

ФЕЛЬЕТОН

А баня так нужна



Читатели «Гудка» хорошо знакомы с Григорием Фёдоровичем. Он такой же простой, как все мы, только глаз у него зоркий да ум аналитический. Поэтому он считает своей главной задачей делиться с нами своим восприятием жизни на железной дороге.

Как-то Григорий Фёдорович взялся за чтение пришедшего в газету письма из города Рубцовска Алтайского края. Начало письма немного настораживало: «В местной газете попадаются объявления: «Отдам котят в добрые руки». Григорий Фёдорович подумал, что такое объявление могла дать только жалостливая хозяйка. Другая просто взяла бы и выбросила малышей.

Прочитав про котят, Григорий Фёдорович заподозрил: письмо попало в редакцию «Гудка» скорее всего по ошибке. Но всё же решил читать дальше:

«Именно так и произошло с нами, – делился своими переживаниями автор письма. – Когда-то строения в городе (жилье, клубы, баня) принадлежали МПС, а теперь всё это передали в городскую собственность, не поинтересовавшись, в добрые ли руки».

Григория Фёдоровича заинтересовало: добрыми ли оказались руки у новых хозяев? Особенно его как любителя парной беспокоила судьба бани.

«Новые хозяйка, – делился своей бедой автор, – объявили, что баня нерентабельна, и подали заявку на продажу. В апреле 2010 года её закрыли... А я пользовался её услугами с 1946 года...»

Интересно получается, подумал Григорий Фёдорович, более шестидесяти лет баня, значит, была рентабельна, а потом вдруг перестала. А ведь баня относится к социально значимым городским объектам. Так можно и поликлинику посчитать нерентабельной.

Закончил автор своё письмо на поэтической ноте: «А людям баня так нужна, как птице крылья для полёта!»

– Точно! – оценил сравнение Григорий Фёдорович, который как раз мучился в поисках подходящего образа. – Лучше и не скажешь! В конце письма стояла подпись: «Стыбе Ехан Фрицович, бывший работ-

ник локомотивного депо Рубцовск, труженик тыла, ветеран труда».

Григорий Фёдорович как человек небезразличный к нуждам трудящихся переслал письмо в администрацию города Рубцовска. И получил от туда подробный ответ.

Чтобы не мучить читателей полным текстом официального документа, Григорий Фёдорович выбрал из него лишь самые доступные для понимания места.

«...Определением арбитражного суда, – старательно вникал в суть изложенного в письме Григорий Фёдорович, – муниципальное унитарное предприятие «Железнодорожник» объявлено банкротом и в отношении его открыта процедура конкурсного производства. Конкурсным управляющим предприятия утверждён Плуталов Е.В.».

Далее администрация города ссылалась на ответ самого Плуталова, в котором, в частности, говорилось:

«На основании предложенного конкурсного управляющего о порядке, сроках и условиях продажи имущества муниципального унитарного предприятия «Железнодорожник» МО «Город Рубцовск» и допущенных в них, утверждённых собранием кредиторов, имущество было выставлено на торги в следующем порядке...»

Григорий Фёдорович добросовестно и безуспешно пытался уловить смысл. Лишь в самом конце двухстраничного официального послания промелькнуло что-то похожее на ответ по конкретному вопросу.

«Если я всё правильно понял, – подвёл итог прочитанному Григорий Фёдорович, – то вроде бы официальные лица обещают, что баня будет... А там кто их знает, что они имеют в виду, редкий человек способен продаться сквозь витиеватость бюрократического языка. Он ведь чем силён, этот язык, – в первую очередь своей непонятностью».

