



Николаю Моисееву 99 лет



4 марта ветерану Великой Отечественной войны и старейшему работнику рудника «2-й Советский» Николаю Алексеевичу Моисееву исполнилось 99 лет. Поздравить Николая Алексеевича приехали представители Совета ветеранов «Дальполиметалла» и представитель руководства предприятия.

⇒ Стр. 4-5

Дороги, которые нас объединили



До 1947 года в Дальнегорск (тогда Тетюхе) из Владивостока по суше никто не ездил - не было дороги. Сегодня этот факт малоизвестен, поэтому мы решили в подробностях рассказать о строительстве автомобильной дороги, 70 лет назад соединившей наш город с краевым центром.

⇒ Стр. 4-5

Самый редкий на Земле



Чароит - уникальный цветной ювелирно-поделочный камень (минерал). Единственное в мире месторождение чароита находится на стыке Якутии и Иркутской области, на водоразделе рек Чара и Токко. Чароит считается камнем очарования, душевной чистоты и талисманом благоразумия.

⇒ Стр. 6

Преодоление себя

За одни сутки 16-17 марта уроженец Дальнегорска Алексей Чахлов совершил небывалый по энергозатратам спортивный подвиг. Он 11 раз поднялся на вершину горы Фалаза, набрав суммарную высоту, превышающую по вертикали Эверест - 8870 метров.

⇒ Стр. 6

Настоящий бригадир



Бригадира дробильщиков ЦОФ Ивана Батюка в «Дальполиметалле» знают многие. Ещё бы, ведь Иван Иосифович трудится на обогатительной фабрике более 40 лет.

⇒ Стр. 7

Воровство на производстве



Экипажи тепловозов из ЖДЦ, падкие на бесплатное дизтопливо, - нередкие гости в кабинете службы безопасности «Дальполиметалла». Иногда на узкоколейке предприятия с поличным за один раз ловят по два экипажа! Как, например, 10 февраля...

⇒ Стр. 8

Стихи Евгения Долматовского



... Доброта - лишь только для добрых,
Чистота - лишь только для чистых,
Прямота - для прямых и честных.
А для подлых - ненависть наша.
Надо их же собственной грязью
Беспощадно забить им глотки.

1966 год
⇒ Стр. 8

Горизонты участка «Королевский»

Майминовское месторождение развивается особым путём. Если в начале своей истории «Майминовка» ориентировалась в основном на добычу руды открытым способом, то в последние годы полиметаллические руды на участке «Королевский» обрабатываются исключительно под землёй. Что ж, надеваем каску, берём в ламповой фонарь и отправляемся на подземные горизонты «Майминовки» вместе с геологами «Дальполиметалла».

В условиях форс-мажорных обстоятельств, с которыми время от времени сталкиваются самые крупные рудники «Дальполиметалла», нагрузка на остальные добычные участки возрастает. Вот и на «Королевском» отмечается поступательное ежемесячное увеличение добычи руды - в среднем на 15-17%. Это свидетельствует о слаженной работе коллектива, о заинтересованности работать качественно, на совесть.

Горнорабочие очистного забоя, машинисты ПДМ, горные инженеры - все стремятся выполнять план по добыче и качеству руды. Но больше всех, пожалуй, об этом думают разведчики недр, геологи. Один из них - участковый геолог Виталий Гаврилович Бородин. Очевидно, что для него поиск и локализация рудных тел на Майминовском жильном серебро-полиметаллическом месторождении - процесс сложный, но одновременно творческий. За много лет не сосчитать, сколько личного времени и труда вложено им в составление отчётов, рисование проектов, анализирование проб и т.д. На «Королевском» Виталий Гаврилович трудится давно, месторождение знает отлично и детально понимает, в каком направлении должны развиваться горные работы.

Когда Майминовское месторождение только начинали осваивать, горняки уже закладывали первые штольни, которые впоследствии стали называться горизонтами «Майминовки». По этим штольневым горизонтам на поверхность удобно доставлять руду, богатую серебром, свинцом и цинком. Любопытно, что столетие назад подобным способом обрабатывалось месторождение Верхнее - тоже проходили штольни, в приустевой части соединённые между собой бремсбергом. И лишь в 1930-х с началом



Месторождение «Майминовское», геологи на рудоворе штольни № 3



Отец и сын - бригадир Валерий Черепанов и проходчик 4 разряда Иван Черепанов



Геолог В.Г. Бородин



Доставка руды на поверхность

проходки штольни «Артём» началась история освоения рудника «Верхний» на глубину...

Нечто похожее происходит и на «Майминовке» - штольневые горизонты участка «Королевский» расположены друг над другом. Сегодня, по словам главного геолога «Дальполиметалла» Валентина Олеговича Духова, основные работы сосредоточены на отметке +500 метров. На этом сквозном откаточном горизонте курсирует компактная погрузочно-доставочная машина ЛН-203. Там же встречаем легендарную бригаду Валерия Черепанова. Они только начали проходку нового восстающего - вертикальной 60-метровой горной выработки. Крепление из больших листовенных брёвен смотрится внушительно. Кстати, много лет назад Валерий Черепанов трудился на «Верхнем», старейшем руднике «Дальполиметалла». А сегодня на «Королевском» профессию проходчика осваивает уже его сын Иван Черепанов, который работает в одной бригаде с отцом. Лучшего наставника не найти!

Помнится, несколько лет

назад мы писали о сбойке двух штолен на горизонте +500 метров, где также работала бригада Черепанова. Как и начало скважинной отбойки на «Майминовке» или первое применение там ПДМ, сбойка пятисотого метра для месторождения стала историческим событием, связанным, в первую очередь, с перемещением горных работ на подэтаж ниже.

- У Майминовского месторождения большие перспективы, - говорит главный геолог предприятия В.О. Духов. - Об этом свидетельствует, в том числе, геологоразведочное бурение. Рудные тела хоть и маломощные, но зато значительно обогащены серебром. Бывало, что в камере № 11 в отдельных пробах содержание серебра доходило до 5 кг на тонну руды! Впрочем, это, скорее исключение, но в целом Майминовка отличается именно своей сереброносностью.

Перспективности участку «Королевский» добавляет и его соседство с очень важным в стратегическом отношении Черемшанским рудным узлом. Кто бы что ни говорил, но именно там, по соображениям геологов, из-

учавших этот район десятилетиями, высока вероятность создания промышленного центра с ресурсной базой и обогатительной фабрикой. Кстати, о том, что район Черемшан рудоносный, было известно больше ста лет назад, когда действовали рудники Арцевский и Кирилловский. Сложно себе представить, что руду тогда возили в телегах по конной дороге вдоль реки Лидовки десятки километров, а потом морем отправляли за рубеж...

Но вернёмся на горизонты «Майминовки». Сегодня здесь бурлит трудовая жизнь. То и дело слышно шипение сжатого воздуха, треск рудных перфораторов, звук дизельного двигателя ковшевой машины. Вслед за эксплуатационной разведкой и проектировщиками горняки осваивают фланги месторождения - проходят новые выработки, готовят камеры к очистной выемке и обрабатывают эти камеры. Запасы «Майминовки» прослежены до пятой штольни на отметке +440 метров и ниже. А значит, горизонты участка «Королевский» будут только расширяться.

ПЕРЕОСНАЩЕНИЕ

Новая ПДМ Sandvik LH-307



Для рудника «Николаевский» приобретена новая погрузочно-доставочная машина Sandvik LH-307. Характерной чертой ПДМ является полностью закрытая и герметичная кабина, обеспечивающая машинисту не только отличную защиту, но и первоклассный комфорт. Такая комплектация ПДМ для «Дальполиметалла» - редкость. Но в будущем, ведущие горные инженеры в этом не сомневаются, рудники предприятия оснастят самыми лучшими подземными машинами Sandvik - надёжными и удобными в эксплуатации.

Техническое переоснащение - это не просто слова. Сегодня «Дальполиметалл» поэтапно обновляет парк подземной самоходной техники, отдавая предпочтение дорогим, но качественным моделям ПДМ и СБУ Sandvik. Уже в апреле новый самосвал появится, например, на руднике «2-й Советский», а 4-кубовая ковшевая машина - на «Николаевке».

Выбор в пользу подземной спецтехники Sandvik обусловлен, в том числе, тем, что на территории центрального склада «Дальполиметалла» функционирует склад ответ-

ственного хранения запчастей компании Sandvik. Сервисный инженер Sandvik совместно с инженерной службой предприятия наблюдает за техническим состоянием самоходной техники Sandvik, контролирует правильность её эксплуатации и своевременность техобслуживания. Такое взаимодействие обеспечивает постоянное наличие запасных частей на территории предприятия и своевременное выполнение требований завода-изготовителя по техническому обслуживанию самоходной техники Sandvik.

НАШИ ВЕТЕРАНЫ

Николаю Моисееву 99 лет



4 марта ветерану Великой Отечественной войны и старейшему работнику рудника «2-й Советский» Николаю Алексеевичу Моисееву исполнилось 99 лет. Поздравить Николая Алексеевича приехали представители Совета ветеранов «Дальполиметалла» и представитель руководства предприятия. Николай Алексеевич пребывает в добром здравии, он рассказал, что более полвека трудился в «Дальполиметалле» подземным электрослесарем. На работу в комбинат «Сихали» устроился в 1947-м, после демобилизации с Тихоокеанского флота, где служил в звании старшины первой статьи по ремонту орудий на торпедных катерах.

Длинная и богатая на события жизнь Николая Алексеевича заслуживает уважения – ветеран войны, труженик, глава большой семьи. Вниманием близких он не обделён, что заметно сразу – чистота, порядок, уют.

Николай Алексеевич живёт в добротном тёплом доме, который построил своими руками почти 60 лет назад. Место для своей усадьбы он выбрал, пожалуй, самое красивое в Дальнегорске – с потрясающим видом на центральную часть города, сопку Телевизионную и распадок Светлого ключа. Здесь росли его дети, отсюда они наблюдали за строительством нашего Дальнегорска.



Николай Алексеевич хороший рассказчик, в подробностях вспоминает о былом, например, о своём детстве, которое прошло в подмосковной деревне Медведево. Время было непростое, а семья многодетная, поэтому зарабатывать на жизнь самостоятельно Николай Алексеевич начал после школы. Профессию выбрал востребованную – стал электриком. Окончив училище, до 1939 года работал электриком на Казанском вокзале в Москве. А потом случилась война – повестка в военкомат, распределение на Дальний Восток, Тихоокеанский флот.

Николай Моисеев служил на торпедном катере в Тимофеевке, патрулировал побережье на севере Приморского края, охранял военные суда на базе и во время переходов. За проявленный героизм в советско-японской войне 1945 года Николай Алексеевич награждён боевым орденом «Отечественной войны», медалями «За отвагу», «За боевые заслуги», «За победу над Японией».

После капитуляции Японии

Николай Алексеевич в родную подмосковную деревню Медведево не вернулся, остался в Приморском крае, говорит, прикипел к этим местам душой. Узнав о том, что комбинат «Сихали» нуждается в рабочих кадрах, отправился в Тетюхе, где ему предложили общежитие.

