

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

Выходит с 25 января 2005 года



9 мая 2018
9
(299)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

9 мая

ДОРОГИЕ ВЕТЕРАНЫ ВОЙНЫ И ТРУДА!
УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА!

От имени Дорожной территориальной организации Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей на Дальневосточной железной дороге сердечно поздравляю вас с 73-й годовщиной Победы в Великой Отечественной войне!

В этот день мы с особым чувством вспоминаем и благодарим тех, кто одержал победу в самом суровом испытании в истории человечества.

Поистине неоценим вклад, который внесли в приближение Дня Победы труженики железнодорожного транспорта. Не жалея сил, они трудились круглосуточно, обеспечивая нужды фронта. От слаженной и оперативной работы железнодорожников зависели жизни миллионов людей на передовой и в тылу.

Дорогие ветераны! Низкий вам поклон за Великую Победу, за мирное небо над головой. Мы благодарны вам за подвиги военных лет, которые никогда не будут забыты.

Желаю вам и всем железнодорожникам крепкого здоровья, долгих лет жизни, только мирных вестей, счастья и благополучия!

Виталий БАБИЙ,
председатель ДОРПРОФЖЕЛ
на Дальневосточной железной дороге



ЗА ПРАВА ЧЕЛОВЕКА ТРУДА!

В Хабаровске состоялось первомайское шествие.



Представители аппарата ДОРПРОФЖЕЛ и руководства Дальневосточной железной дороги, председатели первичных профсоюзных организаций и работники железнодорожных предприятий региона, молодёжь Дальневосточной магистрали и студенты Дальневосточного государственного

университета путей сообщения в составе первомайской колонны прошли по центральным улицам Хабаровска под лозунгами «Вернём льготы молодёжи Севера!» и «Нет аутсорсингу на транспорте!».

Информцентр ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД

| В НОМЕРЕ |

Любое дело по плечу

В апреле экспозицию Музея истории Амурского моста в Хабаровске пополнил новый экспонат — паровозозаправочная специальная машина, которая будет радовать глаз посетителей музея благодаря профессиональной работе бригады Сергея Ильича Пономаренко.

Стр. 2

Голосуем за инициативу!

На V Пленуме ЦК РОСПРОФЖЕЛ, состоявшемся 11 апреля в Москве, членами Центрального Комитета единогласно поддержана инициатива Молодёжного совета ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД и Хабаровского краевого объединения организаций профсоюзов.

Стр. 4

Отметили лучших

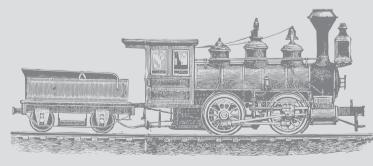
В рамках семинара, приуроченного к Всемирному дню охраны труда, «первичка» Уссурийской дистанции пути (ПЧ-10-11) отметила лучших уполномоченных по охране труда.

Стр. 5

Судьба даровала им долгую жизнь

На фронте жизнь каждого из них не раз висела на волоске, и от неминуемой смерти спасало только чудо...

Стр. 6



В апреле экспозицию Музея истории Амурского моста в Хабаровске пополнил новый экспонат — паровозозаправочная специальная машина, которая будет радовать глаз посетителей музея благодаря профессиональной работе бригады Сергея Ильича Пономаренко.

ЛЮБОЕ ДЕЛО ПО ПЛЕЧУ



С.И. Пономаренко (второй слева)
со своей бригадой

Паровозозаправочная машина предназначалась для заправки паровозов горячей водой, что ускоряло процесс растопки и сушки котлов перед консервацией. Машина изготовлена на базе тендеров паровоза ФД («Феликс Дзержинский»), состоит из двух секций, каждая длиной около 12 метров, высотой почти 5 метров и весом 55 тонн.

Как и прочие крупногабаритные экспонаты, паровозозаправочная машина перевозилась на территорию музея частями: сначала на ближайшей железнодорожной ветке в месте перегрузки демонтировали тележки, затем поочередно, в соответствии с разработанной технологией, тележки и секции ПЗСМ доставили автотралом в музей, где машину вновь собрали.

— Работа с музейными экспонатами всегда была непростой, но в этот раз выдалась просто ужасная погода: снег, дождь и ветер серьёзно усложнили нашу задачу, — рассказал мастер ремонтно-заготовительного участка сервисного локомотивного депо Дальневосточное Сергей Ильич Пономаренко. — Работали с девяти утра. Все промокли до нитки, замерзли. Одежду в буквальном смысле можно было выжимать. В пять вечера уехал восстановительный поезд, двумя часами позже окончила работу наша бригада. Только отъехали — звонок начальника депо: надо завтра доделать работу. Звоню бригаде. А сам думаю: ну всё — откажутся. Игорь Жильцов, тем более, в отпуске. Но никто не сказал «нет». Надо — значит, надо.

На следующий день работа бригады С.И. Пономаренко продолжилась в не менее напряжённом режиме.

— У нас был только один кран вместо необходимых двух, что замедлило выполнение задачи в два раза. Самое сложное — перетащить экспонат по частям с подъездных путей на территорию музея. К тралу многотонную деталь ничем не прикрепишь, перевезти надо максимально аккуратно, чтобы она не упала. А дорога

непростая — извилистая, с крутым спуском.

Работали по такой схеме: на подъездных путях выставляли кран, выполняли погрузку на трал, убирали кран, перевозили часть экспоната на территорию музея, где снова выставляли кран, а после выгрузки кран опять собирался. И так несколько раз.

Активное участие в установке экспонатов музея принимают не только работники сервисного локомотивного депо Дальневосточное, но наиболее трудоёмкая работа достаётся именно бригаде Сергея Пономаренко. Он уверен: его команда никогда не подведёт.