ПРОФЕССИОНАЛ

Долгая дорога домой

СПАСТИ ОТ БЕДЫ МОЖЕТ ОДИН ВНИМАТЕЛЬНЫЙ ВЗГЛЯД



ФОТО: СЕРГЕЙ МИХАЛЁВ

АПРЕЛЬСКИМ ВЕЧЕРОМ ПО ПЕРЕГОНУ ПОДГОРНОЕ – РОССОШЬ ШЁЛ ГРУЗОВОЙ ПОЕЗД. В ХВОСТЕ НЕСЛИСЬ ВАГОНЫ С МЕТАЛЛОМ. ГРУЗ, НА ОСТАНОВКАХ НАМЕРТВО ПРИЖИМАЮЩИЙ ТЯЖЁЛЫЙ СОСТАВ К РЕЛЬСАМ, ПРИ ДВИЖЕНИИ РАСКАЧИВАЛ ВАГОН.

Проходивший переезд заметил начальник Росошанской дистанции энергоснабжения ЮВЖД Сергей Тимофеев. То, что он увидел, заставило его связаться с энергодиспетчером и потребовать срочно сообщить движением, что предпоследний вагон раскачивается по горизонтали сильнее обычного. «Болтало его как-то не так, вот и решил сообщить, – говорит Сергей Тимофеев. – Мало ли что, в нашем деле лучше перестраховаться».

Скорость движения поезда сразу ограничили, а в Росоши и вовсе остановили для осмотра. Выяснилось, что в колпаке скользну возник излом, повреждённым оказался и сам скользун. Естественно, «больную» единицу подвижного состава от поезда отцепили.

Если бы не бдительность одного человека, то беды не миновать, ведь даже нарушение зазоров по скользуну грозит сходом вагона с рельсов. Про те повреждения, симптомы которых заметил Тимофеев, и говорить не приходится, вагон – особенно расположенный в хвосте состава – мог завалиться на любом повороте. На скорости это был бы не простой сход, гружённый вагон мог бы утянуть за собой ещё несколько, а то и пошибать опоры контактной сети на главном ходу дороги, не говоря о повреждениях самого пути.

«Меня потом все спрашивали, что я делал на перегоне вечером. А я всего-то осматривал хозяйство перед вёсенним объездом начальника дороги и заехал посмотреть, как идут дела на переезде, который модернизируют», – рассказывает Сергей.

У СЕРГЕЯ ТИМОФЕЕВА НЕМАЛЫЙ ФРОНТ РАБОТ

Держит вверенную ему дистанцию под постоянным контролем Сергей Юрьевич с 2007 года. Повышенное внимание – это уже дело привычки. Когда Тимофеева назначили начальником Росошанской дистанции энергоснабжения ЮВЖД, она уже два года подряд числилась аварийной, была в чёрном списке на всей сети дорог.

Числиться в аутсайдерах было за что. Взять хотя бы случай в районе станции Митрофановка. Несколько лет назад в самый пик отпускного сезона там стала заваливаться старая опора контактной сети, вовремя не заменили. Она готова была рухнуть прямо на рельсы, а это главный путь магистрали на юг. Опору успели удержать: зацепили обычным автокраном. Только

с таким потоком поездов – был как раз пик летних перевозок – выделить «окно», обесточить участок и заменить опору было труднейшей задачей. Так и держали опору несколько суток, пока не подгадали момент для её замены. При таком состоянии опор нечего говорить о состоянии зданий дистанции и прилегающих территорий.

На этот фронт и бросили Тимофеева, работавшего тогда ревизором службы энергоснабжения в управлении дороги в Воронеже. «До ревизора я прошёл долгий путь, а начал его вовсе не в Черноземье, а в далёком Баку», – вспоминает энергетик. Его отец работал в дорожной электротехнической лаборатории, он сразу сказал сыну, что куда мальец не денется,

будет железнодорожником. «Так я и пришёл в 1992 году электромехаником и проработал три года. А потом всей семьёй перебрались в Воронеж, тут я стал электромонтёром, потом энергодиспетчером, инженером по контактной сети, параллельно получал высшее образование. В итоге забрали меня в управление дороги ревизором, может быть, из-за опыта», – говорит Сергей Тимофеев.