Устроился Николай Алексеевич электрослесарем на рудник «2-й Советский» и вскоре создал семью – женился на Инессе Николаевне, дочери горного мастера, уважаемого человека Николая Сергеева.

За много лет в «Дальполиметалле» Николай Алексеевич проявил себя добросовестным и ответственным работником. Об этом свидетельствуют грамоты, благодарности от руководства предприятия, записи в трудовой книжке. Надо отметить, что знания Николая Моисеева были востребованы на всех рудниках предприятия – он налаживал электротрику в штольнях, ремонтировал подъёмные машины. Электрификацией ДК «Горняк» занимался тоже он, Николай Алексеевич Моисеев.

На вопрос: «В чём секрет долголетия Николая Алексеевича?» его сын Борис Моисеев ответил так:

– Отец ведёт здоровый образ жизни. Никогда не имел пристрастия к алкоголю и никогда не курил. Мы с братом Сергеем тоже не имеем этой пагубной привычки. Помню, когда был ещё ребёнком, отец подавал нам положительный пример, занимаясь спортом. Он был ведущим игроком в футбольной команде «Дальполиметалла».

Семейную жизнь Николай Алексеевич Моисеев создавал по унаследованным деревенским правилам, может, поэтому отказался от жизни в многоэтажке. Сам построил дом на живописном склоне, откуда центральная часть Дальнегорска видна как на ладони. Теперь его дом – родовое гнездо для сыновей, внуков и правнуков, часто навещающих Николая Алексеевича, уважающих его преклонный возраст. Наверно, так выглядит настоящее семейное счастье, созданное трудом и терпением.

НАЗНАЧЕНИЕ

Главный инженер

15 марта инженерную службу «Дальполиметалла» возглавил Валентин Валентинович ШИШ – молодой и перспективный горный инженер.

Валентин Валентинович родился в 1981 году. В 2000-м окончил Дальневосточный государственный технический университет (ДВГУИ имени В.В. Куйбышева) по специальности «Подземная разработка месторождений полезных ископаемых». Вскоре там же, в ДВГУ, защитил диплом о втором высшем образовании по специальности «Экономика и управление на предприятиях».

Производственную деятельность начал в 2006 году в «Дальполиметалле» на руднике «Николаевский»

подземным горным мастером.

С 2009-го по 2015 год работал на Чукотке в ОАО «Рудник Каральвеем», где прошёл путь от горного мастера, начальника участка подземных горных работ до главного инженера рудника.

В декабре 2015 года Валентин Валентинович вернулся в ГМК «Дальполиметалл», приступив к обязанностям главного инженера рудника «2-й Советский». Вскоре, в августе 2016 года, он назначен начальником производственно-технического отдела (ПТО).

МОДЕРНИЗАЦИЯ

План – до 2021 года полностью обновить технологическое оборудование

В «Дальполиметалле» закладывается фундамент для дальнейшей нормальной и стабильной работы предприятия. При этом особое внимание уделяется безопасности при работе под землёй. Например, не так давно по требованиям ПБ на всех рудниках «Дальполиметалла» внедрена система позиционирования персонала под землёй (АСУПОГ), которая в автоматическом режиме фиксирует местоположение горняков в подземных горных выработках. Также на рудниках «Николаевский» и «2-й Советский» смонтирована система аварийного оповещения, с помощью которой диспетчер по коду может вызвать любого горняка или объявить всеобщую тревогу. Впрочем, безопасность на подземных рудниках обеспечивается не только хитроумными системами мониторинга, но и надёжностью энергетического оборудования. Подробнее об этом нам рассказал начальник управления по развитию производства Сергей Николаевич Прокофьев.

– С годами коэффициент надёжности работы технологического оборудования стремится к нулю, – говорит наш собеседник. – Не секрет, что глубокую модернизацию на рудниках и в цехах «Дальполиметалла» не проводили десятилетиями. Наша задача это исправить путём поэтапного обновления основного технологического оборудования. Суммарные инвестиции в энергохозяйство – сотни миллионов рублей. В ближайшее время обновим систему управления шахтно-подъёмной установкой «Скиповая» на руднике «Николаевский». Только на одну эту цель запланировано потратить около 46 млн рублей. Далее на очереди ав-

томатизация главной вентиляционной установки рудника «Николаевский» – более 8 млн рублей. На обогатительной фабрике планируем поэтапную автоматизацию всего технологического процесса. В ЦРММ и других цехах намерены оптимизировать использование электроэнергии для получения тепла, в том числе применив альтернативные источники тепла. Это актуально в холодное время года, когда на обогрев зданий неразумно тратятся миллионы рублей. Также в плане модернизации электроприводов подъёмных машин на рудниках «Южный» и «2-й Советский». Большое внимание будем уделять и реконструкции внешнего



С марта 2017 года Валентин Валентинович ШИШ – главный инженер АО «ГМК «Дальполиметалл» и 1-й заместитель генерального директора.



электроснабжения поверхностного комплекса – на очереди замена распределительных подстанций, трансформаторов, линий электропередач.

Итак, совершенно очевидно, что в «Дальполиметалле» намерены развивать производство. Гарантированных и подтверждённых запасов руды на месторождениях предприятия хватит ещё на несколько десятилетий работы.

АКТУАЛЬНО

Мусорное варварство

Проблема утилизации бытового мусора актуальна, пожалуй, для всей России. Каждый видел и знает – стихийные свалки и полигоны ТКО повсеместно чадят ядовитым дымом, отравляют реки и грунтовые воды фенольными и ртутными соединениями, продуктами распада пластика и т.д. Дальнегорск – не исключение. И это при том, что с высоких трибун, в основном перед выборами, в прессе не раз сообщалось, что надо бы построить в нашем городе мусороперерабатывающий завод. А что в итоге? Дежурные публикации очень скоро забылись вместе с обещаниями политиков, а жизнь в Дальнегорске так и течёт своим чередом.

В нашем городе твёрдые коммунальные отходы, как известно, складываются на свалках в районе дачного посёлка Садовый и в районе давно выведенного из эксплуатации Монастырского полиметаллического месторождения. Свалки эти, к слову, не санкционированы законом, поскольку не внесены в государственный реестр размещения ТКО. Разумеется, в распадках на правом берегу реки Рудной, над которыми поднимается зловонный дым и откуда в нерестовую реку стекают ядовитые ливневые воды, природоохранные мероприятия не проводились и не проводятся. Но за деньги отходы от населения и предприятий принимаются с удовольствием.

Интересно получается! – потенциал природы в долине реки Рудной, которой на словах все так дорожат (особенно любители рыбной ловли), беспощадно угнетается ради банальной наживы отдельных граждан, привыкших нарушать закон и не уважать своих земляков.

Итак, проблема отсутствия в Дальнегорском городском округе полигонов для сбора ТКО, отвечающих требованиям экологического законодательства РФ – факт очевидный. Но выход из этой ужасной ситуации есть: инженеры-экологи ГМК «Дальполиметалл» предлагают к реализации проект по созданию такого полигона ТКО, который бы позволил исключить вредное воздей-

ствие на окружающую среду. Место для нового полигона вместимостью 7,5 млн. куб. метров и площадью 98 тыс. кв. метров выбрано в районе породного отвала на карьере рудника «Верхний». По расчётам специалистов, срок эксплуатации этого полигона рассчитан до 2031 года.

– Породный отвал рудника «Верхний» по всем параметрам соответствует требованиям для размещения отходов 4-5 класса опасности, – рассказала нач. отдела охраны окружающей среды И.А. Ручина. – Объективно, там есть санитарно-экологические условия для скла-

Решение проблемы мусорного варварства в Дальнегорске - эффективно использовать земельный участок на карьере рудника «Верхний», построив там полигон для складирования ТКО. В качестве изолирующего слоя предполагается использовать породу от вскрыши.

дирования твёрдых коммунальных отходов (ТКО), поскольку массив породного отвала надёжно изолирует вредные отходы от атмосферы, а монолитные горные породы у почвы полигона исключают контакт загрязняющих веществ с грунтовыми водами. Таким образом, мы сохраним в чистоте воздух, почву и воду. А ещё большой слой налегающих вскрышных пород будет препятствовать распространению грызунов, насекомых и болезнетворных микроорганизмов.

В ГМК «Дальполиметалл» к сохранению окружающей среды относятся ответственно: образующиеся от производственной деятельности ТКО отправляют на ближайший по-



лигон, внесённый в госреестр размещения отходов – в п. Пластун. Тем самым предприятие несёт существенные дополнительные расходы. Складевать же свои отходы на городской свалке, не внесённой в госреестр, не позволяет ни закон (ст.2.8 КоАП РФ), ни совесть.

– Разработка проектной документации на строительство полигона ТКО, а также для прохождения государственной экологической экспертизы требует вложения больших средств, которые, впрочем, непременно окупятся, – рассказала И.А. Ручина. – Поскольку «Дальполиметалл» сможет без привлечения сторонних организаций обезвредить твёрдые коммунальные отходы,

строительный мусор и нетоксичные твёрдые промышленные отходы 3-4 классов опасности, образующиеся от производственной деятельности. При таком развитии событий для предприятия предполагается снижение платы за негативное воздействие на окружающую среду. А ещё появится возможность организовать приём ТКО от жителей Дальнегорска – дополнительный доход в пользу «Дальполиметалла». Если побороться за этот специфический рынок, несанкционированные свалки могут остаться в прошлом, отчего в Дальнегорске всем будет только лучше, а санитарно-эпидемиологическая обстановка станет благоприятной.

Забываемые профессии

За вековую историю эксплуатации узкоколейная железная дорога «Дальполиметалла» не раз меняла свой облик: на смену паровой тяге приходили тепловозы, колею расширили с 600 до 750 мм, сокращалась длина путей, менялся подвижной состав и, конечно, в прошлое канули некоторые железнодорожные профессии. И ведь правда, прошли времена, когда на платформах железных дорог звучал колокол, семафоры поднимали крылья, дудели в рожки стрелочники, дежурные в красных фуражках поднимали над головой сигнальные диски. Прошли времена, когда по перронам ходили путевые обходчики с неизменными своими атрибутами – гаечным ключом и молотком на плече, чтобы забить вылезший костыль, подтянуть ослабшую гайку и важно показать флажок проходившим поездам. Прошли времена, когда на станциях, в том числе в Тетюхе, стояли локомотивы, шипящие паром и клокочущие серо-белыми клубами дыма... Из письменных источников известно, что от паровозов сто лет назад пахло гарью, керосином, смазкой, шпальной смолой, песком. Сегодня паровая тяга на железных дорогах используется разве что как аттракцион для туристов. За исключением немногих беднейших стран, где паровозы местами остались от старой колониальной эпохи и до сих пор возят пассажиров. Если вам, читатель, повезёт побывать в такой экзотической стране и увидеть машиниста паровоза, знайте, перед вами «динозавр», представитель забытой профессии. С ней и начнём наше повествование.

