллегами, о желании и путях повышения профессионального уровня, участия в культурно-спортивной жизни предприятия. На ближайшее будущее есть пища для размышлений и анализа.

К тому моменту, когда непосредственно состоялись выборы молодежного совета, присутствующие были всесторонне и соответствующим образом подготовлены. Поэтому формирование молодежного совета произошло оперативно и по-деловому. К избранным в совет восьмью молодым работникам со словами поздравления и напутствия обратились заместитель начальника дистанции по кадрам и социальным вопросам Олег Голомозов и председатель профкома Михаил Будлов. Они пожелали новой организации успехов и выразили надежду на активное взаимодействие и помощь с ее стороны администрации и профсоюзу дистанции. И тут же дали первое поручение — помочь в организации явки коллектива для участия в городском торжественном мероприятии в честь Дня Победы.

Теплые, идущие от души слова адресовал молодежному совету и слесарь по обслуживанию тепловых сетей участка теплоснабжения ДТС Юрий Алексанянц. Он назвал появление молодежного формирования возвращением к истокам добрых традиций, которыми славится предприятие с первых дней своего существования.

— Дерзайте, работайте, смело и уверенно смотрите вперед! — сказал ветеран. — Успехов вам и удачи!

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора



Члены вновь избранного молодежного совета

# МОЛОДЫЕ ИССЛЕДОВАТЕЛИ

**В Хабаровске в здании Дальневосточного государственного университета путей сообщения с 20 по 22 апреля проходила всероссийская молодежная научно-практическая конференция на тему «Научно-техническое и экономическое сотрудничество стран АТР в XXI веке». Ее организаторами являются Федеральное агентство железнодорожного транспорта, правительство Хабаровского края, Дальневосточная железная дорога и ДВГУПС.**

Целью проведения данного мероприятия является установление творческих контактов молодых исследователей стран АТР в области научно-технических и экономических проблем транспорта, промышленности и образования.

Проректор ДВГУПС по учеб-



ной работе Андрей Ганус отметил, что наука начинается со студенчества и реализуется молодыми специалистами. Именно научный, инновационный потенциал — это самое главное, что есть в стране. Реализовать его, конечно, должны молодые и перспективные специалисты.

Согласно программе, помимо пленарного заседания, работа конференции организована по 11 основным направлениям (секциям).

Среди участников — студенты, аспиранты, молодые ученые, специалисты и новаторы производства со всех уголков страны: Санкт-Петербурга, Иркутска, Хабаровска, Екатеринбурга, Тынды, Алдана, Южно-Сахалинска, Читы, Свободного, Самары,

Благовещенска, Новосибирска, Усурийска, Владивостока, Нерюнгри, Комсомольска-на-Амуре. Делегация Дальневосточной железной дороги была представлена 17 работниками.

Отмечая особую значимость и актуальность услышанных докладов, проректор ДВГУПС по научной работе Андрей Серенко подчеркнул, что перед государством, обществом и ОАО «РЖД» сегодня стоит сверхзадача — построить БАМ заново, увеличить его пропускную способность до 100 млн тонн в условиях сложнейших грунтов. В этой связи работа конференции приобретает особую значимость.

Служба корпоративных коммуникаций Дальневосточной железной дороги

# ПОБЕДЫ ЕВДОКИИ ПАШКЕВИЧ

**Ветеран Великой Отечественной войны Евдокия Захаровна Пашкевич родилась в Смоленской области. Здесь она встретила роковое лето 1941 года, с которого и началось время испытаний для огромной страны. И не раз эта война проверяла на прочность Евдокию Захаровну на пути к долгожданной Победе.**

## Повзрослевшие до поры...

Евдокия Захаровна была вторым ребенком в многодетной семье Романовых после старшей сестры Елены. Они и двое их младших братьев Петя и Володя остались на полном попечении отца после ранней смерти родной матери. Спустя некоторое время в их дом пришла мачеха, которую со временем неродные дети стали называть «мамой». Вскоре она родила младшего из семьи — Анатолия. 22 апреля 1941 года Евдокии исполнилось 16 лет. Жизнь Романовых, обосновавшихся в селе Ликезино, шла своим чередом. Ничто не предвещало беды.

— Ученики сельской школы, в числе которых была и я, помогали летом колхозу полоть лен, — вспоминает Евдокия Захаровна. — Мы были на поле, когда мимо нас на велосипеде промчался почтальон с криком: «Война началась!» Бросив работу, побежали домой. Дурная весть быстро разносилась по селу. А дня три спустя началась бомбежка Смоленска, где на швейной фабрике работала сестра Лена. Предприятие должны были эвакуировать вместе с сотрудниками. Вопреки нашим уговорам остаться дома, сестра все-таки рискнула своей жизнью. Но пришла уже на пепелище фабрики. Вскоре она невредимая вернулась к нам. В те дни наша молодежь начала копать противотанковые рвы. А отец, перед тем как его забрали на фронт, вместе с соседом успел построить для нас убежище недалеко от школы.