Когда ему доверили Росошанскую дистанцию, для энергетика это казалось временной работой. Жена Оксана, дочка Дарья и Анна и сын Александр остались в Воронеже, а глава семейства отправился в Росошь, за 200 км от семейного очага. «Тогда жена отпустила, а сейчас, когда пятый год мы видимся только по выходным, уже договаривает бросить работу и возвращаться. А я не могу, мне доверили дистанцию, и я не могу её бросить, подвести людей...» – сетует Сергей Юрьевич.

Так и живёт Тимофеев работой, даже в служебную квартиру не всегда возвращается по вечерам. Около его кабинета есть маленькая комната с диваном, телевизором и холодильником. Там зачастую и остаётся. А утром вышел за дверь – и уже на службе. Одна из стен кабинета начальника дистанции увешана благодарностями и грамотами, в которых отражены как личные заслуги Тимофеева, так и достижения коллектива. Причём первые из них датированы 2007 годом, уже тогда дистанция начала возрождаться.

Сейчас хозяйство отлажено, опоры не заваливаются, в заборах вокруг режимных объектов нет лазеек для срезания углов пешеходами, и сама территория замощена – после дождей не надо искать тропку посуше.

Модернизируется и само «сердце» дистанции – тяговые подстанции. В Евдаково и Райновской – тяговые трансформаторы и распределительные устройства. Также реконструирована контактная сеть на нескольких перегонах. А впереди ещё много работы. Скоро будет запущена совершенно новая модульная подстанция в Подгорном. «Хорошо, что нам как путейцам не надо ждать оттепели для серьёзной работы на линии, – говорит Тимофеев. – С самого начала января начали трудиться, чтобы успеть к летним перевозкам. С интервалом в несколько минут пассажирский проходит, а ведь ещё и грузовые поезда. Так что сейчас радуемся, когда в выходные можно работать и по ночам. И пусть перерасход зарплаты из-за сверхурочных почти миллион рублей, зато к летнему пику перевозок подготовимся».

Так и работают энергетики вместе с путейцами: пока одни занимаются рельсами, шпалами и балластом, другие ремонтируют контактную сеть. «У пу-

Так и живёт Сергей Тимофеев работой, даже в служебную квартиру не всегда возвращается по вечерам

тейцев «окно» 4–5 часов, а нам одним больше двух не дают, так что мы всё прекрасно успеваем и дружим службами, – рассказывает энергетик. – Работы у всех хватает, потому и результатов добиваемся хороших. А для меня лично единственная дорога домой – вывоз дистанции на хорошие позиции и полная самоотдача в работе. В Росоши хорошо, люди тут очень добрые, щедрые и гостеприимные, но я хочу к семье. Наград за пять лет я вместе с коллективом добился многих, но самая главная – возвращение – ещё впереди».

СЕРГЕЙ МИХАЛЁВ,
СОВ. КОРР. «ГУДКА»
ВОРОНЕЖ

Страницы истории

Наши даты

БОЛЕЕ ПОЛУВЕКА НАЗАД В СТРАНЕ БЫЛ ВЫПУЩЕН ПОСЛЕДНИЙ ПАРОВОЗ

• 115 лет назад – 4 июня 1896 года учреждено Московское инженерное училище, преобразованное в 1913 году в Московский институт инженеров транспорта (МИИТ). Ныне (с 15 июня 1993 года) это Московский государственный университет путей сообщения, он готовит специалистов высшего и среднего профессионального образования для железнодорожного транспорта и других отраслей по более чем 60 специальностям и направлениям.



ФОТО: АЛЕКСЕЙ СИДОРОВ

детельствующих о всех этапах развития транспортной науки и железнодорожной техники. В 1990-х годах при музее создано два филиала – «Отечественное мостостроение» и «Натурный подвижной состав».

• 70 лет назад – 22 июня 1941 года в 00 часов 00 минут международный поезд Москва – Берлин проследовал через Брест. В 2.00 от станции Брест к мосту через Буг отправился грузовой эшелон в счёт взаимных поставок, оговорённых Пактом о ненападении, подписанным с Германией. А в 4 часа утра фашистская авиация начала бомбить советские города и железнодорожные узлы. Началась Великая Отечественная война.