Машинист паровоза

Во все времена профессия машиниста паровоза считалась ведущей на транспорте, поскольку на ней замыкался весь огромный процесс деятельности железной дороги. Разумеется, машинист был одновременно и механиком, знал устройство паровоза, обслуживал его должным образом. Надо сказать, в старину обращение «господин механик» было совершенно обычным делом, подчеркивало уважительность тона, поскольку указывало на наличие технического образования. Далеко не каждый мог стать машинистом. Например, на паровозах Царскосельской железной дороги машинистами работали англичане. Вплоть до конца XIX века на русских железных дорогах по контракту машинистами служило немало немцев, шведов и бельгийцев, многие из которых стали подданными нашей страны.

Помощник машиниста и кочегар

По фильмам мы знаем, что в кабине паровоза по штатному расписанию работали несколько человек. Традиционно вместе их называли «бригадой» – машиниста с помощниками. Слово «бригада» в отношении паровозников появилось при советской власти, в 1920-е годы, сменив дореволюционное «прислуга».

Слова «помощник» и «кочегар» – ровесники «сухопутного парохода». Любопытно, что кочегаров недолго называли «истопниками», а затем позанимствовали слово из обихода флота. Следует отметить, что на паровозе уголь в топку бросал не кочегар, а более опытный помощник. На кочегаре же лежали другие вспомогательные обязанности. Он смазывал буксы, набирал масло и воду, подгрёбал уголь из тендера в лоток, подсыпал его в стокерную



Тетюхе. Рабочие железнодорожного цеха дореволюционного периода

пили дровами. Потому у некоторых моделей паровозов шуровки были круглые – под форму полена. Потом же стали делать паровозные «пасти» вытянутыми, полуovalными, для того чтобы при броске угля в них удобно было лопату располагать. Ветераны-железнодорожники рассказывали, что на средней мощности на паровозах серии «Э» за 70 километров пути сгорал полный тендер берёзовых дров. Это называлось «под метлу». Топили, кстати, и сланцем, и торфом, а в гражданскую войну даже сухой воблой и копчёной рыбой! Такое «топливо» нередко было причиной больших проблем, когда топки зашлаковывались, приходилось вставать на перегоне, заливать колосники, терять пар... Но, несмотря на трудности, бригады паровозов делали всё, что требовали дорога и машина – содержать паровоз в исправности и чистоте, соблюдать график следования.

Что ни говори, а паровоз требовал к себе особого внимания, различных смазок он потреблял бочками. До 40 точек смазки доходило на одном паровозе, каждую из них нужно было обслуживать регулярно. Где-то подлить из маслёрки с длинным носом, где-то вкчать винтовым прессом или зафуговать массивной спринцовкой. Потому что помощника или кочегара в кармане спечовки всегда лежал гаечный ключ для откручивания смазочных гаек и был при себе кусок ветоши для обтирания пальцев.

Представьте, что самые первые паровозы смазывали... говяжьим

дро-продувательные краны. Когда в цилиндры подавался пар, он с шипением вылетал в эти краны и образовывал возле передка паровоза необыкновенно живописные белые клубы. Но прежде чем открыть регулятор, машинист паровоза спрашивал своего помощника, нет ли кого возле кранов. Бывало, невнимательных зевак ошпаривали. Впрочем, опасности пострадать на перроне от горячего пара вскоре не стало: эпоха паровозов завершилась в 1956 году, когда было принято решение прекратить их выпуск и перейти на другие виды тяги.

Обходчик

Обходчики появились сразу после построения железных дорог и следили за безопасностью движения, контролируя и при необходимости исправляя путь (рельсы, шпалы, насыпь). В России обходчики появились в XIX веке. Поначалу их называли путевой стражей. При них всегда были сигнальные флажки – красный и зелёный, позже красный и жёлтый; комплект петард, длинный молоток, гаечный ключ, мешок с едой. Одевались путевцы просто. Летом – форменные сапоги, штаны, гимнастерка. Зимой – валенки, меховая шапка и тулуп. Обходчик должен был досконально знать каждую шпалу на своём участке протяжённостью 7-8 километров. Благодаря таким специалистам в XIX веке удалось предотвратить много железнодорожных крушений.

Путеец в прошлые времена жил как простой крестьянин. Но имел ряд существенных привилегий – у него были паспорт, зарплата, бесплатная форма, казённые дрова, жильё, единые для работников железных дорог льготы и почти неограниченный размер покоса. Обходчики непременно имели домашний скот, птицу. Благо, травы разрешалось косить сколько хочешь. Участки у некоторых были по полтора гектара. Провизию к самым глухим сторожкам подвозили на путевой дрезине или останавливали поезд с вагоном-лавкой. Закупали семьи обходчиков продукты мешками, потому что магазина поблизости не было и за каждой мелочью быта приходилось далеко ехать. Но было в такой жизни и немалое преимущество: свежий воздух и начальство далеко.

Будки обходчиков на каждой дороге строились по стандартному проекту, стояли они на полянах у полотна вдоль дороги с садочками и стандартными витыми оградками. Пикетные столбики для красоты выкладывались звёздочками из красного кирпича, поэтому на фоне непременно выровненных бровок и откосов путь выглядел образцово. В старину существовали ещё столбики, которые указывали границы участков, дистанций или околотов. Их называли граничные столбики. Все линейные работники службы пути – сторожа, обходчики, монтеры – относились к определённому околотку. Он имел номер, а дистанция обозначается по названию станции,

на которой находится контора.

Днём и ночью, в холод и жару, в проливной дождь и засуху, в осенний ветер и весеннюю распутицу шёл на обход пути человек в форменной фуражке путейца. На боку, на ремне висели у него сигнальные флажки. В особом пенале – комплект петард. На плече – мешок с едой, длинный молоток и гаечный ключ. Увидит ослабший костыль, которым рельс прибит к шпале, – подбьёт парой точных ударов молотка. Заметит хотя бы чуть разболтавшийся стык – затянет гайку ключом. Малейшая изменившаяся кривизна рельсов, малейшая неровность – и обходчик, знающий на своём участке обхода буквально каждую шпалу, каждую потаённую особенность полотна, немедленно опускается на корточки и начинает исследовать подозрительное место. Сколько выявлено острых дефектов, сколько предотвращено крушений и аварий!

В конце 1950-х годов XX века крест на профессии обходчика поставил Борис Павлович Бешев, министр путей сообщения. «Как ни поеду с объездом, все они в стороне от пути со своими флажками стоят и ничего не делают», – говорил Бешев. В итоге к концу 1960-х профессия обходчика, имевшая столь же почтенный возраст, как и весь железнодорожный транспорт, прекратила своё существование и была заменена на другую – «монтер пути». Среди аргументов главным значилось переоснащение магистралей, появление новой техники, которая заменит людей.



По материалам книги А. Вульфо «Повседневная жизнь российских железных дорог»



Тетюхе. 1940-е годы

В общем, машинист был на паровозе главным, отвечал за всё. Если вставали на перегоне из-за неисправности топки, то он и в топку лазил. Провалится, например, колосник, а ехать надо, да и в зарплате за заход на внеплановый ремонт пострадать никому не хочется. Тогда надевал машинист на себя два ватника, две пары рукавиц, закутывался, забинтовывал лицо, оставляя лишь щелочки для глаз (брови всё равно обгорали, а угольный налёт под глазами у паровозников вообще оставался навсегда), обольют его как следует водой – тщательно, насквозь. Горящий слой сгребут в сторону от провалившегося колосника, расчищают место для работы, снижают давление пара в котле, насколько могут, уменьшают температуру в топке. Затем в шуровку просят доску или полушпалок, чтобы по ним можно было сползти на колосники к расчищенному месту. И машинист медленно сползал в самое пекло. Там он очень аккуратно, без резких движений, успевал сделать две-три точных манипуляции (например, опустить лист железа на место провалившегося колосника), и его немедленно вытаскивали за ноги. К тому моменту одежда на нём уже вся дымилась. Говорят, редко какой машинист хоть раз не лазил в горячую топку. Вот такая была работа!

Неудивительно, что у машинистов была самая высокая зарплата на железной дороге среди всех рабочих профессий, связанных с движением поездов. Она в полтора-два раза превышала зарплату стрелочников, кондукторов, путевых рабочих и даже дежурных по станции. Кроме того, у машинистов была возможность дополнительных заработков: премиальные, за нагон опоздания, за экономии топлива, за вождение тяжёловесных поездов и т.д.

машину, если паровоз был оборудован стокером. А задача помощника – держать пар должного давления. Это было большим искусством, особенно при отоплении плохими низкосортными углями, которые плохо горели и портили котёл. Хорошего же угля паровоз расходовал в три-четыре раза меньше.



Район Садового. По пути в Рудную Пристань

Опытные помощники, чувствовавшие уголь, знали, когда и сколько его подбрасывать. За экономию угля, кстати, платили очень хорошо. Паровозники эту премию называли «третьей получкой».

Интересно происхождение слова «шуровка». Пошло оно от слова «шуровка», что означает «отверстие в котле для заброски топлива». Таким образом, шуровать топку – это не ворочать в ней скребком, как многие могут подумать, а именно кидать в неё уголь.

Ещё одна деталь – на заре железнодорожной эры паровозы то-

сало! Такая смазка называлась «техническое сало». Позднее появились олеонафт – нефтяная смазка. Смазывали и мазутом, пока не изобрели минеральные масла промышленного производства. На паровозы давали осевое зимнее или летнее масло, которого уходило чуть ли не центнер за поездку, а ещё цилиндрическое и компрессорное для насоса. В общем, весь пол в кабине машиниста был уставлен маслёрками и масляными коробами. Каждую маслёрку красили в свой цвет или подписывали, чтобы не перепутать.

...Перед троганием с места машинист паровоза открывал цилин-

До 1947 года в Дальнегорск (тогда Тетюхе) из Владивостока по суше никто не ездил - не было дороги. Сегодня этот факт малоизвестен, поэтому мы решили в подробностях рассказать о строительстве автомобильной дороги, 70 лет назад соединившей наш город с краевым центром. Но сначала пару слов о человеке, от имени которого пойдёт дальнейшее повествование - о Петре Наумовиче Ситникове.

К сожалению, его уже с нами нет. Но история, рассказанная 20 лет назад этим замечательным тружеником, безусловно, будет интересна каждому жителю Дальнегорска. Большая благодарность неравнодушному краеведу Юрию Николаевичу Бражнику, сохранившему воспоминания Петра Наумовича для будущих поколений.