Война разгоралась, неся с собой смерть и разрушение, которые не миновали и село Ликезино, попавшее в эпицентр трагических событий.

— В один из первых дней войны мачеха завела нас в дом, чтобы еду не нести в землянку. И внезапно в окошко соседнего дома бухнул снаряд. Раздался взрыв. Дом запылал. Соседских девочек Аню и Таню сильно посеколо осколками. Иван вынес на улицу сплошь израненную сестру Таню. От мучительной боли она только каталась по траве и кричала: «Мама, прибей меня! Мамочка, прибей». Ане один из осколков попал в живот, спровоцировав сильное кровотечение. Уложив ее в повозку, Ваня помчался искать какой-нибудь госпиталь. Но тщетно. Все было разбито. А что он мог сделать? Аня умерла еще в пути. Ее матери, пытавшейся узнать о судьбе своей дочери, Иван сказал, что отвез ее в госпиталь. На самом деле повозка с телом шестнадцатилетней девушки стояла возле нашего окопа.

Эта трагическая смерть стала первой в веренице последовавших затем несчасть. Дальнейшие события развивались стремительно. Началась череда поражений советских войск, сопровождавшаяся массовым отступлением солдат Красной армии.

— Через наше село шли разбитые части. Солдаты питались



тем, что давали им мы. К тому времени отец уже был на фронте. В период форсирования Днепра однажды ночью он забежал домой за провизией. И возвращаясь в часть, отец и еще несколько наших попали в окружение. Идти им было некуда. Остались в деревне. А на следующий день в село пришли немцы. И десяти дней не прошло с начала войны. Отца они сразу забрали строить мост через близлежащую речушку. Двое суток о нем не было вестей. Мы уже начали думать, что его нет в живых, когда папа вернулся. Позже он вновь ушел на фронт. А наши солдаты, попавшие в окружение, приготовили для себя небольшие окопы между верхней и нижней сельскими улицами. Однажды кто-то из них убил немецкого офицера, который, стоя на пенёчке, давал распоряжения своим подчиненным. Начался переполюх, стрельба. Немцы по ошибке чуть не подорвали гранатой нашу землянку. Но в селе еще с той войны жил их земляк, который спас нас, сказав, что в убежище много детей. Но тут из окопов снова раздался выстрел, обнаруживший местоположение советских солдат, попавших в окружение. Этим они подписали себе смертный приговор. Немцы все поняли. Кого-то из наших они сразу убили, некоторых, еще живых, стонущих от боли, положили возле ракиты у сада. На эти мучения невыносимо было смотреть. Мы хотели дать умирающим воды, но, оказавшись под дулом немецкого автомата, помочь раненым ничем не смогли.

Вскоре резко сменилась обстановка на фронте. Началось вынужденное отступление захватчиков.

— В начале войны нас бомбили немцы. Позже на село посыпались снаряды уже советской эскадрильи, пытавшейся выбить из этих мест врага. И нашей семье пришлось все это пережить. До сих пор помню, что если слышен тонкий свист, значит бомба падает далеко от нашего укрытия. Вблизи она издавала характерное шипение, не предвещавшее ничего хорошего. А сколько в земле осталось воронок! Просто ужас! Двигаясь вслед за фронтом, весной 1942 года пришел в смоленские края военный госпиталь. В те дни мы все спустились в глубокий ров, забрав с собой корову, которую немцы благосклонно оставили нашей многодетной семье.

Спустя некоторое время в округе воцарилась непривычная тишина, заставившая нас вернуться в село. Здесь взору пред-

стала удручающая картина: уходя, враг сжег все дома. В это время и появился лейтенант, набравший молодежь работать в госпитале.

## Годы, опаленные войной

— Терять мне было уже нечего: крыши над головой нет, с едой большие проблемы, продолжила свой рассказ Евдокия Захаровна. — Я отправилась вслед за фронтом из Смоленска «товарняком», в вагонах которого располагался госпиталь. Помню, что на протяжении всего пути наш поезд обстреливали немцы. Вагоны буквально изрешетило пулями. Так мы и доехали до литовского города Каунаса. Под госпиталь № 3101 здесь освободили трехэтажную школу. Начали поступать раненые. Более 2,5 тысячи человек размещались у нас на двухъярусных кроватях. Некоторые из-за нехватки коек лежали на раскладушках и на полу. Меня взяли работать на кухню для раненых. Вместе с Леной из Ивановской области мы резали мясо, кусочек которого полагался каждому больному. За один раз чистили по 6—8 мешков картошки. Благо еще нам в этом помогали выходящие на работу раненые. И огромные котлы мыть приходилось. Готовить на такое количество людей — задача очень сложная. Работали сутки через сутки. Повара доверяли нам готовить пищу для поступавших в ночное время раненых. Помню, как встретили День Победы. С 8 на 9 мая как раз шло мое дежурство. Услышав стрельбу, подумала, что наших назад погнало. А наутро весь госпиталь закричал «Ура!» Оказалось, что война закончилась. Всеобщей радости не было предела. Многие на костылях пошли искать у литовцев сто грамм. Покаленных без рук, ног выносили на свежий воздух прямо на носилках.