• 5 лет назад – 23 июня 2006 года в чувашском городе

Ключ к знаниям МИИТ передаёт от поколения к поколению

Алатyre открылся новый железнодорожный вокзал. В прекрасном здании общей площадью 865 кв. м расположились три зала ожидания, буфет, камеры хранения и специальное помещение для проведения выставок и концертов.

• 70 лет назад – 24 июня 1941 года с 18.00 по московскому времени на всех железных дорогах СССР был введён воинский график движения поездов, предусматривавший первоочередное продвижение воинских эшелонов, максимальное использование пропускной способности линий и обеспечение чёткой работы станций.

• 150 лет назад – 26 июня 1861 года открыто движение поездов на участке Москва – Владимир Нижегородской железной дороги. Движение на всём протяжении Московско-Нижегородской железной дороги началось 1 августа 1862 года.

• 55 лет назад – 29 июня 1956 года в Коломне выдающийся конструктор локомотивов Лев Лебединский открыл митинг, посвящённый двум событиям: выпуску на Коломенском машиностроительном заводе последнего паровоза П36-0251 (10420-го по счёту) и первого послевоенного тепловоза ТЭ3-1001. Конструктору довелось руководить созданием обеих этих машин. Наступала новая эра: из ворот завода стали выходить серийные грузовые тепловозы.

• 70 лет назад – 29 июня 1941 года началась оборона Заполярья. Фашисты планировали с ходу захватить город Мурманск и Кировскую железную дорогу. Эти планы провалились. На перешейке полуострова Средний врагу так и не удалось продвинуться за пограничный знак СССР.

КАЛЕНДАРЬ ЛИСТАЛ
СЕРГЕЙ БОГАТКО

Консультация

По семейным обстоятельствам

Для отпуска за свой счёт необходимы уважительные причины

НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ «ГУДКА» ОТВЕЧАЕТ ГЛАВНЫЙ ПРАВОВОЙ ИНСПЕКТОР ТРУДА РОСПРОФЖЕЛА Яков КУПРЕЕВ.

– Оговаривается ли где-то максимальный срок отпуска без сохранения зарплаты?

СВЕТЛАНА МАКСИМОВА
Воронеж

– В ч. 1 ст. 128 Трудового кодекса говорится, что отпуск без сохранения заработной платы может быть предоставлен по письменному заявлению работника в связи с семейными обстоятельствами и другими уважительными причинами. Продолжительность такого отпуска определяется по соглашению между работником и работодателем и максимальным сроком не ограничивается.

Наряду с этим законодательством предусматривается ряд случаев, когда работодатель обязан предоставить такой отпуск. При этом его продолжительность регламентируется либо ТК, либо федеральными законами. Например, ч. 2 ст. 128 ТК содержит положение о том, что работающим пенсионерам (по возрасту) работодатель обязан в году предоставить отпуск без сохранения заработной платы продолжительностью до 14 календарных дней.



ФОТО: ЕЛЕНА ПИЧУГА

Можно каждые две недели ездить на три дня на море – были бы деньги

А работникам, допущенным к вступительным экзаменам в вузы, согласно ч. 2 ст. 173 ТК работодатель обязан предоставить отпуск без сохранения заработной платы продолжительностью 15 дней.

– На сколько частей возможно разделение ежегодного оплачиваемого отпуска в соответствии с трудовым законодательством?

СЕРГЕЙ СМIRHOV
Новосибирск

– В соответствии со ст. 125 ТК ежегодный оплачиваемый от-

пуск может быть разделён на части по соглашению между работником и работодателем, при этом одна из его частей должна быть не менее 14 календарных дней.

Законы не устанавливают, на сколько частей допускается деление отпуска. В связи с этим оставшиеся дни отпуска могут быть разделены на любое количество частей (например, 6 и 8 дней, три раза по четыре дня и т.д.), если работник и работодатель достигнут соглашения по этому вопросу.