- Детство моё прошло в Синанче, - рассказал Юрий Николаевич. - Жил там с 1938 по 1956 год. Помню, как в конце 1940-х

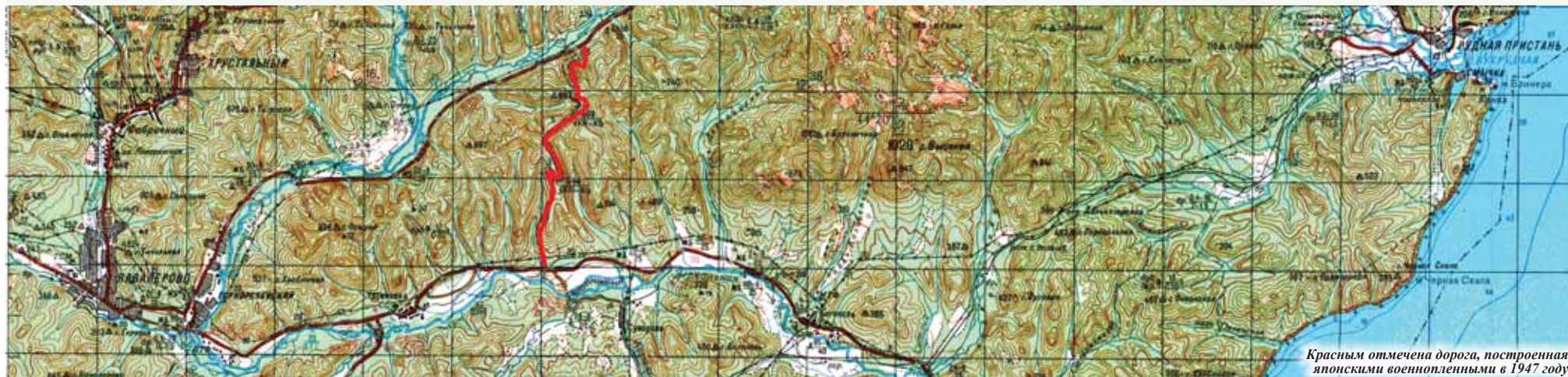
годов увидел в Синанче какую-то странную машину без кабины. Как потом выяснилось, это был американский автогрейдер. Зачем он приезжал в Синанчу, я узнал лишь в апреле 2000 года, когда случай свёл меня в одной больничной палате с мужчиной 76 лет, которого звали Пётр Наумович Ситников. В беседе выяснили, что он хорошо знал моего отца Николая Прокопьевича Бражника и помнил меня ещё молодым. А когда речь зашла о грейдере,

он сказал, что за рычагами этой машины был он - Пётр Ситников. В те годы грейдер в районе был один. А в Синанчу он приехал, чтобы отремонтировать основную дорогу и подлатать тогда ещё новые дороги в сторону ключей Змеиногорского и Базового, где начинали заготавливать лес для комбинатов «Синанчаолово» и «Сихали».

Работникам «Дальполиметалла» наверняка будет интересно узнать, что Пётр Наумович всю жизнь работал ма-

шинистом грейдера, а затем бульдозеристом в комбинате «Сихали». Он построил немало дорог, которыми мы с вами активно пользуемся каждый день. Однако самой знаковой в жизни Петра Наумовича стала дорога из Варфоломеевки до посёлка Тетюхе. Строил он её в 1946 и 1947 годах, пробиваясь на своём ленд-лизированном грейдере по горно-таёжному Приморью. Сегодня этот путь мы преодолеваем за 4 часа.

Дороги, которые нас объединили



Красным отмечена дорога, построенная японскими военнопленными в 1947 году

Люди старшего поколения наверняка помнят о том, что в 1950-е годы автомобильное сообщение между Арсеньевом и Тетюхе уже существовало. В те далёкие времена дорога была, конечно, грунтовая и узкая. До ума её доводил трест «Дальметаллургстрой», работавший в интересах предприятий цветной металлургии - комбината «Сихали» и предприятия «501», будущего Хрустальненского горно-обогатительного комбината.

Десятью годами раньше там, где работала техника «Дальметаллургстроя», шумела тайга. А за тысячи километров от нашего Приморского края гремела Великая Отечественная война. Где-то там начинался путь новобранца, длиною в целую жизнь. Звали его Пётр Ситников.

В 1943 году Петра Наумовича Ситникова призвали в армию из Саратова, а в начале 1944-го он оказался в 53-м стрелковом полку, расквартированном в п. Галёнки Октябрьского района Приморского края. Там в постоянных учениях и обстановке, приближенной к боевым действиям проходила его служба.

(Далее - от лица П.Н. Ситникова)

- С объявлением войны Японии наш полк стал частью 5-й армии, прибывшей с Западного фронта, - вспоминал Пётр Наумович. - Участвовал в боевых действиях по разгрому Квантунской армии в районе Янцзы. Потом был парад победы во Владивостоке. Затем наступил период реформирования соединений и частей в связи с переходом на штаты мирного времени и в связи с началом демобилизации военнослужащих старших возрастов. Так я оказался в отдельном сапёрном взводе, которому поручили строительство дороги Сергеевка - Лангоу. После черновой пробивки этой дороги, частичной её грейдеровки и после очередного реформирования частей я оказался в Чугуевке, в отдельном 96-м стрелковом батальоне, командиром которого был майор Ушаков. Произошло это в начале 1946 года. К тому времени я из пулемётчика переквалифицировался в автогрейдериста. Перед нашим батальоном поставили задачу построить дорогу от Варфоломеевки в Яковлевском районе до Устиновки, что недалеко от Кавалерова. Выступая перед нами, командир батальона говорил, что задание это боевое, так как, в связи с окончанием военных действий, в Тетюхинский район из Маньчжурии перебазировался мотострелковая дивизия, которая будет расквартирована в сёлах и посёлках этого района. Существовавшие между сёлами дороги не обеспечивали мобильности для воинского соединения.

С весны того же года мы приступили к выполнению поставленной перед нами задачи. Организация работ была такая: где дорога была проезжая, наш взвод вёл только подсыпку, грейдеровку и делал глубокие кюветы для стока дождей и подпочвенных вод. Сапёрный взвод через небольшие речушки и протоки делал мосты-настилы военного образца - поперёк речки клали толстые бревна, а затем из кругляка прибавляли настил. На участках, где дорога пробивалась впервые, выполняли весь комплекс работ - от пиления леса до грейдерования. Через большие реки, как, например, перед нынешней Ново-Чугуевкой (Даубихе) мосты были возведены военными раньше, поскольку там базировались крупные авиационные соединения. В Кокшаровке и Павловке, например, стояли полки бомбар-

дировочной авиации дальнего действия и истребительные подразделения для их прикрытия. Поэтому через реку села Антоновка сапёры навели большой понтонный мост. И так было по всей трассе.

Самые большие трудности при строительстве дороги представляли многочисленные перевалы. Грунт каменистый, техника не самая совершенная. Поэтому рыли шурфы, затем в них закладывали взрывчатку, забучивали и взрывали. Горную массу убирали механическими скреперами. Грейдеры и скреперы были американскими.

После Антоновки столкнулись с большими проблемами, поскольку Малиновский перевал «прогрызть» было не так-то просто. Сложности возникали и там, где речки подходили вплотную к сопке или скалам. Бывало, сыплем грунт неделю, а его за ночь бурная река уносит в никуда.

Трассировку и все геодезические работы выполнял капитан Петров с двумя солдатами. А нашим взводом руководил лейтенант, фамилию которого, к сожалению, не помню.

Природа Приморского края произвела на нас огромное впечатление, поскольку солдаты нашего взвода сплошь были из западных регионов страны. Мы удивлялись могучим кедром, лиственницам, пихтам, ясеню, амурскому бархату, о котором знали только из школьных учебников. Восхищались приморскими реками, изобилию в них рыбы, которая стала хорошим дополнением к солдатскому рациону. Первый раз ход красной рыбы наблюдал в августе или сентябре 1946 года. Случилось, что командир взвода направил меня и ещё одного солдата за запчастями в Чугуевку, в механический взвод нашего батальона. Вечером ребята из того взвода пригласили меня на рыбалку. То, что я увидел, потрясло: на мелководье неширокой речки сплошным потоком шла серебристая рыба. Солдаты механического взвода за полчаса поймали шесть больших деревянных бочек этой рыбы. Вернулись мы из Чугуевки не только с запчастями, но и с рыбой, которая очень понравилась солдатам нашего взвода в свежем и солёном виде.

А какие разноцветные луга были в поймах рек! Какие там росли цветы! А осенний рёв изюбра, от казирова в вечерней или утренней тишине волосы становились дыбом! Приходилось нам встречаться и с

медведем, и со стадами кабанов, с кабаргой и другими прекрасными обитателями Уссурийской тайги, в центре которой волей судьбы мы прокладывали дорогу жизни. А то, что мы строили именно дорогу жизни, нам, солдатам, стало понятно из рассказов комбата, а затем и от местных жителей окрестных сёл. Нам говорили, что дорога строится не только к месту дислокации военных частей, но и к расположенным на северо-восточных склонах Сихотэ-Алиня промышленным комбинатам, добывающим из недр цветные металлы.

В конце 1946 года мы начали пробивать трассу на Малиновом перевале, на подступах к Кавалеро. Тогда нам на помощь отправили роту пленных японцев, лагерь которых находился в районе села Суворово. На их долю приходилась работа по проделке шурфов, в которые солдаты закладывали взрывчатку. Затем те же японцы вручную или с помощью скреперов убирали горную массу. Так, метр за метром, километр за километром мы приближались к Тетюхе...

После дислокации в Поге и Нижних Лужках мы, наконец, перебрались в Кавалеро. На нашем пути строительства это был самый большой населённый пункт, хоть посёлок Кавалеро в то время не имел ничего общего с сегодняшним его обликом. В посёлке были в основном частные дома, несколько барачно-общежитий, административные и промышленные сооружения барачного типа. Но для нас, проживших в тайге больше года, где съедал гнус, поливали ливни и продували страшные морозные ветры, Кавалеро был цивилизацией.

Во время дислокации нашего подразделения в Кавалеро мы кое-что узнали об истории возникновения этого поселения, которое названо так в честь кавалера

солдатского Георгиевского креста Фёдора Дмитриевича Пополитова, первопоселенца и старосты посёлка. Но больше кавалеровцы рассказывали о том, как в довоенное время там были открыты месторождения оловянных руд. Когда мы там находились, работали три рудника - «Оловянный», «Лифудзинский» и «Хрустальный». Руду добывали штольневыми горизонтами. В том же 1947-м заканчивалось строительство первой небольшой Лудьёвской фабрики, работало несколько агрегатов на Кенцухинской электростанции.

Тем временем в Кенцухе быстрыми темпами солдаты сооружали военный городок. Поскольку кирпича не было, солдатские казармы выкладывали из бутового камня. Кстати, после расформирования дивизии во второй половине 1950-х годов многие постройки военного городка перешли в гражданское пользование. А в бывших двухквартирных домах офицерского состава, построенных, как правило, из кирпича или дерева, местные живут и сейчас.