## Путь на Дальний Восток

Спустя некоторое время пациентов распределили по другим медучреждениям. Кого-то домой комиссовали, кто-то вернулся в воинские части. Ну а госпиталь № 3101 поступил приказ отправляться на Дальний Восток. Началась война с Японией. Через всю Россию проехала Евдокия Захаровна к пункту назначения — приморской станции Пограничной.

— Здесь нам строго запретили покидать вагоны. Боялись, что нас может ранить осколками. Как же били наши «Катюши»! Казалось, что горят земля и небо. Через несколько дней все стало затихать. Нас отправили

в Харбин. Китайская узкоколейная дорога потребовала сменить колеса нашего поезда. Вскоре мы доехали до станции Маццоха. Персонал госпиталя оказывал помощь раненым. Но потом наш эшелон понадобился для солдат. И все медицинское оборудование выгрузили прямо на станции. Врачей и медсестер разместили в китайских домах, а для нас разбили палатки. Здесь я продолжила работать поваром личного состава. А в сентябре попала в число 16 человек, откомандированных в Спасск-Дальний для работы на продовольственном складе и на уборке сои. Холод был жуткий, удобств никаких, воды нет. Спали, как солдаты, — в казарме. Ближе к 7 ноября к нам приехал начальник одного из госпиталей подполковник Козлов и забрал с собой всех, работавших в госпитале № 3101, который после возвращения в Приморье расформировали. О том, что трудилась когда-то на кухне, я хотела умолчать. Страшно мне надоело это неблагоприятное и тяжелое дело. Но девчата невольно выдали меня. И снова я попала в столовую при госпитале — в Спасске-Дальнем. Вскоре наш начальник изъявил желание уехать в Корею для оказания медицинской помощи больным военнопленным японцам. И вот весной в порту Краскино персонал госпиталя и все оборудование погрузили на парход, направлявшийся через Японское море в Корею. Претерпев шторм и изнуряющую качку, мы прибыли в порт Кэнан. Госпиталь разместили в поселковой школе. Именно в Корею начальник госпиталя вручал мне медали «За Победу над Германией» и «За Победу над Японией». Помню, как меня тогда на руках качали. А орден Отечественной войны II степени я получила уже в Хабаровске, в 1949 году. Так всю войну я и прошла вольнонаемной, потому что, когда меня забирали на фронт, все военкоматы были разбиты. А к мирной жизни вернулась только в 1946 году.

## Мирное время

В период работы на корейской земле Евдокия Захаровна встретила со своим будущим мужем Петром Михайловичем Пашкевичем, работавшим в госпитале по контракту. Свой брак пара зарегистрировала в Харбине и вскоре уехала в Хабаровск.

— В Хабаровске у мужа жили сестры. Но у самого не было ни кола ни двора. А мое «приданное» состояло из двух матрасов и подушек, которые мне разрешил забрать с собой начальник госпиталя. Первое время мы ютились у сестры мужа Нины. Петр устроился приемосдатчиком на железнодорожную станцию Хабаровск-Пристань, а затем на нефтезавод при железной дороге. Жили мы очень бедно. Из старых шпал муж построил небольшую комнату, обогреваемую печкой-«столбовушкой», труба которой выходила в окно. Голодали. В октябре 1947 года у нас родился сын Валера. Спать его укладывала в железной ванне. Ни коляски, ни детского белья не было. От холода стены комнаты изнутри покрывались инеем. Я постоянно проверяла — дышит ли ребенок. Удивляюсь, как можно было пережить столько трудностей. Меня постоянно мучили ночные кошмары. Все сни-

лось, что немцы в меня целятся из автоматов. Постоянно вспоминала девочек, покаленных взрывом бомбы, и тех расстрелянных в окопах солдат. Мы их тогда в саду похоронили. Каждый раз, приезжая в Смоленск, я обязательно навещала эти могилки.

Сегодня из многодетной семьи Романовых в живых осталась только Евдокия Захаровна. Два года назад не стало ее сестры Елены, дети которой пишут письма своей тете в Хабаровск из Смоленска.