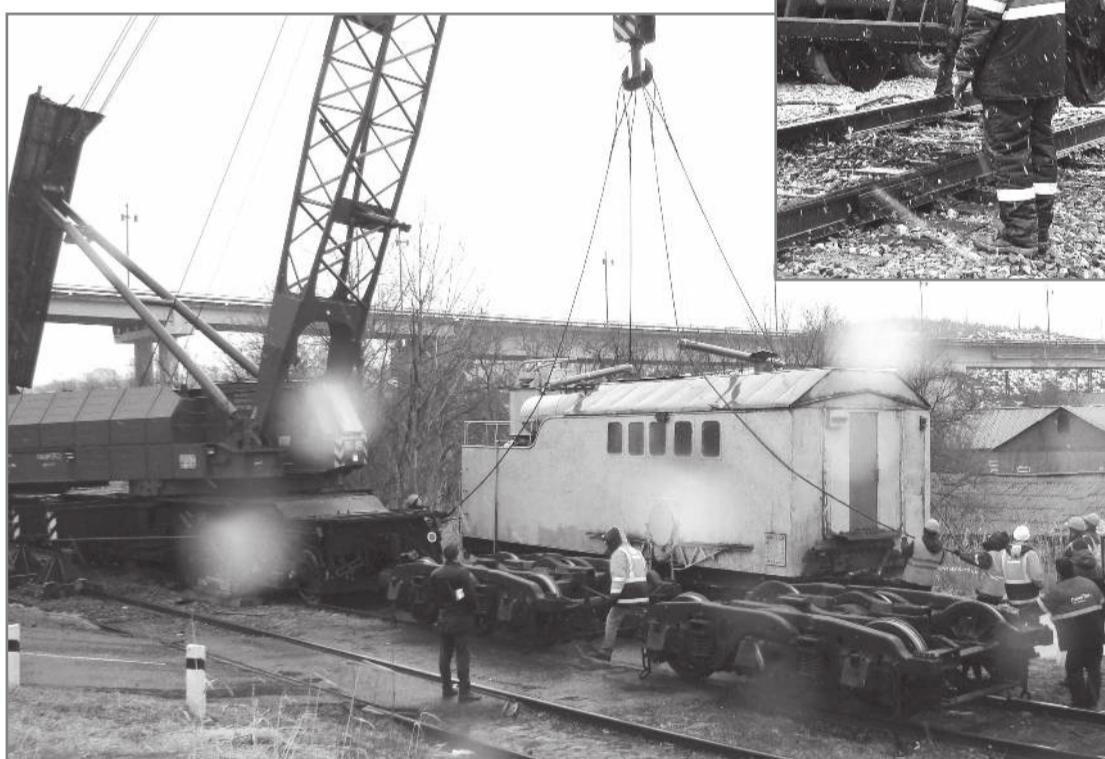
Изначально сотрудничество с музеем для бригады Пономаренко было в новинку. Не было специальной подготовки и знаний в этой области. Тонкости установки уникальных экспонатов постигались опытным путём.

— Сложнее всего было ставить первый экспонат — паровоз серии Е^а—3255 американской сборки, — вспоминает Сергей Ильич. — Его конструкция нам была совершенно не знакома, а чертежей нет. Даже не знали, как отделить «ходовую» от топки. Действовали постепенно, раскручивали по болтику. Когда паровоз только пригнали в депо, внешний

смекалки и опыта, умения справиться с непредвиденной ситуацией.

— Запомнилось, как ставили в 2012 году мотрису В.К. Блюхера. Мы её в депо разобрали, подготовили, вновь собрали, довезли до Амура, раскрутили всю ходовую, пока восстановительный поезд готовился к работе. Загрузили тралы для перевозки, а оказалось, что на

курсы помощника машиниста, но, совершив несколько поездок, понял — не его. Отработав слесарем и токарем, в 1989 году он стал мастером цеха восстановления деталей, который теперь носит название ремонтно-заготовительного. Сейчас здесь трудятся 50 человек: сварщики, слесари, капронщики, литейщики резины и уплотнения кожухов,



В бригаде ремонтно-заготовительного участка С.И. Пономаренко четверо надёжных помощников — специалистов высших разрядов, отработавших плечом к плечу со своим мастером многие годы: восстановители Игорь Жильцов и Григорий Есиновский, слесарь Сергей Красовский и газоэлектросварщик Владимир Пожитных. Практически все экспонаты подвижной техники экспозиции под открытым небом Музея истории Амурского моста установлены руками этих умельцев.

Вид его был весьма плачевным. В течение месяца приводили экспонат в надлежащий вид: «пескоструили» ржавчину и неровности, стеклили кабину, красили.

Большую помощь в реставрации техники прошлого века бригаде Сергея Пономаренко оказывает заведующий музеем трудовой и боевой славы локомотивного депо Хабаровск-2 Александр Затолокин. Он помогает добиться исторической достоверности при подготовке экспоната.

Работа на территории музея в полевых условиях требует

предполагаемом месте установки экспоната не хватает пяти метров путей. Вызывали ночью путейцев, которые при свете фонарей прокладывали путь. Только к семи утра удалось завершить установку экспоната. В целом, наша бригада проработала сутки без отдыха.

Сергей Ильич Пономаренко после службы в воздушно-десантных войсках в 1980 году устроился слесарем в локомотивное депо Хабаровск-2. За его плечами был Хабаровский механический техникум. До этого он успел окончить

шорники, столяры-плотники, жестянщики. Обладатель множества наград — от медалей за рационализаторские предложения до благодарности начальника дороги — Сергей Ильич Пономаренко главным достижением в своей трудовой деятельности считает сотрудничество с Музеем истории Амурского моста.

— Уже тридцать восьмой год я работаю на железной дороге, хочется оставить после себя добрую память, знать, что трудился не зря. Всегда с теплотой и гордостью смотрю на экспонаты нашего музея. Сейчас далеко не все представляют себе, что такое паровоз. Я сам в 58 лет впервые увидел паровозозаправочную машину. Нас уже не будет, а посетители музея Амурского моста благодаря, в том числе, и работе нашей бригады смогут прикоснуться к железнодорожной истории.

Наталья ОХОТНАЯ

Фото автора
и Александра ЗАТОЛОКИНА

ГОЛОСУЕМ ЗА ИНИЦИАТИВУ!

На V Пленуме ЦК РОСПРОФЖЕЛ, состоявшемся 11 апреля в Москве, членами Центрального Комитета единогласно поддержана инициатива Молодёжного совета ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД и Хабаровского краевого объединения организаций профсоюзов.

Речь идёт о повышении эффективности реализации дополнительных льгот для жителей районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей. На Дальнем Востоке проходит активное голосование за инициативу.

Игорь БУРДИН,
председатель Молодёжного совета
ДОРПРОФЖЕЛ на Дальневосточной
железной дороге:

— Для нас, дальневосточных железнодорожников, поддержка данной инициативы на уровне РОСПРОФЖЕЛ имеет большое значение, особенно на фоне постоянного оттока молодых кадров из нашего региона. Дополнительную надбавку к заработной плате, выплачиваемую за работу в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, необходимо зарабатывать в течение полутора лет и более, наравне с теми, кто раньше никогда не проживал в суровых климатических условиях.