В Кенцухе были расквартированы штаб дивизии и два полка. Нам стало проще обеспечивать питание и ремонтировать технику, мы могли регулярно мыться в поселковой бане и посещать клуб - танцы и кино. Правда, в Кавалеро надолго задержаться нам не пришлось, поскольку до нас там работали сапёры. Например, они сделали мост через речку. В том самом месте, где сейчас находится большой бетонный мост по пути в аэропорт. Нам осталось отгрейдеровать дорогу, отсыпать кюветы и т.д. Ну, а дальше наш путь пролегал через Устиновку, где была неплохая полевая дорога, которую мы расширили, местами выпрямили, подсыпали, отгрейдеровали. Командиры объяснили, что теперь нам предстоит



Выпуск первых советских грейдеров наладчили в 1947 году в Таллине

самая трудная и ответственная работа за всё время строительства - сделать дорогу через два перевала Сихотэ-Алиния и связать Кавалерово с Тетюхе ближней дорогой. Для тех, кто не знает: до строительства нашей основной дороги из Кавалерова в Тетюхе ездили окружным путём - через деревни Суворово, Тадуша, Нижнюю и Верхнюю Монастырки, Рудную Пристань.

Изыскания военных топографов о возможности прокладки дороги по маршруту, где она проходит в настоящее время (от Горнореченска до Высокогорска), показали, что потребуются большие усилия по прокладке насыпи по болоту, а также строительство большого моста. В то время у военных такой техники не было, поэтому приняли решение о прокладке дороги через перевалы. Не лучшее решение проблемы, но такова была обстановка. Кстати, известный факт: эта дорога пригодилась во время тайфуна «Джуди».

Но вернёмся в 1947-й. Наше подразделение расположилось на небольшом хуторке Скобелево. После прокладки трассы военными геодезистами за работу принялись военнопленные японцы, которые валили лес по трассе и вели его уборку. Деловую древесину забирали военные, часть леса поставлялась на рудники в Кавалерово для крепления горных выработок. Но значительная его часть уходила всё же под обрыв сопки, по которой шла дорога, а в зимнее время - на пожар при проходке шурфов и обогрева рабочих.

Ширина дороги не превышала 4-5 метров. Конечно, на ней не могли разъехаться две встречные машины, поэтому через каждые сто метров мы делали «карманы». Сейчас в это трудно поверить, но после взрывных работ горную массу пленные японцы убирали вручную - с помощью носилок, тачек и лопат. А затем полотно дороги планировалось автогрейдерами. Дорога между Устиновкой и Высокогорском проходила практически по вершине перевала, с которого открывалась великолепная панорама тайги. За её кромкой в лучах восходящего солнца виднелась ярко-синяя полоса Японского моря. Глядя в ту сторону, японцы вставали на колени и молились, а нам и конвоирам на пальцах и с помощью нескольких русских слов объясняли, что там, за горизонтом, их родина. Этот ритуал они соблюдали каждый день.

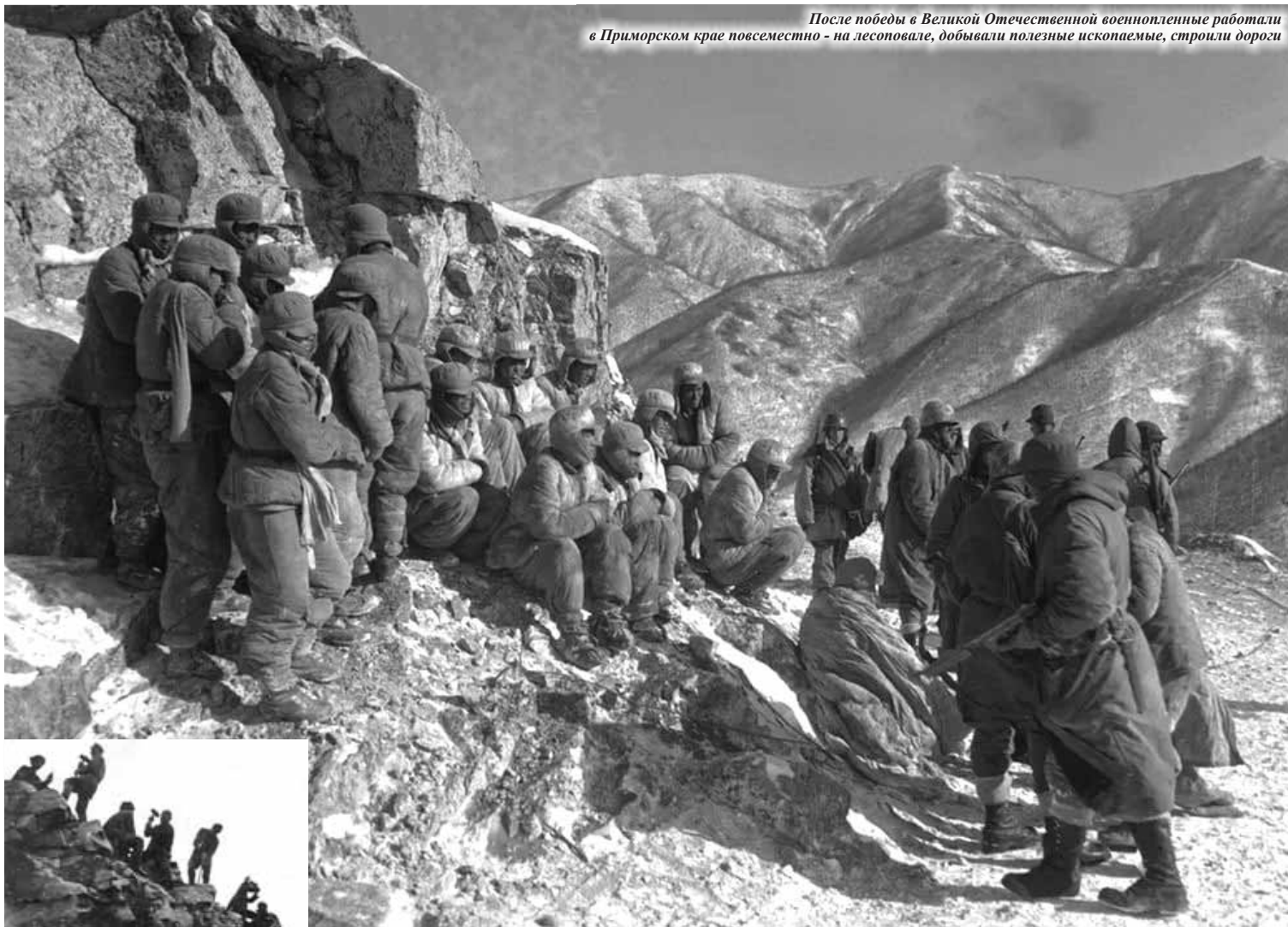
Впечатляющее зрелище открывалось и с противоположной стороны: узкая лента проложенной нами дороги и обрыв ко дну распадка высотой по 300-400 метров. Ехать по этой узкой дороге на машине было опасно. Малейшая ошибка или неисправность автомобиля означали неминуемую гибель.

Весной 1947 года пролаз через перевал нами был сделан, и мы оказались чуть выше нынешнего Высокогорска, в районе старого кладбища. Теперь перед нами стояла задача осуществить штурм второго Кенцухинского перевала. И хотя он был значительно меньше первого, но и там сложнейшей нам предстояло немало. Если со стороны Кавалерова работы шли споро, то серпантинны на тетюхинской стороне давались нам очень тяжело - почти каждый метр мы пробивали в скалах.

Однажды в начале лета к нам прибыл человек с несколькими сопровождающими. Он представился директором комбината «Сихали» Иваном Тимофеевичем Рагулиным. После знакомства Иван Тимофеевич обратился к нам с просьбой обеспечить прокладку дороги до Горелого к 7 ноября. За что обещал нам всестороннюю помощь и бочонок медухи на праздник. Слово директора оказалось твёрдым: вскоре в наше распоряжение выделили две машины, которые обслуживали нас постоянно, директор «Сихали» обеспечивал нас горючим и взрывчаткой, когда у нас случались перебои с доставкой. Водителями на этих машинах работали Виктор Гужвинский и Фёдор Исаков. Работа пошла слаженнее. Дошли до папки Сазонкина, а там уже была полевая дорога от Горелого на Нежданку и в Кривую падь, где были частные сенокосы. Обязательство мы своё выполнили, сдержал слово и директор. В общем, октябрьские праздники провели хорошо, весело, с новыми товарищами и друзьями.

Так небольшим подразделением военных строителей в далёкие годы была проложена дорога из Варфоломеевки в наш Дальнегорск. Ну а настоящую грунтовую дорогу с щебёночным покрытием во второй половине 1950-х строил уже трест «Дальметаллургстрой». С помощью подрядчика - Всеобщего треста «Союзэкскавация».

- Дорогу жизни мы с товарищами строили два года. Дорогу жизни, которая меня, саратовского парня, навсегда завела в Тетюхе, где я нашёл свое счастье, создал



После победы в Великой Отечественной войне пленные работали в Приморском крае повсеместно - на лесоповале, добывали полезные ископаемые, строили дороги

семью, вырастил детей, - вспоминал Пётр Наумович Ситников в 1997 году, рассказывая свою историю корреспонденту газеты «Дальнегорский металлург». - Кроме меня в нашем подразделении работали товарищи Скотников и Бичкуров, выполнявшие с инженером (капитаном Петровым) геодезические работы по прокладке трассы дороги. Ерёмченко - второй со мной грейдерист. Мухомов выполнял с пленными японцами все земляные работы. Токарев - подрывник, Чернов - шофёр, Алексеев - повар. Два дневальных солдата и часовые по охране лагеря. После прокладки этой дороги появилось регулярное автомобильное сообщение с Варфоломеевкой. До неё из Тетюхе при благоприятных условиях на автомобиле ехали двое суток.

Надо понимать, что это была всё-таки военная дорога, а не государственная. Но позднее основные грузы для деятельности существующих предприятий стали поступать в Варфоломеевку, а не во Владивосток и Находку. В Варфоломеевке построили склады. Таким образом, посёлок Тетюхе с тех пор имел регулярное транспортное сообщение с краевым центром и другими городами края, что, безусловно, положительно сказалось на дальнейшей деятельности промышленности.

В конце 1947 года наше подразделение передислоцировали в Спасск-Дальний, а мы с двумя грейдерами остались в Тетюхе. Ремонтировались грейдера в мехцехе комбината «Сихали». С сослуживцем жили в семье известного в районе участника партизанского движения Павла Васильевича Закомолдина. Весной 1948 года греjder отправили в Спасск, а меня по договорённости нашего комбата и директора комбината оставили - в Тетюхе нужен был специалист для грейдерования дороги от Нежданки до больницы. Ещё я вёл планировочные работы на аэродроме, где садились почтовые самолёты.

Весной 1948 года в Тетюхе по нашей дороге прибыли первые автоколонны мотострелкового полка. Расквартировался полк на Горбуше в военном городке, который сами же военные и построили.

После окончания работ на аэродроме я всю вторую часть лета и осень был занят на грейдеровании дороги от угольного склада на железнодорожной станции Горбуша до Синанчи. В то время комбинат «Синанчаолово» набирал темпы добычи металла, и ему придавалось большое значение. Трудно было мне одному со своим грейдерам делать эту работу, особенно на Синанчинском перевале, но к зиме 1949 года задание было выполнено. В Синанче я жил в семье замечательного человека Егора Жилина. С его сыном Иваном Егоровичем мне потом пришлось работать не один десяток лет, в том числе на строительстве многих дорог района.