— Лену еще в 1941 году немцы угнали в Германию, где она попала в качестве бесплатной рабочей силы к хозяину ресторана. Когда советские войска стали бомбить территорию, он уехал. Лена вместе с украинской подружкой и русским парнем укрывались в погребе, где их нашли немцы и отправили в лагерь, из которого, найдя лазейку, им втроем удалось ускользнуть. Затем они так долго ползли в сторону леса, что сестра в кровь стерла колени. Но им повезло. Всех оставшихся в лагере фашисты сожгли. Лена вспоминала, что не погибнуть от голода им помогла польская женщина, не пожалевшая для них молока и хлеба. Вскоре появились советские бомбардировщики, а затем и пехота. Лена какое-то время работала в одной из наших частей. В 1943 году она вернулась в Ликезино. Подняла своих братьев, от которых мачеха отказалась. Один стал каменщиком, а другой сварщиком. И их уже нет в живых. Около тридцати лет назад умер мой муж, с которым мы прожили вместе 37 лет. Но у меня есть мои дети, четыре внука, три правнука и племянники.

Когда сын Валерий и дочь Татьяна немного подросли, Евдокия Захаровна устроилась в плановую контору железнодорожной станции Хабаровск-Пристань, располагавшуюся неподалеку от их дома. Железнодорожнице Евдокия Захаровна отдала сорок лет своей жизни, прибавив к своим фронтовым наградам звание ветерана труда.

— В 1949 году я начала работать таксировщиком. Когда приходил груз с документами, то по штампам на обороте вычисляла пройденное им расстояние. Километраж пройден правильно — сумма верна, при его превышении клиенту выставилась доплата. Раньше соревнования устраивали на скорость таксировки документов. Так моя смена всегда первое место занимала. Наши портреты почти постоянно висели на Доске Почета. Таксировщиком я работала всего год-два. А вот на месте товарного кассира задержалась надолго. Все наши клиенты меня знали. Специально для повышения квалификации по этой специальности меня на три месяца отправляли в Уссурийскую дорожно-техническую школу. А на пенсию уходила в свои шестьдесят лет плановиком. На этой должности в течение шести лет работала с клиентами, следила за выполнением плана. По большей части в то время мы все были самоучками. Старались схватывать все налету, потому что держались за свою работу. И ревизорские проверки для меня проходили спокойно. Ведь я всегда старалась трудиться на совесть.

**Наталья ОХОТНАЯ**

Фото автора

# ДВЕ ВОЙНЫ ВЕТЕРАНА

## Скромные профессии были и на фронте

Дети войны выросли рано. Зимой 1945 года 17-летний деревенский парень Дима Леонов был призван в ряды Рабоче-крестьянской Красной армии. До этого в забайкальской деревушке хлопцев вместе с односельчанами — женщинами и стариками — в тылу, как тогда говорили, «ковал победу над врагом». Отец был на фронте, и Дима, еще пацаном, стал в доме мужиком — кормильцем, добытчиком. Голод, холод, тяжкий труд на колхозном поле, другие тяготы и невзгоды довелось хлебнуть ему полной мерой.

Юный воин получил назначение для прохождения службы на Ононский конезавод. Обходиться с животными сельскому пареню было не в новинку. Рядовой Леонов быстро втянулся в суровые армейские будни и добросовестно справлялся с выполнением боевых задач.

В августе 1945 года началась война с империалистической Японией.

— Подразделение, где я служил, на лошадях преодолело более 100 километров и пересекло государственную границу СССР в районе станции Маньчжурия, — рассказывает ветеран. — В расположении части, где мы расквартировались, нас уже ожидал капитан-артиллерист. Он отобрал 20 военнослужащих с лошадьми, и доставил нас в 750-й зенитный полк, вооруженный 76-миллиметровыми пушками.

Орудия располагались на довольно высокой сопке. Как их туда затащили, для вновь прибывших красноармейцев было загадкой. Уже позже они узнали, что сделали это с помощью американских «студебеккеров». Автомобили куда-то угнали, а задачу подвозить снаряды к позициям возложили на пополнение и живые «лошадиные силы».

Пушки эти были многофункциональными. Они не только обеспечивали противовоздушную оборону объектов, но и могли дальностью до 15 километров обстреливать живую силу и позиции противника. В данном случае полк выполнял именно такую задачу.

Стал рядовой Леонов подвозчиком боеприпасов. Как-то сложилось, что и на фронте оказались представители скромных боевых профессий. Летчики, пехотинцы, артиллеристы, разведчики и другие бойцы были окружены героическим ореолом. Подвиги они совершали — кто бы спорил? Но чтобы самолет поднялся в воздух, орудие выстрелило, а автомат начал действовать, требовались усилия многих других людей. Тех, кто производил технику и оружие в тылу, подвозил их на фронт, снаряжал боекомплекты... Всех не перечислишь. Представители этих боевых профессий были обойдены вниманием. А ведь служба их тоже была героической. Без их участия невозможно было вовремя и в полном объеме выполнить боевую задачу.

Подвезти на повозке снаряды — половина дела. Главное, поднять их по высокому и крутому спуску сопки. Здесь требовались опыт и сноровка. Их 17-летний боец приобрел быстро. Командование не раз отмечало

ревностное отношение красноармейца Леонова к своим обязанностям и объявляло ему благодарности. Фронтовая судьба распорядилась так, что отец Дмитрия Тимофей Минович, рядовой пехотинец, воевал где-то поблизости, бил самураев в пустыне Гоби и отрогах Хингана.