Благодаря принятому локальному нормативному акту ОАО «РЖД» производятся выплаты данной надбавки работникам компании в полном объёме с первого дня работы. Но только при условии установления льготного порядка

органами власти субъекта РФ. К сожалению, не во всех субъектах РФ, по территории которых проходит Дальневосточная железная дорога, такой порядок включён в соглашения между правительством субъектов, объединениями профсоюзов и работодателями. В частности, он не действует в Приморском крае и Еврейской автономной области. Также в холдинг ОАО «РЖД» входит много дочерних обществ, на которые обязанность выплачивать надбавку с первого дня работы не распространяется. Это касается порядка 40 процентов тружеников магистрали. Приведу конкретные цифры: из трудоустроенных в 2017 году только около 60 процентов молодых работников получили право на выплату надбавки с первого дня работы.

Профсоюзом организована информационно-разъяснительная работа о стратегической важности данной инициативы с призывом к голосованию на сайте Российской общественной инициативы. Чтобы отдать свой голос «за», достаточно перейти по ссылке: www.roi.ru/39902/.

К участию в голосовании подключено студенчество,

краевые организации ФНПР. Набрав совместными усилиями 100 тысяч голосов, мы обеспечим рассмотрение инициативы на государственном уровне.

Напомним, что ранее профсоюзом уже были выдвинуты несколько инициатив, последняя из них призывала закрепить на государственном уровне невключение в МРОТ стимулирующих и мотивационных выплат. И наш голос был услышен!

Ольга ЛИТВИНЦЕВА,
специалист по охране труда
Владивостокской дистанции пути:

— Безусловно, я уже отдала свой голос в поддержку данной инициативы, более того, считаю это предложение очень своевременным и правильным, направленным на преодоление существующего «кадрового голода» в структурных подразделениях магистрали.

Я пришла работать в дистанцию пути в январе 2015 года. За отработанный период смогла заработать надбавку в размере 30 процентов, тогда как при трудоустройстве в другом регионе, например, в Хабаровском крае, могла бы получать надбавку в таком же размере уже с первого дня работы. Председатель первичной профсоюзной организации мне разъяснила, что соответствующее соглашение в нашем субъекте РФ не заключено.

Необходимо упорядочить этот процесс, исключить зависимость предоставления дополнительных льгот молодым



работникам от решений местных органов власти.

Решение о гарантированности выплат компания «РЖД» приняла в конце августа 2017 года, предоставив право дорогам до конца года решить вопрос непосредственно по территориям. Профсоюз выступил с инициативой закрепить это на государственном уровне. Теперь дело за нами. Призываю осознать необходимость продвижения данной инициативы и отдать свой голос в её поддержку!

Евгений ЗОЛОЧЕВСКИЙ,
председатель первичной
профсоюзной организации
Тындинского центра организации
работы железнодорожных станций:

— Ежегодно к нам приходит порядка 40 молодых работников. Благодаря существующему

соглашению с органами власти Амурской области всем молодым работникам стимулирующая надбавка в размере 50 процентов выплачивается с первого дня работы. Безусловно, это является одним из наиболее действенных механизмов закрепления кадров. Но голосовать на сайте Российской общественной инициативы наши работники будут непременно, как с целью поддержки молодых коллег из соседних регионов, так и в собственных интересах. Ведь соглашение носит временный характер и распространяет своё действие только на ближайшие три года. Мы поддерживаем инициативу о закреплении такой нормы на государственном уровне.

О ПОСТАВКЕ СПЕЦОДЕЖДЫ

Вопрос обеспечения специальной одеждой, обувью и другими средствами индивидуальной защиты работников постоянно находится в зоне контроля профсоюзных организаций всех уровней. Главное — это своевременность выдачи и качество защитных средств.

Территориальная удалённость Сахалинского региона Дальневосточной железной дороги не лучшим образом скавывается на обеспеченности работников средствами индивидуальной защиты. Изначально вся заявленная специальная одежда, обувь и другие СИЗ поступают на материальный склад Дирекции материально-технического обеспечения в Хабаровске, где только после соответствующего входного контроля производится отгрузка в адрес регионов. При всех благоприятных условиях вагон из Хабаровска до Сахалина идёт в течение недели, но при недостаточном количестве паромов на переправе Ванино — Холмск, неблагоприятных погодных

условиях со штормами в большинстве случаев срок доставки увеличивается до месяца и более. Исходя из имеющихся условий и полученного опыта, региональные структурные подразделения осуществляют заявку специальной одежды и обуви на 2-3 месяца раньше, чем необходимо. Но даже при этом всё равно случаются сбои поставок спецодежды. Хочется отметить, что зимнюю специальную одежду регион, в основном, получил своевременно.

Хочу остановиться на двух моментах, которые при централизованном обеспечении специальной одеждой и обувью решить практически не представляется возможным: кадровой текучке, которая в

подразделениях региона в течение 2017 года доходила до 15 процентов, а также износе специальной одежды и обуви до истечения срока носки не по вине работников.

Как в данных случаях выдать средства защиты, если они даже ещё не заказаны? Ведь это проблема не только одной дороги. А допускать к выполнению работ людей, не обеспеченных специальной одеждой и обувью, мы не имеем права.

Чтобы исключить данные негативные факторы, необходимо, помимо централизованных поставок, определить лимит финансирования региональных отделов материально-технического обеспечения и разрешить им в вышеуказанных случаях самостоятельную закупку на местном уровне единичных комплектов специальной одежды и обуви.

Александр КОЗНОВ,
руководитель Сахалинского
филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД

ПРОБЛЕМЫ МАЛОДЕЯТЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ

Несмотря на удалённость Сахалинского региона, в 2017 году поставки на предприятия Сахалинской дистанции инфраструктуры спецодежды, спецобуви и других средств индивидуальной защиты на 90 процентов были своевременными.

для перевозки людей — 24, из них всего 12 автомобилей оборудованы отдельными помещениями для доставки инструментов.

Оптимизация персонала обрела ежегодный характер. Зачастую штата не хватает для обеспечения выполнения работ по имеющейся технологии. Проблемным вопросом остаётся планирование и утверждение лимита моточасов, которые без всяких расчётов дирекция сокращает на 65 процентов от заявленных расчётов региона.

Так называемые малодеятельные участки, к которым относится и Сахалинская дистанция инфраструктуры, требуют разработки отдельной технологии выполнения работ, а в целом объединение предприятий в одно требует иного подхода.