Весной 1949 года меня с грейдерам от-

правили в Спасск-Дальний к месту расположения нашего батальона. В марте 1950 года демобилизовали из армии, после чего я решил вернуться на работу в Тетюхе. От Варфоломеевки до Тетюхе ехал по «своей» дороге, которую строил с товарищами более двух лет. А теперь воочию видел её прелесть и недостатки.

По прибытии в Тетюхе я остановился у старого знакомого П.В. Закомолдина и уже 28 марта начал работать на кирпичном заводе комбината «Сихали», откуда ушёл на пенсию в 1983 году. Правда, в строительстве уже государственной дороги Тетюхе - Варфоломеевка мне пришлось участвовать ещё раз. Проработав в комбинате «Сихали» на кирпичном заводе до 1954 года, перешёл работать в управление «Союзэкскавация» бульдозеристом и работал на строительстве этой дороги, которая официально вошла в строй в 1956 году. После этого я вновь вернулся в комбинат «Сихали» теперь уже в транспортный цех бульдозеристом.

Кстати, после демобилизации со мной из нашего подразделения в Тетюхе приехали, а затем работали до ухода на пенсию М. Чернов и В. Токарев. Им, как и мне, за время работы на строительстве дороги понравилась благодатная приморская земля, и свои судьбы мы связали с ней навсегда. Василий Константинович Токарев, например, продолжал свою «подрывную» работу, но уже в качестве взрывника на подземных работах рудника «2-й Советский». Мне же на роду было написано всю свою длинную трудовую деятельность строить дороги и вести другие земляные работы с помощью мощной современной техники.

Работая в комбинате «Сихали», а впоследствии в объединении «Дальполи-

металл», я участвовал в строительстве дорог на карьер Верхнего рудника, вёл там вскрышные работы, строил дорогу и участвовал во вскрышных работах карьера «Бора», такие же работы выполнял на Третьем Советском руднике, участвовал в строительстве непростой дороги от Красногорска до рудника Дальнего (руководил этими ответственными работами Иван Егорович Жилин), затем была дорога к новым месторождениям за перевалом Смирновского месторождения. Трудная дорога в моей жизни была и на Лысогорку. Дело в том, что часть этой дороги проходила через Сихотэ-Алиньский заповедник, и условия её прокладки были очень строги, но всё обошлось, дорогу сделали, предприятия не предъявили никаких штрафных санкций. Ещё я строил дороги из п. Кавалерово в Ольгу. Расширял дорогу до Красногорского месторождения. К сожалению, горные работы там не развили, и оно осталось законсервированным до лучших времён.

- Теперь, куда бы я ни поехал, везде встречаю дорогие мне места, где я вместе со своим верным другом-бульдозером штурмовал перевалы, сооружал насыпи к мостам или делал очередной обход неподдающейся скалы, - вспоминал Пётр Наумович Ситников. - Какое счастье, что в этих человеческих творениях есть и моя толика тяжёлого, но вместе с тем радостного труда для блага людей. Значит, жизнь мы прожили не зря, и после нас в памяти потомков останутся люди, которые в трудных и порой экстремальных условиях оставляли следы на прекрасной приморской земле, в дебрях Уссурийской тайги.

Посвящается памяти П.Н. Ситникова и всем первопроходцам дороги Варфоломеевка - Дальнегорск



ИНТЕРЕСНО О ГЕОЛОГИИ

Самый редкий на Земле

В честь Дня геолога мы расскажем вам о редчайшем ювелирно-поделочном камне, красота которого поражает воображение. Его называют чароит. Изделия из этого минерала или чароитовой породы (кому как угодно) привлекают ценителей прекрасного во всех странах. Обработанный чароит может стоить сотни тысяч рублей, но богатых покупателей это не останавливает, поскольку владея, например, шкатулкой из чароита, вы владеете уникальным предметом, сделанным из камня, добытого на единственном известном в мире месторождении чароита.



Чароит добывают в Восточной Сибири, в Мурунском щелочном массиве в бассейне реки Чара. Отсюда и название. Территориально место первой находки чароита приурочено к юго-западной окраине Алданского щита. А если быть совсем точным, месторождение «Сиреневый камень» площадью 10 кв. км расположено на границе Якутии и Иркутской области, на водоразделе рек Токко и Чара.

С научной точки зрения чароит - метасоматическая порода сложного переменного состава из группы щелочно-кальциевых минералов. Этот минерал бывает самых разных текстур - от однородного до наиболее распространенного прожилково-пятнистого. Разнообразие текстур и оттенков сделали своё дело - чароит стал прекрасным сырьем для художников, ювелиров и, представьте, литотерапевтов.

Из чароита делают вазы, браслеты, кольца, серьги, кулоны, броши, письменные приборы, шкатулки и другие сувениры. В советские времена чароитовой плиткой украсили даже вестибюль представительства «Аэрофлота» в Париже. Из чароита изготовлена плита саркофага папы римского Иоанна Павла II... В общем, чароит невероятно популярен. И если бы не ограничения на добычу этого самоцвета (не более 100 тонн в год), как знать, возможно, месторождения чароитовой породы уже бы не существовало. Кстати, подсчитано, что на одного жителя Земли приходится в среднем 0,0016 граммов чароита. А может, и меньше, ведь не так давно, по свидетельству очевидцев, уникальное месторождение

Геолог на расколотой глыбе чароита, 1997 год



разрабатывалось нерационально - добывались лучшие пласти минерала в ущерб основным залежкам чароитового сырья более низкого качества...

За полвека до этого выдающийся советский геолог Владимир Георгиевич Дитмар проводил геологическую съёмку территории бассейна реки Лены в среднем её течении. Шёл 1948 год. В междуречье Чары и Токко он исследовал массив сиенитов, названный им Мурунским - по горе Мурун, господствующей над прилегающей территорией. В одной из своих баз на этом массиве в русле безымянного ручья (сейчас ручей Дитмаровский) геолог обнаружил и описал сиреневую породу, определённую им как куммингтонитовый сланец (магниево-железистый амфибол с волокнистыми или лучистыми агрегатами). В.Г. Дитмар ошибся, но, однозначно, попал в историю.

В начале 1960-х годов на Мурун вновь пришли геологи. Соосновская экспедиция искала уранториевые рудопоявления. Круп-

ных скопления радиоактивных металлов не обнаружили, но зато геологи этой экспедиции обратили внимание на необычную сиреневую породу. На этот раз себя проявил молодой геолог Юрий Рогов. С поверхности порода, которую он до этого никогда не видел, отличалась светлыми тонами и совершенно не привлекала внимание, но в свежем сколе засияла сиренево-фиолетовым цветом. По вязкости образцы неизвестной породы напоминали нефрит, но описав её, жена Юрия минералог Вера Рогова пришла к выводу, что перед ней новый породообразующий минерал, первоначально названный ею «сиреневый канасит».

Изучение необычной породы затянулось надолго, и только выполнив весь комплекс исследований, необходимый для подтверждения нового минерала, весной 1974 года В. Рогова отправила приоритетную заявку в Комиссию по новым минералам Международной минералогической академии. В 1978-м чароит получил официальное мировое признание.

На эти же годы пришёлся расцвет научных исследований и экономического освоения труднодоступной земли - окрестностей Муруна. Связано это было с деятельностью Чаро-Токкинской экспедиции, проводившей разведку Тарыннахского месторождения железистых кварцитов, потенци-

Добыча чароитовой породы, Мурун, 1997 год



альную сырьевую базу так и не построенного Южно-Якутского металлургического комбината. Или, например, с добычей технологических проб стронций-бариевых карбонатитов для Кузнецкого металлургического комбината. Тогда в Союзе разработали и опробовали новую технологию выплавки рельсовой стали... Собственно, в 1980-е добыча чароита носила устойчивый характер. Пока не наступили всем известные перемены. По воспоминаниям геолога и писателя Юрия Зорько, во второй половине 1990-х на Муруне силами малочисленных артелей чароит ещё добывали. Методы разделки глыб чароитовой породы использовались самые простые - бурение шпуров, кувалда и клинья. Кстати, Ю. Зорько - автор замечательной повести «Мурун», которую легко найти на сайте Проза.ру. Прочтите, не пожалеете.

«Камень-загадка, покоряющий с первого взгляда». Или так: «Обладающая оригинальным волокнистым строением и редкой в мире минералов сиреневой окраской, он оставляет позади себя все другие самоцветы по силе воздействия на человеческую психику», - такие строки из газетных статей 1970-х годов характеризуют, если хотите, главное магическое свойство чароита - снимать с людей накопившееся возбуждение. Среди сторонников мистики есть мнение, что чароит способствует сдержанности, пробуждает интуицию, улучшает память. Что ж, не будем с этим спорить, ведь каждый вправе верить во что угодно.

Очевидно одно - отполированная пластина чароита действительно красива. Тонкие прожилки различных оттенков приковывают взгляд. Хочется часами смотреть на это чудо природы, сиреневое чудо Сибири.

МОТИВАЦИЯ

Преодоление себя



Гора Фалаза, Шкотовский район Приморского края

За одни сутки 16-17 марта уроженец Дальнегорска Алексей Чахлов совершил небывалый по энергозатратам спортивный подвиг. Он 11 раз поднялся на вершину горы Фалаза, набрав суммарную высоту, превышающую по вертикали Эверест - 8870 метров. «Это было на грани человеческих возможностей», - сказал в интервью нашей газете известный приморский спортсмен. Возможно, для кого-то из читателей опыт Алексея станет отличной мотивацией оставить в прошлом диван и телевизор и заняться наконец физкультурой на свежем воздухе.

Everesting Skyrunning Challenge - так Алексей назвал собственную затею испытать себя на выносливость. «Случайная идея, мысль, проникнувшая мне в голову во время одного из подъёмов на Фалазу, реализовалась на практике, и это оказалось жесточайшим испытанием», - напишет он потом друзьям и единомышленникам. Ещё бы - за 22 часа 58 минут 11 раз сходить на вершину Ливадийского хребта (1279 м), преодолев по снегу в общей сложности 66,7 км! Это вам не сморозину собирать!..

Алексей Чахлов рассказал, что накануне выпало 40 см тяжёлого мокрого снега, но от идеи совершить задуманное решено было не отказываться: «Тропить начали вместе с Василием Рубцовым, альпинистом, авантюристом и вообще человеком, лёгким на подъём. Идея ему понравилась сразу, и он решил составить мне компанию минимум на 12 часов «самоистязания». Позже к нам присоединился Марк Демиденко, оказавшийся не прочь проверить себя на прочность».

16 марта в 9.15 утра три спортсмена в первый раз стартовали с горнолыжной базы «Грибановка» на вершину г. Фалазы. Всего за 24 часа предстояло подняться и спуститься 11 раз.