Как известно, боевые действия с японцами были быстротечными. Война закончилась менее чем за месяц, и командир батареи капитан Поляков направил подразделение с лошадьми на 50—60 километров в глубь территории Маньчжурии. Там находились японские склады, и наши солдаты вплоть до осени 1946 года вывозили оттуда трофеи на территорию СССР. В ноябре того же года вышел Указ Президиума Верховного Совета СССР об увольнении из армии несовершеннолетних бойцов. Родившийся в 1928 году рядовой Дмитрий Леонов попал под эту категорию.

Так закончилась его первая война.



Дмитрий Леонов — «китайский доброволец»

Вряд ли запечатленные на фотографии молодые люди в белых нательных рубашках напоминают кому-либо китайских солдат. Но именно добровольцами из КНР числились на Корейской войне воины Советской армии. Дмитрий Леонов запечатлен на этом снимке в первом ряду вторым слева.

Об участии наших соотечественников в конфликте 1950—1953 годов на Корейском полуострове до недавнего времени не принято было говорить. А там ведь героически сражались летчики, артиллеристы, зенитчики. Наиболее отличившиеся, к примеру, ас подполковник Е. Г. Пепеляев, сбивший в воздушных боях более 20 американских самолетов, включая новейший по тем временам истребитель «Сейбр», был удостоен звания Героя Советского Союза.

Путь на вторую войну для Леонова начался с призыва в 1949 году, как тогда объяснили, на переподготовку. Вместе с другом Алексеем Бронниковым оказался Дмитрий в том же 750-м артиллерийском полку, расквартированном в Чите. Оттуда получил направление в школу сержантов, где уже в тонкостях войны изучали материальную часть 85-ти и 37-миллиметровых пушек, использовавшихся также и в качестве зениток. Завершил обучение Леонов в звании младшего сержанта. И начались полнокров-

ные боевые будни. О переподготовке уже никто и не вспоминал.

Весной 1950 года полк переводят в Иркутск, где было осуществлено переформирование батареи. Личный состав готовили к обороне объектов от налетов авиации. В начале следующего года в подразделение поступил необычный приказ — убрать со всех орудий, снарядных ящиков, снаряжения советскую маркировку. Затем — погрузка людей и техники в вагоны и неблизкий путь... Лежал он опять же через станцию Маньчжурия (Отпор), где была пересечена государственная граница СССР. И 19 июня 1951 года артиллеристы оказались близ реки Ялуцзян, разделившей китайский город Аньдунь и северокорейский город Сингисю. А перед этим, неподалеку, у личного состава изъяли документы, удостоверявшие личность, и выдали китайскую форму: хлопчатобумажные брюки синего цвета, китель цвета хаки, сапоги. На кармане кителя красовались иерогли-

фы: «Народно-освободительная армия Китая».

Такому «путешествию» предшествовали серьезные события мирового масштаба. 25 июня 1950 года началось вторжение Северной Кореи на Корейский полуостров. Форсированное наступление Корейской народной армии от рубежей 38-й параллели к бассейну реки Нактонган в первые недели принесло армии КНДР победу. Под контролем правительства Ли Сын Мана осталось лишь 10 процентов южнокорейской территории.

Совет безопасности ООН отреагировал молниеносно — в первый же день начала войны КНДР была признана агрессором, а 27 июня была принята резолюция № 83 с рекомендацией странам — членам ООН оказать Южной Корее военную помощь. Так американцам развязали руки — теперь они получили право отстаивать свои интересы на Дальнем Востоке, прикрываясь миротворческими флагами ООН.

СССР де-юре в войне не участвовал. Советские дипломаты с первых же дней конфликта, подчеркивая непричастность Союза, стремились доказать, что конфликт носит сугубо внутренний характер и корейский народ имеет право высказаться в пользу того или иного сценария национального суверенитета. Однако в Москве и Пекине прекрасно понимали, что исчезновение КНДР — «форпоста социализма» в Северо-Восточной Азии — нанесет колоссальный геополитический урон советс-



Боевые друзья в перерывах между боями (старший сержант Леонов — крайний слева)

ко-китайской коалиции. В такой критической ситуации было принято решение об оказании непосредственной военной поддержки северокорейской армии: Китай — сухопутными войсками, а СССР — военно-воздушными силами. В соответствии с этим решением 25 октября 1950 года начался массированный ввод в Корею 250 тысяч «китайских народных добровольцев», а СССР стал перебрасывать на Дальний Восток летчиков, самолеты и артиллерию.