Олег МАЗУРКЕВИЧ,
председатель ППО Сахалинской
дистанции инфраструктуры

ОТМЕТИЛИ ЛУЧШИХ

В рамках семинара, приуроченного к Всемирному дню охраны труда, «первичка» Уссурийской дистанции пути (ПЧ-10-11) отметила лучших уполномоченных по охране труда.

Председатель первичной профсоюзной организации Уссурийско-Сибирцевской дистанций пути рассказала участникам семинара об основных направлениях и результатах профсоюзной работы в дистанции в Год улучшения условий труда и производственного быта по итогам четырёх месяцев 2018 года. Также все присутствующие были ознакомлены с новым «Положением об уполномоченном (доверенном) лице по охране труда» №974/ЦБТ от 03.04.2018, с порядком предоставления отчётности о проделанной работе по итогам работы за месяц и оформления представлений по итогам проверок состояния охраны труда производственного подразделения.

Ведущий специалист по охране труда Уссурийской дистанции пути Р.Н. Тасун раскрыла тему Всемирного дня охраны труда в 2018 году: «Охрана труда: молодые работники особенно уязвимы». В ОАО «РЖД» трудится более 312 тысяч работников в возрасте до 35 лет, которые являются одной из самых уязвимых категорий

в плане профессионального риска ввиду отсутствия опыта работы.

Член профактива дистанции Алексей Бойко провёл занятие, в ходе которого рассказал о концепции нулевого травматизма, предлагающей семь «золотых» правил. Её реализация поможет работодателю снизить показатели производственного травматизма и профессиональной заболеваемости. Одним из инструментов стратегии охраны труда, позволяющим работать безаварийно, является оборудование рабочих мест по всем правилам безопасности.

Темой семинара стало изучение и практическое применение на рабочих местах в дистанции пути метода 5S. Использование методического материала, наглядно представляющего этапы внедрения данного метода на производстве, позволило всем собравшимся без особого труда разобраться в этом вопросе.

Система 5S, связанная с применением бережливого производства в хозяйстве путем при размещении путевого

инструмента, материалов верхнего строения пути в гаражах, на практике реализуется в Уссурийской дистанции пути. Участники семинара смогли убедиться в этом, посетив путевые гаражи ПЧ-10-11 участка рельсовых цепей и седьмого линейного участка станции Уссурийск, оборудованные в соответствии с системой 5S. Применение её на практике — это совершенствование, стандартизация, содержание в чистоте, соблюдение порядка, сортировка инструмента, материалов и других ресурсов хозяйства, что было представлено в путевых гаражах.

Лучший уполномоченный по охране труда за 2017 год бригадир (освобождённый) по текущему содержанию и ремонту пути 9-го линейного участка станции Баневурово Владимир Алексашин рассказал о своей поездке в Сочи, куда впервые согласно постановлению Президиума РОСПРОФЖЕЛ был организован и проведён мотивационный заезд с обучением в период с 23 марта по 2 апреля в качестве поощрения для 40 лучших уполномоченных лиц по охране труда со всей сети железных дорог.

Завершился семинар награждением дипломами первичной профсоюзной организации ПЧ-10-11 и денежной премией лучших уполномоченных по охране труда за 2017 год: монтёра пути 1-го линейного участка станции Перелётный С.С. Капраша, бригадира (освобождённого) по текущему содержанию и ремонту пути 9-го линейного участка станции Баневурово В.А. Алексашина и монтёра пути 10-го линейного участка станции Барановский И.В. Никулачева.

Галина МИНАЕВА,
председатель ОО ПЛО ПЧ-10-11



ОКАЗАЛИСЬ НА ВЫСОТЕ

Команда Тындинского регионального центра связи (РЦС-6) одержала победу в городском конкурсе-игре знатоков охраны труда «КЗОТ-2018».

Организацию мероприятия взяла на себя администрация города. Выявлением лучшей команды занималась коллегия жюри, в которую вошли руководители муниципальных учреждений Тынды, представители Тындинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД.

Командам необходимо было продемонстрировать находчивость, творческий подход и, конечно, знания охраны труда. Игра включала в себя несколько этапов. После «Приветствия» началась «Разминка», в ходе которой команда РЦС-6 «На высоте» удалось составить 40 слов из слова «инструктаж» и одержать победу на этом этапе. Далее следовала викторина из вопросов по охране труда, где команда РЦС-6 также оказалась лучшей.

В конкурсе капитанов команду представляла Екатерина Трохан, благодаря своим знаниям и находчивости не

оставившая шансов на победу соперникам.

В конкурсе по оказанию первой медицинской помощи все команды были равны в знании темы, но артистизм железнодорожников в наглядной демонстрации своих знаний помог им получить от жюри дополнительный 1 балл и одержать победу на этом этапе.

Завершилась череда испытаний творческим конкурсом, в ходе которого команды представляли заранее придуманные и подготовленные знаки по охране труда и объясняли их значение. Все команды проявили оригинальность и оказались равны на этом этапе.

По итогам конкурса команда РЦС-6 заняла первое место и была награждена дипломом победителя.

Артём ТАРАТЕНКО,
электромеханик, член
профсоюзного комитета РЦС-6



СКАЖЕМ «ДА!» ОХРАНЕ ТРУДА

В рамках Всемирного дня охраны труда на станции Уссурийск прошёл семинар по охране труда для молодых работников.

В семинаре приняли участие 30 человек, в том числе уполномоченные по охране труда первичной профсоюзной организации станции Уссурийск.

В нынешнем году темой Всемирного дня охраны труда стала «Охрана труда: молодые работники особенно уязвимы».

По традиции открыл семинар начальник станции Уссурийск Фёдор Еремеев. В приветственном слове он рассказал участникам семинара о необходимости неукоснительно соблюдать требования охраны труда. Ведь дороже жизни человека нет ничего. Ф.Ф. Еремеев отметил, что молодые работники находятся в зоне риска по причине своей неопытности.

Далее главный инженер станции Роман Шуть рассказал присутствующим об истории возникновения Всемирного дня охраны труда, Международной организации труда, о том, что это далеко не праздничный день. Он отмечается в знак скорби и памяти о людях

стации Уссурийск в возрастной градации.

Председатель первичной профсоюзной организации станции Уссурийск ознакомила уполномоченных по охране труда с новым Положением об уполномоченном по охране труда, а также осветила основные права и обязанности работодателя и работников в области охраны труда, закреплённые Трудовым кодексом и коллективным договором.