«Вначале, несмотря на все погодные сложности, настроение было хорошее и боевое. Мы шли, о многом разговаривали. Время летело незаметно, - рассказал Алексей Чахлов. - После обеда вышли на 4-й круг. Усталость накапливалась, равно как накапливалась суммарная нагрузка на колени. На 5-м спуске я почувствовал, что левое колено начинает меня беспокоить. Поднимаясь 6 и 7-й раз, мы уже перебрасывались лишь отдельными фразами, были скорее погружены в свои собственные мысли, мозг всячески пытался спасти тело и найти отговорку от этой безумной затеи».

После седьмого подъёма на Фалазу Алексей Чахлов продолжил восхождение в одиночку. «У меня сильнейшим образом разболелось колено, помог фиксирующий бандаж. Надев его, я решил сходить ещё разок. Этот 8-й раз в

одиночестве и уже в полной темноте был долгим и определяющим, - вспоминает Алексей. - Я шёл и прислушивался к своему организму, а организм говорил, что хватит. Колени гудели, боль, смягчённая бандажом, лишь слегка утихла. Подкрадывались предательские мысли о том, что, может, на этом надо остановиться. Попробую, может быть, потом - в следующем году... Спустившись в горный дом, умылся, поел, прилёг ненадолго отдохнуть и думал... Тем временем Ира, моя жена, начинала сходить «ещё разок». Её поддержка оказалась кстати. Что ж, так тому и быть - я собрался и пошёл на подъём в 9-й раз... 10 и 11-е восхождения на Фалазу были уже как в бреду: медленно, на силе воле, отменяя ненужные мысли и игнорируя болевые ощущения. Уже на рассвете, забравшись на Фалазу, подумал: «О боже! Я доковылял!». Осталось только спуститься. Последние сотни метров стремительно пролетел на пакетике, а внизу ждала Ира. Чувства притупились. Эмоций не было никаких, лишь огромное облегчение и невероятная физическая усталость. Пришло понимание того, что где-то рядом был мой предел, и я был на грани. Мысленно дал себе обещание ничем подобным больше не заниматься. На 16-часовые гонки не регистрироваться. Наверное, ещё не готов».

Тем не менее, надо признать, что собственный проект Everesting Challenge Алексей Чахлов реализовал. Для тренированного человека такой вызов оказался по силам. Профессиональный велогонщик, мастер спорта, Алексей поставил перед собой цель и невероятными усилиями, преодолев себя, в очередной раз достиг своей вершины. И, кстати, в рамках своего 24-часового восхождения он участвовал в благотворительной акции «Сладкий сон», собрав средства на подгузники для малышей-отказников г. Владивостока - <http://fortros.ru/sladdkson>.

В новом сезоне Алексея Чахлова ждут увлекательные мультиспортивные гонки в Китае. Пожелаем нашему спортсмену успехов!

Алексей Чахлов на вершине горы Фалаза



ПОЗНАВАТЕЛЬНО

Почему чай? И почему tea?

Если мы внимательнее посмотрим на то, как называют чай в разных странах, то заметим удивительную закономерность. Половина мира называет чай - «tea» или как-то очень похоже. Например, в Испании - «te», в Германии - «tee», во Франции - «the». И так далее. Другая же половина мира называет чай - «чаем». Например, мы, русскоговорящие. В Турции чай называют - «Çay», в Японии - «Cha»... и так далее. В чём же закономерность?

Итак, в мире есть всего два основных варианта произношения замечательного напитка, известного каждому жителю Земли: «ти» и «чай» с их многочисленными производными в зависимости от страны. Чтобы узнать, почему так произошло, вернёмся на триста с лишним лет назад - во времена расцвета чайной торговли с Китаем. В 17-м веке чай активно продавался в Пекине. Известно, что на севере Китая говорят на общепринятом китайском языке, который сегодня называется «мандарин» или «путунхуа», или ещё его называют «пекинский диалект». На этом языке чай произносится как «cha» - 茶. Слово это нужно произносить с легким придыханием. Под этим названием чай и попал в Россию, потому что для России закупалялся он именно в Китае, через Кяхту. В этой же северной части Китая чай закупался для Японии, Кореи и для разных других стран, где сегодня его название очень похоже на китайское «cha».

Второй исторической точкой, откуда чай начал своё распространение по планете, был порт Амой. Он находится

в южной части Китая - напротив Тайваня, в провинции Фуцзянь, в районе города Сямэнь. В 17-м веке там говорили на местном диалекте - «миннанхуа». На этом языке чай произносится как «te». «Te!» - говорили местные китайцы, когда указывали на чай. «Te!» - говорили грузчики в порту три столетия назад, когда загружали английские чайные клиперы. «Te!» - гордо произносили европейские коммерсанты, демонстрируя свой товар покупателям. Так это звуко сочетание закрепилось в тех странах, которые закупают чай на юге Китая - в Сямэне.

В трюмах быстроходных клиперов «te» отправлялся в страны Европы и Америку, чтобы потом закрепиться в разных языках как «Tea», «The», «Tee» и т.д.

www.realchinatea.ru



КОРОТКО О РАЗНОМ

С «Авророй» хоть куда

Авиакомпания «Аврора» не только расширяет сеть региональных авиалиний, но и делает доступными для пассажиров некоторые удобные сервисы. Об этом подробнее.



В марте «Аврора» связала авиасообщением Владивосток и Комсомольск-на-Амуре. Минимальный тариф в одну сторону с учётом сборов авиакомпании - 2900 рублей. Рейсы выполняются дважды в неделю. Для комфорта пассажиров предусмотрены удобные стыковки рейсов в/из Комсомольска-на-Амуре с рейсами из/в Южно-Сахалинск, Петропавловск-Камчатский, Пекин, Сеул. Новую линию обслуживает канадский самолёт ДНС 8-400, рассчитанный на 70 пассажиров. Время в пути - 2 часа 10 минут.

Ещё один новый маршрут «Авроры» открыт в Петропавловске-Камчатском - теперь два дня в неделю полуостров связан прямым воздушным сообщением с Магаданом. Поскольку рейсы на данном направлении субсидируются государством, в кольский край с Камчаткой можно улететь также за 2900 рублей. Время в полёте - 1 час 10 минут.

Благодаря партнёрской программе с visatohome.ru, в марте на сайте авиакомпании «Аврора» стал также доступен сервис по оформлению виз - ссылка внизу главной страницы. С помощью visatohome.ru путешественники из Сибири и Дальнего Востока могут удалённо оформлять визы в более чем 30 стран.

Потеряли работу

По сообщению краевых СМИ, в марте в компании «Приморскуголь» потеряли работу более 200 шахтёров. Причина массового сокращения - снижение объёмов добычи угля из-за отсутствия спроса на твёрдое топливо.

Шахтоуправление «Восточное» является филиалом АО «Приморскуголь» и единственным крупным предприятием в посёлке Липовцы Октябрьского района. Именно там

случился производственный кризис, отразившийся на благополучии местных жителей. Но, по сообщению СМИ, невостребованными в скором времени могут остаться и другие объекты «Приморскугля», например, разрезуправление «Новошахтинское». Впрочем, часть коллектива «Приморскугля» задействованы на новом объекте предприятия - Нековом участке Липовецкого месторождения каменного угля.

Без налога на добычу

Минпромторг планирует продлить нулевую ставку по НДС на добычу олова и обнулить ставку на добычу редкоземельных металлов, что как считается подтолкнёт развитие процесса импортозамещения, - сообщает портал nedgradv.ru.

Очевидно, что горнодобывающая промышленность заинтересована в нулевой ставке НДС. В контексте озвученной новости это актуально, например, для крупнейшего на Дальнем Востоке Томторского месторождения редкоземельных металлов, расположенного в Якутии. Начало строительства там ГОКа намечено на 2018 год.

Разделяй и собирай

Во Владивостоке уже несколько лет с переменным успехом пытаются внедрить систему раздельного сбора мусора. Возле некоторых домов ставят, например, пирамидки для пластиковых бутылок. В марте горожане увидели новую инициативу - в рамках проекта «Утилизируй правильно» по 11 адресам появились модули для сбора ртутьсодержащих ламп, термометров и батареек.



В масштабах большого города этого проекта, конечно, недостаточно. Но всё начинается с малого, не так ли? Хочется верить, что в России стандарты сбора и переработки твёрдых бытовых отходов станут такими же, как в Швейцарии. А ещё хочет-

ПРИГЛАШАЕМ НА РАБОТУ

ГМК «Дальполимметалл» приглашает на работу (в том числе вахтовым методом) машинистов экскаваторов, машинистов бульдозеров, машинистов самоходных буровых установок, водителей категорий В, С, D, E с допуском для перевозки опасных грузов (ГСМ и ВВ), обогатителей, слесарей по ремонту автомобилей 5 разряда (моториста, агрегатчика, автоэлектрика, топливщика, аккумуляторщика, медника), слесарей по ремонту тяжёлой техники.

Уровень заработной платы достойный. Звоните по телефону отдела кадров 8 (42373) 3-25-78 или в транспортный цех: 8 (984) 194-43-51. Дополнительная информация на сайте: www.dalpolim metall.ru



ся верить в сознательность наших людей, в то, что мы достойны лучшей жизни.

Молодец или стукач?

В марте российские водители узнали, что скоро смогут жаловаться друг на друга, оперативно передавая видеозаписи нарушений ПДД по интернету, - сообщает Moscow-Live.ru

Депутаты Госдумы рассматривают законопроект, по которому граждане смогут жаловаться в ГИБДД на опасное вождение с помощью специального приложения для видеорегистраторов. Не исключено, что направленный через интернет видеодрайт может стать основанием для административного штрафа.

Пишите бесплатно

Главный издательский Дом субъектов Российской Федерации «Регионы России» формирует бесплатный представительский ресурс. С целью:

- освещения выпуска в регионах России и муниципальных образованиях печатной литературы, содержащей информацию о достижениях региональных и муниципальных государственных органов управления, учреждений, предприятий и организаций;

- демонстрации успешных практик проведения широкомасштабных мероприятий на территориях регионов России;

- выработки дополнительных мер, позволяющих представить читателю основные тенденции социально-экономического развития территорий с позиций органов государственной власти, ведущих аналитиков и экспертов.

www.kremlinrus.ru

Билет со скидкой

С 1 апреля до 31 октября у жителей нашей страны появилась возможность слетать из Владивостока в столицу России за 7,4 тысячи рублей. В «Аэрофлоте» открыта продажа авиабилетов по субсидируемому тарифам.

Скидка на полёт в экономическом классе распространяется на граждан Российской Федерации в возрасте до 23 лет и свыше 60 лет (для женщин - свыше 55 лет), на инвалидов 1-й группы, инвалидов с детства II и III группы, на сопровождающих инвалидов 1-й группы или ребёнка-инвалида.

ПРОФЕССИОНАЛЫ

Настоящий бригадир

Бригадир дробильщиков ЦОФ Ивана Батюка в «Дальполимметалле» знают многие. Ещё бы, ведь Иван Иосифович трудится на обогатительной фабрике более 40 лет. За ветерана производства мы искренне рады: в свои почти 73 года Иван Батюк отличается крепким здоровьем, дружелюбен и энергичен.