Основная задача советских асов заключалась в том, чтобы прикрыть от ударов с воздуха гидроэлектростанции на реке Ялуцзян, железнодорожные мосты в районе Гисю и основные пути снабжения китайских добровольцев и войск КНДР. Наши летчики были воздушным щитом. Они не столько нападали, сколько обороняли — в отличие от американцев, с первых же дней начавших активно бомбить не только военные, но и мирные объекты. Десятки тысяч литров напалма сбрасывались изо дня в день на корейские населенные пункты. До вмешательства советской авиации господство американцев в корейском небе было безоговорочным.

Советский «щит» над корейским небом вынудил американцев снизить активность боевых действий мелких групп истребителей-бомбардировщиков. Прекратились дневные полеты разведчиков и бомбардировщиков. Наступил период воздушных боев крупных групп истребителей F-86 «Сейбр» с советскими МиГ-15.

Один из самых массовых налетов американской авиации произошел, когда американцы пытались бомбить железнодорожный мост через реку Ялуцзян у населенного пункта Сингисю. Это была единственная железнодорожная магистраль, по которой снабжались корейские войска. На отражение этого налета с аэродрома Аньдунь было поднято около пятидесяти МиГов. Бой проходил на высоте 7-8 тыс. м в течение 20 минут. МиГи парами и четверками атаковали группы B-29, не обращая внимания на группы сопровождения. В итоге были сбиты 14 американских самолетов. Два советских самолета были повреждены, но вскоре, устранив неполадки, их вернули в строй.

Всего в этом бою через реку смогли прорваться лишь три американских бомбардировщика. Они сбросили три шеститонные радиоуправляемые бомбы, взрыв

от которых повредил одну из опор моста, — но уже через несколько дней стратегически важный мост был восстановлен.

— Я видел этот разрушенный мост, и то, как его быстро восстановили, — рассказывает Дмитрий Тимофеевич. — Перед личным составом нашего 750-го зенитно-артиллерийского полка была поставлена задача оборонять от авиации противника мост и находящийся неподалеку аэродром, где дислоцировался полк истребителей МиГ-15.

В первых же боях зенитчики, подбив три бомбардировщика B-29 американцев, быстренько сблещи спесь с заокеанских вояк. Те уже, подлетая к охраняемым полком объектам, чтобы быть недосыгаемыми, поднимались на высоту до 10 километров. Естественно, с такой высоты вести эффективное прицельное бомбометание было невозможно. Но истребители иногда донимали.

Ветеран вспоминает такой эпизод. Личный состав полка отражал налет американцев на Ялуцзянскую гидроэлектростанцию. Старший сержант Леонов командовал тогда первым взводом, старшина Николай Быков — вторым. Десять орудий взводов образовывали полукольцо и били по подлетающим самолетам.

Было уже темно. Чтобы обеспечить массированный заградительный огонь зенитных орудий, у него было специальное приспособление — шест с лампочкой на вершине. Получив приказ с командного пункта, Леонов нажимал кнопку. Лампочка загоралась, и зенитки давали залповый огонь.

— Не знаю, что меня тогда заставило покинуть окопчик, — делится воспоминаниями Дмитрий Тимофеевич. — Скорее всего, взрыв бомбы около четвертого орудия. Буквально через несколько секунд, после того как я выскочил, мое убежище прошила очередь из пушки американского «Сейбра». Задержись я там хоть чуточку, последствия были бы самыми плачевными. Подбегаю к месту взрыва: орудие на месте, а вот боевой расчет отсутствует. Командир, оглушенный, сидит на бруствере. Жив, слава богу. Первый номер скорчился, лбом прижался к панораме. На лице — ни царапины, только капелька крови на верхней губе. Но мертв. Оказалось, что осколок от бомбы угодил под лопатку и поразил сердце.

Окончание на 8-й стр.

# ГВАРДИИ РЯДОВОЙ

Для своих 98 лет Федор Степанович Калашников довольно бодр и не теряет чувство юмора. В этом я убедилась за время нашей довольно длительной беседы у него дома. Сразу и не поверишь, что на его долю выпали трудные годы работы практически со дня основания станции, и война, и послевоенное время. Несмотря на возраст, проживает один, ухаживает за собой по необходимости. В гости к нему навещают работники станции Хабаровск-II, где он работал до выхода на пенсию, не забывает и профсоюзная организация. Впрочем, все по порядку.

## Через всю Россию

Станция Хабаровск-II была введена в эксплуатацию в конце октября 1934 года, когда здесь, на месте болот и топей вокруг блокпоста Усть-Уссури, появились производственные помещения, технические устройства, новые железнодорожные пути. Проект сортировочной станции возник при сооружении вторых путей на участке Хабаровск—Ворошилов (современный Уссурийск) в виде эскизной переработки.

По инициативе Строительства Наркомпути в начале 1937 года поручает Дальтранспроекту составление комплексного технического проекта Хабаровского железнодорожного узла. Станция Хабаровск-II по условиям проекта развивалась как сортировочная станция горочного типа с основным депо. К строительству приступили в конце 1937 года и окончили в 1940 году.