Главный инженер напомнил молодым работникам о том, что железная дорога является зоной повышенной опасности, а безопасность производственных процессов может быть обеспечена путём строгого соблюдения правил охраны труда в ходе выполнения работ. Роман Шуть напомнил о последних травматических случаях на железной дороге.

Инженер по охране труда Е.Н. Макарова рассказала о рисках в области охраны труда для молодых работников, о культуре безопасности.

Заместитель начальника станции Уссурийск по кадрам и социальным вопросам Галина Прокофьева представила на семинаре подробный анализ количественного и качественного состава работников

дежурный по станции Барсоворский Сергей Малащенко, дежурный по станции Оленевод Наталья Мезенцева, приёмосдатчики груза и багажа станции Уссурийск Татьяна Деркач и Людмила Подсадняя, сигналист станции Уссурийск Марианна Дрибас и оператор при дежурном по станции Барановский Лариса Иволгина.

Наталья МИНАЕВА,
председатель ПЛО ст. Уссурийск





СУДЬБА ДАРОВАЛА ИМ ДОЛГУЮ ЖИЗНЬ

На фронте жизнь каждого из них не раз висела на волоске, и от неминуемой смерти спасало только чудо...

Все трое бывших воинов, участников Великой Отечественной, заметки о которых я нашёл в своих журналистских блокнотах, прожили многие годы и ушли от нас, живущих на земле, будучи уже в весьма преклонном возрасте. Все трое были рядовыми солдатами и ратного лиха хлебнули изрядно.

Жизнь спас... велосипед

Ветеран войны Василий Иосифович Муратов проживал в Тынде. Сюда, к детям и внукам, работающим на железной дороге, он с супругой приехал уже на склоне лет. Меня он заинтересовал главным образом потому, что 7 ноября 1941 года красноармеец Муратов в составе кавалерийского подразделения участвовал в историческом параде на Красной площади столицы. А затем под командованием прославленного конника, Героя Советского Союза генерала Л.М. Доватора сражался с ненавистным врагом.

На фронт он пришёл обстрелянным воином. Своё боевое крещение принял ещё в 1939 году в боях с японскими милитаристами на реке Халхин-Гол. Умело воевал под Москвой.

В начале 1942 года — страшное ранение: пуля попала в голову за ухом и вышла через глаз. После такого увечья люди, как правило, не выживают. Но случаются и исключения, как это было, к примеру, с фельдмаршалом Голенищевым-Кутузовым. То же произошло и с рядовым красноармейцем. Он долго пролежал в госпитале и всем смертям назло не только встал на ноги, но и продолжил воевать. Только теперь уже в пешем строю.

Однажды солдат попал в такую передрягу. Отделение, где он служил, направлялось в кузове «полуторки» в сторону передовой. По пути заглох мотор. Автомобиль остановился на дороге, а шофёр принялся ковыряться в двигателе.

— Смотри, — рассказывал уже много лет спустя ветеран, — на обочине дороги валяется брошенный велосипед. Судя по всему, исправный. И что на меня нашло — по сей день не пойму. Захотелось покататься. Мне тогда было двадцать с небольшим...

Короче, выпрыгнул из кузова, взял за руль двухколёсный агрегат и начал на нём крениться вокруг машины выписывать. Сослуживцы смеялись над ним и подтрунивали. А Василий, знай себе, жал на педали.

Вдруг откуда ни возьмись в небе появился немецкий «фоккер». Стремительно пронёсся на бреющем полёте над головами солдат, которые не успели понять происходящего. Не стрелял — скорость была высокой. Единственное, что сделал лётчик — успел сбросить бомбу. Точное попадание — и на месте полуторки с боевыми товарищами Муратова осталась только воронка.

Велосипед вместе с седоком взрывная волна отшвырнула в сторону. Солдат крепко ударился о землю, но отделался царапинами. Десять человек, включая шофёра, погибли. В живых остался только Василий. Велосипед тоже пострадал лишь чуть-чуть: в колесе «восьмёрка» образовалась.

Такой вот случай...

Публикуемая здесь фотография сделана в 2010 году на торжестве в честь 65-летия Победы. В тындинском Дворце культуры железнодорожников, где собирались ветераны войны и трудового фронта, Василий Иосифович отличился в самом лучшем смысле этого слова. В 92 года он взялся вальсировать с женщинами, и у него это очень неплохо получалось. На снимке галантный кавалер запечатлён со своей внучкой.

И такое на войне случалось

Проживающие в Тындинском районе эвенки, коренные жители этих мест, тоже участвовали в войне. Оленевод из села Усть-Нюкжа, располагающегося сейчас вблизи станции Юктали, Егор Николаев в 1943 году был призван в Рабоче-Крестьянскую Красную Армию. Сразу же попал на Курскую дугу. Выносил раненых с поля боя, помогал поварам, выполнял разную подсобную работу. Однажды в перерыве между боями однополчане решили устроить баню. На окраине села нашли большой дом с русской печкой. Проявили солдатскую смекалку, соорудили всё необходимое, чтобы не только помыться, но и попариться можно было. Егору, зная о его нелюбви к жаре, поручили готовить дрова и топить печь. Солдат усердно принялся за дело.

Что произошло потом, не поддаётся никакому здравому смыслу. Случилось то, что иногда происходило на войне. Несмотря на то, что на переднем крае было спокойно, артиллерия безмолвствовала, неизвестно откуда прилетел

снаряд дальнобойного оружия. И прямиком угодил в хату, где парились почти три десятка бойцов. Николаева спасло то, что он оказался за пределами развороченного строения. Все, кто находился внутри, погибли.

Позже гвардии рядового Николаева перевели в снайперы. Стрелял он метко и записал на свой счёт не один десяток убитых фашистов. Освобождал Венгрию, Румынию, штурмовал Берлин. Уже в поверженном логове врага боевые друзья спросили его, почему он не расписывается на стене рейхстага.

— Да я писать не умею, — простодушно признался Егор Николаев.

Тогда бойцы написали на бумаге его имя и фамилию, а он скопировал надпись на стену.

Имеющий боевые ордена и медали бригадир оленеводов колхоза «Ленин Октон» Егор Петрович Николаев уже в мирное время за отличную работу удостоен ордена Трудового Красного Знамени. Он прожил 91 год.