Федор Калашников жил в Ставрополе, трудился на ст. Невинномысская составителем поездов в течение 4 лет, уже слыл опытным работником. И ни о каком Дальнем Востоке даже не слыхивал. Но только что введенная в эксплуатацию станция Хабаровск-II требовала опытных специалистов. И Калашникову предложили поехать в Хабаровск.

— Сначала-то не мне предложили, а другому составителю. Но у того в ту пору уже было четверо детей. Оставлять семью без кормильца ему не хотелось, он и предложил мою кандидатуру. «Поедешь на Дальний Восток?» — спросили меня, а я в ответ: «А где это?» Впрочем, меня ничто и никто не удерживало. Был я молодой, холостой. Поэтому согласился.

Вместе со сцепщиком отправи-



лись они в дальний путь через всю Россию на Уссурийскую железную дорогу. Приехали в декабре 1934 года — тайга вокруг и вагоны. Поселили их в мягких вагонах — общежитие такое было. А кормили в вагоне-ресторане. Почти сразу комсомольца Калашникова избрали членом месткома, включили в комиссию, которая все больше проверяла работу орсовских магазинов. Работал он по своей специальности — составителем поездов. Здесь же, в вагоне-ресторане, и жену присмотрел. Она поваром работала. В новогоднюю ночь свадьбу сыграли.

— Поселились на квартире. Ни чашки, ни ложки своих не было. Люди немного посуды подарили, а потом уже нажили и свое. В 1936 году Каганович дал распоряжение всех вновь прибывших на станцию снабдить коровами. Это было большое подспорье. Ведь дочь, которая к тому времени уже родилась, надо было подкормить. Вскоре и сортировочная горка открылась. Перевели работать туда. Все было в новинку. Но научился и распустить весты, и другие премудрости освоили. Да и обучались работе в Иркутске, только вот в Хабаровске горка несколько иная была.

В 1938 году избрали Федора Степановича председателем месткома станции. Естественно, неосвобожденным. Первое, с чем пришлось столкнуться новоиспеченному председателю — ужасное состояние постов: зима на носу, а там щели кругом, ветер гуляет. Денег на

ремонт нет, рабочих в НГЧ тоже. Переговорил с начальством, попросил в НГЧ на один день техника, чтобы решить некоторые вопросы, а потом собрал собрание коллектива, пригласив работников вместе с женами. Рассказал о трудном положении, спросил, смогут ли женщины выйти на час-два каждая. Те согласились. Женсовет подключился, сообща обсудили куда, кого, в какое время поставить работать. И пошло дело...

Зима подошла — все в порядке: тепло, чисто. Так в заботах да работе два года и пролетели. На второй срок избираться не стал, остался в месткоме, стал инспектором по охране труда.

Послеобучения в Новосибирске в 1940 году стал трудиться дежурным по горке. Были в ту пору и обязанности депутата горсовета. А потом грянула война. Работали на фронт. Впрочем, как и вся дорога.

## Война в его жизни

В декабре 1943 года пришли в дом к Калашниковым с обыском. Его-то самого не было, жена да дети малые. Искали украденные масло, муку. Ничего не нашли, а вот хозяина позже забрали в тюрьму. Кто оклеветал, и по сей день Федор Степанович не знает. Только догадки остались. А суд был. И отправили его на фронт кровью искупать недоказанную вину.

Попал он на 2-й Прибалтийский фронт. Разумеется, рядовым в пехоту. Фронт был создан

20 октября 1943 года согласно директивы Ставки ВГК от 16 октября 1943 года путем переименования Прибалтийского фронта. В состав фронта вошли 6-я, 11-я гвардейские, 11-я, 20-я, 22-я общевойсковые армии, 3-я ударная армия, 15-я воздушная армия. В дальнейшем в состав фронта входили 10-я гвардейская, 42-я, 51-я общевойсковые армии, 1-я, 4-я ударные армии, 14-я воздушная армия.

В ноябре 1943 года войска фронта вели наступательные бои на Витебско-Полоцком направлении, взаимодействуя с войсками 1-го Прибалтийского фронта. В начале 1944 года соединения фронта сковали своими действиями 16-ю полевую армию Вермахта, не позволив перебросить ее под Ленинград. В июле 1944 года соединения фронта провели удачные наступательные действия на западном направлении, освободили Даугавпилс и Резекне, форсировали Западную Двину.

В ходе наступательных действий в августе 1944 года на Псковско-Любанской низменности войска фронта продвинулись вдоль левого берега Западной Двины еще на 60—70 км и освободили город Мадона.

Осенью 1944 года соединения фронта приняли активное участие в наступательных действиях в Прибалтике, участвовали в освобождении Риги, совместно с войсками 1-го Прибалтийского фронта блокировали группировку противника на Курляндском полуострове. Но это было потом. А тогда, в конце 1943-го...

Много тогда таких, как он, было. Штрафная рота, куда попадали рядовые и за небольшие провинности, и за ложные доносы, и за уголовные преступления с небольшим сроком.

Я перечитала немало литературы, пытаюсь разобраться в тонкостях формирования штрафных рот. Рассказы самые противоречивые. Но одно несомненно: такие роты, как и штрафные батальоны, в которые направлялся офицерский состав за самые незначительные провинности, были на самой передовой. Ведь фраза «искупить кровью» имела здесь прямое значение. Самым тяжелым оказалось взятие высоты 134.

— Поступил приказ во что бы то ни стало овладеть высотой. С первого раза не взяли, второго, третьего... Нашу роту вывели из тяжелых боев, дали неболь-

шой передышкой и вновь бросили на штурм. В бою погиб командир роты, по воле судьбы Калашников принял командование на себя. Высотой овладели, а гвардии рядовой Федор Калашников получил свою первую и единственную боевую награду — медаль «За отвагу».

Только не долго пришлось воевать. Летом 1944 года был ранен в бою и по ранению отправлен домой.

## Жизнь продолжается

Глаза ветерана наполняются слезами. Тяжело вспоминать военное время, бои, кровь, потерю фронтовых друзей — все это навечно осталось в сердце непреходящей болью. Я прерываю его воспоминания о войне и перевожу разговор на мирные годы. И Федор Степанович подробно рассказывает, как вернулся в Хабаровск, стал опять работать на станции дежурным по горке. Неоднократно избирался депутатом районного совета. В 1973 году ушел на заслуженный отдых.

Прожили они со своей Агриппиной Гавриловны 68 лет! Даже представить сложно такой срок. Прожили, как он сам говорит, хорошую жизнь.

— Всякое выпало нам с женой перенести, но прожили эти годы неплохо. Всем бы желал так жить.

Вырастили Калашниковы пятерых детей. Только в живых сегодня остались двое. Одна из дочерей 37 лет проработала на Дальневосточной железной дороге. Она отца не забывает, навещает регулярно, помогает по хозяйству.

За свой боевой подвиг уже в мирное время награжден Федор Степанович Калашников орденом Отечественной войны первой степени в год 40-летия Победы, медалью Жукова в 1996 году, «За победу над Германией», юбилейными медалями.

Не остался незамеченным и труд. В 1935 и 1937 годах признавался ударником сталинского призыва, в 1940 и 1943-м — получил благодарности за стахановскую работу. Почетный ветеран Дальневосточной железной дороги, ветеран труда, он особенно дорожит высокой наградой, которой удостоила его Родина, — орденом Трудового Красного Знамени.

Антонина ПИВНЕВА

Фото автора

# ДВЕ ВОЙНЫ ВЕТЕРАНА

Окончание. Начало на 7-й стр.

Дмитрий Тимофеевич искренне жалеет, что память не сохранила фамилию погибшего солдата. А парень был хороший. Что же касается фотографии, с которой начал рассказ о второй войне Д. Т. Леонова, то тут была такая история. Фотографироваться нашим воинам в китайской форме категорически запрещалось. А тут появился полковой фотограф, приехал делать снимки вступающих в ряды ВКП(б). Ну и упрости парня сделать групповой

снимок. А от греха подальше ребята снимали с себя кители и остались в нательных рубашках.

Много событий — героических и трагических, случилось за время участия старшего сержанта Леонова в Корейских событиях 1950—1953 годов. На разговоры о них был наложен строгий запрет. И только в 90-х годах прошлого века появились упоминания о загадочной войне и об участвовавших в них наших соотечественниках. Среди них был и ветеран-бабовец Дмитрий Тимофеевич Леонов.

Выйдя в 1988 году на пенсию, Дмитрий Тимофеевич продолжает активно участвовать в общественной жизни. Он — активист совета ветеранов войны и воинской службы, частый гость в школах столицы БАМа. В канун Дня Великой Победы от всей души хочется пожелать ветерану крепкого здоровья и долгих лет жизни!

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора и из личного архива Д. Т. Леонова



## ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

Учредитель и издатель: Дорожная объединенная первичная профсоюзная организация Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей на Дальневосточной железной дороге.

Газета зарегистрирована управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в СМИ и охране культурного наследия по ДФО. Свидетельство ПИ № ФС 15-0499 от 23.04.2007 года. Распространяется бесплатно.

Адрес редакции и издателя: 680000, Хабаровск, ул. Муравьева-Амурского, д. 20, дорпрофсоюз. Телефон — 38-45-63 (4-45-63). E-mail: DP\_PivnevaAN@upr.dvrgd.rzd.ru; apivn@yandex.ru

## Редактор — А. Н. ПИВНЕВА

Дизайн и верстка — информцентр дорпрофсоюза. Отпечатано в Хабаровской городской типографии. Хабаровск, проспект 60-летия Октября, 188. Тираж 5200 экз. Заказ № 6039. Подписано в печать по графику и фактически 26.04.2011 в 16:00.