История с кружкой из вещмешка

Кавалер орденов Отечественной войны I степени и Красной Звезды, боевых медалей гвардии старший сержант Семён Мигунов, которому в последние дни войны и двадцати не исполнилось, День Победы встретил в Праге. Он служил в 4-й Гвардейской танковой армии, которой командовал в ту пору генерал-полковник Д.Д. Лелюшенко. И участвовал в последней стратегической операции Красной Армии в Великой Отечественной войне, в ходе которой были уничтожены немецкая группа армий «Центр» и часть сил группы армий «Юг». В результате Чехословакия и её столица были освобождены от немецких войск.

9 мая 1945 года пришло известие о том, что в пригороде Берлина — Карлсхорсте подписан акт о безоговорочной капитуляции фашистской Германии. Радости победителей не было предела. Закончились 1418 дней и ночей кровопролитнейшей войны XX века, был сломан хребет фашизму — самому заклятому врагу человечества. Для наших солдат и офицеров главным было то, что они остались живы и уже строили планы на мирную жизнь.

Семён шёл по улице, запруженной лицующими толпами горожан и советских воинов. У Карлова моста он увидел троих однополчан. В руках



Галантный 92-летний кавалер Василий Иосифович Муратов танцует вальс с внучкой



Фронтовой снайпер, а впоследствии бригадир оленеводов Егор Петрович Николаев

одного из них сверкала на солнце фляжка.

— Мигунов, иди сюда! — окликнули друзья старшего сержанта. — Давай Победу отметим!

— Да у меня кружки нет! Надо в «сидоре» поискать, — сказал Семён и принялся развязывать солдатский вещевой мешок.

Процедура извлечения ёмкости под «наркомовские» стограммы, без преувеличения, спасла его. Достав кружку, Семён направился к сослуживцам. Не дошёл буквально несколько шагов, как послышалась пулемётная очередь. Все трое наших солдат упали замертво.

Как выяснилось позже, какой-то фашист стрелял с чердака соседнего дома. Он был убит же уничтожен, но мерзавец

лишил жизни замечательных парней, боевых друзей Семёна, вместе с ним пол-Европы прошагавших фронтовыми дорогами.

Эту историю Семён Ульянович Мигунов запомнил на всю жизнь и рассказал мне незадолго до своей кончины. А прожил он более 85 лет. После войны получил высшее образование. В семидесятых годах прошлого века работал председателем плановой комиссии Сковородинского райисполкома и курировал поставку грузов на БАМ на первом этапе строительства магистрали.

О таких вот невероятных историях напомнили мне записи в старых журналистских блокнотах.

Геннадий АСТАХОВ
Фото из архива автора

одноПОЛЧАНИН

Окончание. Начало в предыдущем номере.

Откуда у парня испанская грусть

В 13 лет он остался сиротой. Юность прошла в детском доме. С 17 лет началась самостоятельная жизнь. Сергей окончил две школы-ФЗУ — во Владимире и Сталинграде, получил две рабочие профессии: ткач художественного полотна и электрослесарь. Трудился на текстильной фабрике и на заводе «Красный Октябрь». Одновременно был внештатным инструктором обкома комсомола по борьбе с беспризорностью. С 1932 года служил в Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

Такой послужной список как нельзя лучше подходил для выполнения особого задания, которое предстояло ему, 24-летнему воентехнику второго ранга, недавнему выпускнику Пермской авиационной школы техников.

Разговор был совершенно секретным. Состоялся он в штабе части, куда Сергей прибыл для дальнейшего прохождения службы.

— Товарищ Костров, — обратился к нему сидевший рядом с командиром человек в полуофицерской форме. — Есть предложение рекомендовать вас добровольцем для отправки в республиканскую Испанию. Там поднимает голову международный фашизм, и дружеское нам государство нуждается в помощи. Вашей помощи!

Последняя фраза была особы подчёркнута.

— Да вы что, я не могу! — за- протестовал Костров. — Недавно только училище окончил. Опыта никакого. Надо послужить хотя бы немного.

— Тогда пойдёте под трибунал! — зловеще предупредил техника молчавший доселе командир части.

— Странно у нас тогда разговор начался, — вспоминал ветеран. — Я, хоть и молодым был, но понимал, что для человека военного есть дисциплина. Поступил приказ — я его должен выполнить. И к чему эти разговоры про добровольцев? Я так и сказал своим собеседникам. Приказывайте, мол, и я поеду.

И он поехал. Вместе со своим командиром направился в республиканские военно-воздушные силы Испании. Советские лётчики тогда защищали от фашистов небо над Мадридом. Как известно, Германия и Италия снабжали войска поднявшего против законного правительства мятеж генерала Франко вооружением, включая танки и самолёты, присыпали военных советников и инструкторов. На помощь народу Испании пришёл Советский Союз.

Поликарповские И-15 и И-16, пилотируемые советскими асами, были фашистских стервятников. «Лос чатос» — «курносые» — так любовно окрестили испанцы наши истребители.

— В воздух я, конечно, не поднимался, — уверял Сергей Васильевич. — Работал на земле, ремонтировал самолёты, готовил их к полётам.

Говорил об этом ветеран просто, даже как-то обыденно. Но ведь надо иметь в виду, что в республиканских BBC каждый самолёт был на счету. Каждый вылет в небо над Мадридом — это десятки, сотни спасённых жизней. Ведь сколько мирных горожан гибли раньше от налётов безнаказанно злодействовавших в воздухе фашистских бомбардировщиков! Поэтому «работа» авиаинженера Кострова была высоко оценена правительством СССР. Домой он вернулся с орденом Красной Звезды.

На фронт — на своём самолёте!

Был такой почин в Красной Армии. Инициаторами его вместе со старшим техником лейтенантом Костровым выступили его боевые товарищи. После Испании он получил назначение на Дальний Восток, в упомянутый уже 79-й авиационный полк. Там прослужил с 1938 по 1944 годы. Однажды на собрании офицеров, где обсуждалось положение на фронте, слово попросил техник Костров.

— Мы должны оказывать помощь нашим сражающимся товарищам конкретными делами, — сказал он. — Предлагаю организовать экипаж боевого самолёта. А на строительство его отдам все свои деньги и облигации, что призываю сделать и других! Кто принимает предложение?

— Я! — сразу же откликнулся лётчик лейтенант Брагин.

— И я! — раздался голос штурмана лейтенанта Крылова.

— Вот и отлично! Прошу принять всю мою наличность — десять тысяч рублей. Продолжайте собирать деньги. А я — до ближайшего по-тогового отделения. Пошли телеграмму Верховному Главнокомандующему.

Взял лыжи, палки, вышел на улицу. Там март, а пурга с ног валит. От гарнизона до Софийского, где почта — километра четыре. Пока добрался, на Деда Мороза похож стал. Чтоб в дороге скучно не было, песню распевал:

«Всё выше, и выше, и выше
Стремим мы полёт наших птиц...»

Девушка на почте разошлась:

— Милый, что же тебя в такую непогоду понесло?



Маркиз Ролан де ля Пуап
в самолёте Кострова

А прочла телеграмму — промолкла. На молодого лейтенанта стала смотреть с интересом и уважением. И было от чего. На бланке выстроились чеканные фразы: «Москва. Кремль. Верховному Главнокомандующему. Решили внести свои сбережения на постройку самолёта. Хотим бить фашистских гадов на фронте. Экипаж самолёта: Брагин, Крылов, Костров».

А через сутки пришёл ответ: «Экипажу самолёта — товарищам Брагину, Крылову, Кострову. Примите мой боевой привет и благодарность Красной Армии, товарищи Брагин, Крылов, Костров, за вашу заботу о воздушных силах Красной Армии. И. Стalin».

Судьба боевых друзей была решена. Они направились на фронт. Костров, как опытного техника, откомандировали в Саратов, на завод, выпускающий истребители ЯК-3. Он принял участие в создании машины, на строительство которой внёс деньги. И вместе с ней направился для дальнейшего прохождения службы в 303-ю истребительную авиационную дивизию, куда входил полк «Нормандия — Неман».

Я волнуюсь, заслышив французскую речь...

Во время нашей первой встречи, состоявшейся в Приморье, Сергей Васильевич показал памятную для него фотографию. На ней был запечатлён Герой Советского Союза маркиз Ролан де ля Пуап. Он прибыл в Москву по приглашению Советского комитета ветеранов войны на празднование 30-летия Победы. Высокое звание французский лётчик получил, воюя с фашистами в составе полка «Нормандия — Неман». В одной руке прославленного аса — цветы, другая поднята в дружеском приветствии. На лице — радостная улыбка.

— Он летал на моём самолете, — сказал мне тогда ветеран, — в звёне, где я был старшим техником. Мы с ним очень сдружились в Великую Отечественную. Очень хорошо о Ролане отзывался и главный маршал авиации Новиков.

Сергей Васильевич достал с полки толстую книгу, озаглавленную «9 мая 1945 года»

и показал мне статью про-славленного военачальника «Советская авиация в боях за Кенигсберг и Берлин».

«Некоторых лётчиков из полка «Нормандия — Неман» я хорошо знал, — писал А.А. Новиков. — В декабре 1944 года в Центральном Доме Красной Армии я вручал большой группе офицеров этого полка правительственные награды. Двое из них — старшие лейтенанты Марсель Альбер и Ролан де ля Пуап — первыми из французских лётчиков стали Героями Советского Союза.

Когда я собирался на 3-й Белорусский фронт, полк «Нормандия — Неман» уже два месяца сражался в Восточной Пруссии. Сражался, как всегда, самоотверженно и стойко. Как раз в самый канун моего вылета на фронт 44 лётчика его снова были награждены, а полк получил орден Красного Знамени...»

Новиков прав: воевали французы смело, мужественно. Их боевые машины возвращались на аэродром с рваной обшивкой, насквозь изрешечённой пулями и осколками, с выведенными из строя приборами управления и контроля. Работать нужно было круглосуточно: самолёты должны были находиться в полной боевой готовности.

Спать Кострову и его подчинённым приходилось прямо у самолётов. Валились с ног от усталости, когда уже не было сил. Чуть передохнули — и опять за работу. Поступающие с заводов самолёты приходилось проверять и осматривать до каждого винтика, ведь собирали их полуголодные старики, женщины и дети. У них подчас сил не хватало затянуть как следует гайки.

Я спросил, каким Сергеем Васильевич запомнил День Победы.

— Девятого мая проснулся от того, что стреляли, — сказал он. — Что ж, дело привычное. Быстро оделся, захватил оружие — и в укрытие. Потом огляделся: стреляют-то наши. И в небо! Я влетел в кабину самолёта, направил вверх пулемёты и стал палить в синеву, салютуя тем, кто не дожил до этого счастливого дня, салютуя тем, кто, пройдя дорогами войны, остался жив...

Война закончилась. Офицер Костров, награждённый двумя

орденами Красной Звезды и шестью медалями, вылетал в командировку во Францию — сопровождал 30 самолётов, подаренных советским правительством полку «Нормандия — Неман».

«Некоторых лётчиков из полка «Нормандия — Неман» я хорошо знал, — писал А.А. Новиков. — В декабре 1944 года в Центральном Доме Красной Армии я вручал большой группе офицеров этого полка правительственные награды. Двое из них — старшие лейтенанты Марсель Альбер и Ролан де ля Пуап — первыми из французских лётчиков стали Героями Советского Союза.

«А потом ты в Париж возвратился домой

На подаренном мной самолёте...»

Авиаторы встречаются на земле

После войны Костров поддерживал связь с товарищами по оружию, общался с ними.

— Везёт мне на встречи, — посмеивается Сергей Васильевич. — Иду как-то по Петроградской стороне. На встречу мужчине и женщине. Внимания особого на них не обратил. Но чувствую, что они вроде бы прижимают меня к стене дома. Поднимаю голову — отчитать хотел: батюшки-светы, Крылов Борис Яковлевич собственной персоной! Я к нему и бросился на радостиах. Ведь сколько не виделись! Оказалось, что он жил в Ленинграде, работал в институте физической культуры имени Лесгафта.

Вскоре сошлись за столом, молодость боевую вспомнили. Горевали, что следы Николая Александровича Брагина затерялись.

— Но тут уж, — продолжил ветеран, — спасибо прессе надо сказать. О нашем, сдавшемся с моей лёгкой рукой, экипаже написал «Вечерний Ленинград». Номер газеты каким-то образом попал в Ка-релию, в Сортавалу. Там наш боевой друг жил и работал. Прочитал он заметку и мне письмо написал. Вот так и сбрались через много десятков лет.

Услышав мой рассказ, Т.И. Боровникова сказала, что гордится тем, что с университетом, давшим ей путёвку в жизнь, связана биография такого замечательного человека. И хотя сейчас уже нет в живых ни Сергея Васильевича, ни его фронтовых друзей, но осталась память о прославленных воинах. Память будет жить вечно.

Геннадий АСТАХОВ
Фото из архива автора



КНИЖКИНА НЕДЕЛЯ

В школе-интернате №29 ОАО «РЖД» в Уссурийске прошли мероприятия, посвящённые Неделе детской книги.

«Книжкина неделя», проходившая в школьной библиотеке, была посвящена творчеству детского писателя Сергея Михалкова. Учащиеся начальной школы побывали на настоящих «литературных именинах» — в весёлой и добродушной стране Михалкова». Ребята исполняли песни и читали стихи этого замечательного автора, участвовали в викторине по его произведениям и рисовали иллюстрации к ним, путешествовали по сказкам С.В. Михалкова, играли в интеллектуальную игру «Умники и умницы».

Ученики первых классов были торжественно посвящены в читатели и получили на память закладки для книг и «Памятку юного читателя».

В конце «Книжкиной недели» лучшие читатели школьной библиотеки традиционно были награждены грамотами и красочными книгами.

Впервые праздник детской книги «Книжкины именины» был проведён по инициативе детского писателя Льва Каскиля в Москве 26 марта 1943

года — в самый разгар Великой Отечественной войны. Кассиль служил тогда на Северном флоте, но часто бывал в столице.

«...Центр Москвы. Кремль. Колонный зал. Знаменитое здание ещё в военной маскировке. К нему шли дети фронтовиков, плохо одетые и обутые, худые, коротко остриженные. У дверей в зал их встречал высокий военный в морской офицерской форме с орденом на груди. Это и был Лев Кассиль. Ребят ждала встреча с писателями, весёлые литературные игры. Каждому была подарена книга, что тогда было большим счастьем...».

У детского писателя Алексея Шевченко есть такие строки: «Неделя детской книги — не просто праздник, это ежегодное напоминание взрослым и детям о том, что счастье всегда рядом, стоит только протянуть руку и взять с полки любимую книгу...».

Ирина УВАЛИЕВА,
председатель ППО школы-
интерната №29 ОАО «РЖД»

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЙ ТУРНИР

Очередная игра регионального тура «Что? Где? Когда? РЖД» прошла на Сахалине.

Десять команд, представляющих предприятия Сахалинского региона, приняли участие в региональном туре интеллектуальной игры «Что? Где? Когда?» среди железнодорожников ДВЖД.

По итогам дополнительного турнира победителем стала команда «Импульс» (Сахалинский региональный центр связи), которая продолжит борьбу за лидерство на дорожном уровне.

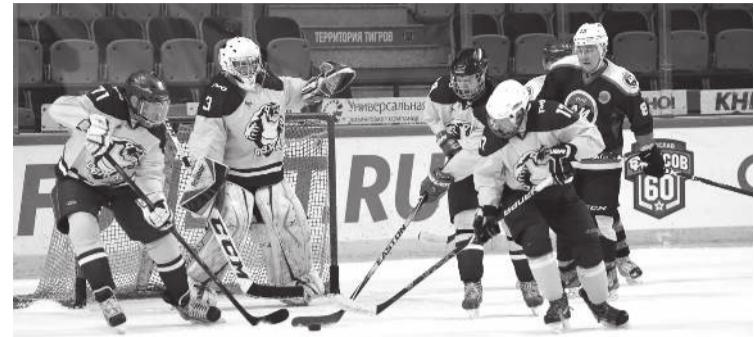
По данным службы корпоративных коммуникаций ДВЖД

ЛУЧШИЕ НА ЛЬДУ

Финальные игры Кубка начальника ДВЖД по хоккею с шайбой состоялись на Дальневосточной магистрали.

В течение трёх дней в Хабаровске на главной ледовой арене спортивно-зрелищного комплекса «Платинум Арена» восемь команд, представляющих функциональные филиалы, дирекции и структурные подразделения в границах магистрали, оспаривали чемпионский титул первенства ДВЖД по хоккею с шайбой.

В заключительный день соревнований команды порадовали болельщиков мастерством и зрелищной игрой высокого уровня. Финальные матчи определили победителей и поделили пьедестал следующим



образом: первое место досталось команде Дальневосточной дирекции инфраструктуры, второе — игрокам Регионального центра корпоративного управления, третьей стала команда ООО «ЛокоТех-Сервис».

Начальник Дальневосточной железной дороги Николай Маклыгин и руководитель магистрали с 2005 по 2015 год

Михаил Заиченко, основавший хоккейный турнир, а также первый заместитель председателя ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Александр Наговицын высоко оценили мастерство команд и вручили награды победителям и призёрам.

По данным службы корпоративных коммуникаций ДВЖД

ОРИЕНТАЦИЯ НА УСПЕХ

Представители Молодёжного совета ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Комсомольского территориального управления провели профориентационную встречу со школьниками.

Молодёжный совет Комсомольского узла был приглашён руководством средней образовательной школы №16 Комсомольска-на-Амуре для проведения товарищеского матча по баскетболу с учащимися 9-10 классов.

До начала матча молодёжь дороги и учащиеся собрались в одном из учебных классов, где вместе обсудили актуальные для выпускников темы. Кто-то из ребят уже определился с выбором будущей профессии. Специалисты локомотивного и терминально-складского комплексов, вагонного и путевого хозяйств рассказали школьникам о нелёгком труде железнодорожников, а также о подготовительных ступенях, которые им придётся преодолеть на пути к профессии.

Каждый из выступающих прошёл школу Дальневосточного государственного университета

Болельщики с особым энтузиазмом поддерживали своих школьных товарищей, с восторгом встречая забитые ими голы.

Борьба за мяч закончилась победой Молодёжного совета. После вручения памятных дипломов руководство школы №16 предложило и впредь проводить подобные спортивные встречи не только на волейбольной площадке, но и на футбольном поле.

Алексей МУТТАРИХАНОВ,
председатель Молодёжного совета
эксплуатационного вагонного депо
Комсомольск-на-Амуре



СУББОТНИК НА СТАНЦИИ



Работники станции Находка-Восточная приняли участие в общегородском субботнике.

Железнодорожники навели порядок на клумбах, убрали сухие листья и мусор у здания станции.

Очистка территории предприятия продолжится и в последующие дни. В бытовых помещениях составителей, приёмщиков поездов будут помыты окна, бытовая техника. На клумбах появится рассада ранних цветов. Когда завершится реконструкция парков станции, нашим коллективом будут высажены деревья.

После окончания субботника всех его участников профсоюзный актив станции угостили вкусными пирогами.

Ольга БРОДЯГИНА,
председатель ППО ст. Находка-Восточная