- Возможно, дело в спорте, - говорит Иван Иосифович, улыбаясь. - Много лет я активно занимался футболом, баскетболом, играл в ручной мяч, участвовал в первенствах на краевых соревнованиях.

История И.И. Батюка - яркий пример того, как человек построил фундамент своей трудовой жизни: родился на другом континенте - в местечке Сальсинь на юге Франции. После средней школы работал на Кингисеппской фабрике машинистом насоса, затем служил в армии в Приморском крае, где и произошла судьбоносная встреча, повлиявшая на всю дальнейшую жизнь Ивана Иосифовича. А дело было так: в часть приехали представители администрации Дальнего Востока с целью завербовать рабочих для предприятий города. Иван Иосифович предложение принял. Сначала устроился в «Бор», а в 1976 году перешёл машинистом насоса на ЦОФ «Дальполимметалла», где платили больше. Встретили молодого парня хорошо. Вскоре Иван Батюк сроднился с дружным коллективом «фабрикантов» и с тех пор место работы не менял. Постоянство, достойное уважения!

В 1977 году Иван Иосифович перешёл работать в дробильное отделение дробильщиком 3 разряда.

Здоровья вам, Иван Иосифович, и удачи!

Проходчики идут впереди

Геннадью Александровичу Батурину 33 года. Он проходчик 4 разряда. С этой по-настоящему мужской профессией Геннадий Батурина познакомился на руднике «Южный». Сегодня Геннадий Александрович трудится на другом отдалённом руднике «Дальполимметалла», на участке «Королевский».



В горно-геологическом плане Майминоовское полиметаллическое жильное месторождение простым не назовёшь. Маломощные крутопадающие рудные тела требуют при отработке особого мастерства. Поэтому здесь, на Майминоовке, к проходчикам подземных горных выработок требования повышенные.

Геннадия Батурина из бригады Станислава Викторовича Апатины мы встречаем на работе: ручной перфоратор настроен на забой будущего разведочного штрека, сжатый воздух с шипением вырывается из шланга, момент - и пространство вокруг Геннадия Александровича заполняется взвесью пыли и тумана. Треск ударно-вращательного механизма проникает в каждую трещи-

ну горного массива и нестерпимо бьёт по ушам. Бур с коронкой на конце медленно, но верно проникает в толщу выработки, образуя вруб и ряд шпуров по окружности. Геннадий Батурина, как и любой проходчик или ГРОЗ со стажем, бурит не просто по схеме, а использует в своей работе интуицию горняка и смекалку, выработанную годами практики. «Бурить надо так, чтобы при взрыве качественно отрывало», - объясняет Геннадий Александрович.

Ежедневно в недрах Майминоовского месторождения руками горняков вершится настоящий трудовой подвиг. А на переднем фронте горных работ стоят, конечно, проходчики. Цикл за циклом, смена за сменой, вахта за вахтой.

ПСБ

Платим за ЖКУ без комиссии



Платить за коммунальные услуги из дома – просто и выгодно.

Достаточно владеть зарплатной картой Промсвязьбанка.

1. Заходим в интернет-банк: <http://ib.psbank.ru>

2. Переходим в раздел «Платежи и переводы», там выбираем «Коммунальные услуги».

3. Находим своего поставщика услуг и заполняем пустые поля.

4. Вводим сумму и подтверждаем операцию sms-сообщением или кодом из таблицы разовых ключей.

Если вашего поставщика услуг нет в разделе «Коммунальные услуги», возвращаемся в меню «Платежи и переводы» и нажимаем на «Рублевый перевод». В открывшейся форме проставляем «Перевод в другой банк», далее выбираем «Юридическому лицу» и вводим реквизиты из квитанции. В назначении платежа указываем лицевой счёт и другие данные, которые понадобятся поставщику услуг, чтобы понять, что это перевод именно от вас. После отправки первого перевода у вас появится кнопка «Сохранить как шаблон». Нажмите её, и в следующий раз вам не придётся заполнять все поля заново.

Если сумма меньше 10 тыс. рублей, комиссия не взимается. Количество операций в месяц не ограничено.

ОБЪЯВЛЕНИЯ

Дилер «АкТех»

Официальный дилер компании «АкТех» ООО «Торговый дом «Дальполиметалл» реализует стартерные АКБ Свирского аккумуляторного завода. Для работников ГМК «Дальполиметалл» аккумуляторы «АкТех» отпускаются по безналичному расчёту под зарплату. Заявки принимаются в Управлении материально-технического снабжения и реализации.



«АкТех» - ведущая российская компания, специализирующаяся на производстве

автомобильных аккумуляторных батарей. Годы испытаний показали, что АКБ Свирского аккумуляторного завода отличаются надёжностью, устойчивостью к глубоким разрядам и гарантируют при запуске двигателя высокие пусковые токи. Аккумуляторные батареи «АкТех» рекомендованы для эксплуатации на территориях с резко континентальным климатом и большим перепадом температур.

По вопросам приобретения АКБ «АкТех» просим обращаться по телефону во Владивостоке: 8 (423) 2-549-100, 8-984-155-70-26 или по телефону в Дальнегорске: 8 (42373) 3-31-67.

Дополнительная информация есть также на сайте www.dalpolimetal.ru

РЕАЛИЗУЕМ ЩЕБЕНЬ В РОЗНИЦУ В ШАГОВОЙ ДОСТУПНОСТИ - В 500 МЕТРАХ ОТ АВТОВОКЗАЛА



пескогравий, щебень фракции 10-20 мм, щебень фракции 20-40 мм, отсев. Самые низкие цены! Звоните по тел. 8 (42373) 3-35-57

Продаётся автомобиль Nissan Avenir.

Год выпуска – 1999. Автомобиль в отличном состоянии.

Единственный хозяин. Телефон: 8 (914) 733-83-39

Предлагаем обучение

АО ГМК «Дальполиметалл» предлагает всем желающим пройти обучение по основным и дополнительным профессиональным образовательным программам.

В перечень профессий, которые можно освоить в отделе технического обучения ГМК «Дальполиметалл», 97 наименований - взрывник, горнорабочий очистного забоя, проходчик подземных горных выработок, слесарь, электрогазосварщик, крепильщик, флотатор, машинисты ПДМ, буровой установки, подъёмной машины, электроваз, скреперной лебёдки и др. Не упустите свой шанс получить новую профессию или повысить квалификацию!

По окончании обучения присваивается квалификационный разряд и выдаётся удостоверение государственного образца.

За информацией просим обращаться в отдел технического обучения ГМК «Дальполиметалл» в рабочее время.



ВОРОВСТВО НА ПРОИЗВОДСТВЕ

Вляпались в солёнку «собственно вручную»

Не перевелись в «Дальполиметалле» работники, нечистые на руку – не всех ещё поймали. Но инспекторы службы безопасности предприятия в этом направлении работают, продолжая выявлять нарушителей трудовой дисциплины.



22 февраля заметный эпизод с хищением дизельного топлива случился на «2-м Советском». Фигуранты этого дела, машинист электровазона М. и крепильщик К., на руднике, кстати, уже не работают. Ведь в тот день они попались с поличным.

Обстоятельства этого случая таковы: в 14.10 работник участка ВШТ М. и крепильщик К. занимались чем-то подозрительным возле электровазона на промплощадке рудника «2-й Советский». Вскоре один из мужчин через дырку в заборе сбросил вниз на дорогу что-то, похожее на 20-литровые канистры с дизтопливом – происходило это, подчеркнём, среди бела дня фактически перед окнами администра-

тивно-бытового здания. Разумеется, наблюдавшая за этим сторож службы безопасности безучастной не осталась: подошла и культурно поинтересовалась, что же тут происходит. Не получив внятного ответа, потребовала вернуть сброшенное добро обратно на промплощадку. Надо отдать должное, М. и К. оказались джентльменами и не стали перебивать даму – почти похищенную солёнку они занесли в бытовку и закрыли на замок. На этом, впрочем, история не закончилась: через некоторое время они возвратились и минут 15 занимались чем-то подозрительным уже не под прицелом видеокамеры, а в помещении бытовки. Подоспевший вскоре ин-

спектор выяснил, чем таким занимались расхитители ТМЦ – уничтожали вещественные доказательства! Представьте, в дыру в полу М. и К. вылили 60 литров дизтоплива, о чём свидетельствовали сильный запах солёнки и три порожние канистры. Написав объяснительные, соучастники во всём признались. Один из них, крепильщик К., работал на руднике «2-й Советский» с 1998 года.

Экипажи тепловозов из ЖДЦ, падкие на бесплатное дизтопливо, - тоже нередкие гости в кабинете службы безопасности «Дальполиметалла». Иногда на узкоколейке предприятия с поличным за один раз ловят по два экипажа! Как, например, 10 февраля.

В одном из эпизодов едва не пострадал инспектор службы безопасности, которого попытался ударить некий родственник машиниста. Похитив 20 литров солёнки вместе с кондуктором грузовых поездов, машинист тепловоза в 19.24 передал дизтопливо некоему «родственнику», за что, вероятно, получил вознаграждение. Действие это зафиксировано в районе весовой. Любопытно, что в объяснительных пока ещё работники ЖДЦ, фамилии которых начинаются на одну

и ту же букву, допустили смешные грамматические ошибки: наречие «собственноручно» написали раздельно – «собственно ручно».

В тот же день 10 февраля, но несколькими минутами раньше, в 19.18, экипаж другого тепловоза пытался похитить 47 литров дизтоплива. Машинист и кондуктор притормозили возле стрелочного перевода, и спрятали канистры с горючим за помещением стрелочницы. Система спутникового мониторинга «Автоскоп» сработала безукоризненно, зафиксировав момент слива дизтоплива в 19.05 неподалёку от той же весовой. В общем, и здесь не вышло. Поэтому машинист и кондуктор во всём признались – так же «собственно ручно».

Подведём итог: несмотря на чистосердечные признания и обещания «впредь такого не делать», перечисленным экипажам тепловозов из ЖДЦ придётся за содеянные правонарушения ответить. Известно ведь, за воровство дизтоплива в «Дальполиметалле» работы лишился не один человек. Пора бы осознать, что наказание за подобное преступление последует в любом случае. Независимо от стажа и трудовых заслуг.

Мне Мило Гитто с тепловоза диз топлива для себя сливал Купя. а предьявляю такого не делать.

Написал собственно ручно.

Из объяснительной кондуктора ЖДЦ

ПОЭЗИЯ

Евгений Долматовский



Ветерок метро

В метро трубит тоннеля тёмный рог. Как вестник поезда, приходит ветерок.

Воспоминанья всполошив мои, Он только тронул волосы твои.

Я помню забайкальские ветра И как шумит свежак - с утра и до утра.

Люблю я нежный ветерок полей. Но этот ветер всех других милей.

Тебя я старше не на много лет, Но в сердце у меня глубокий след

От времени, где новой красотой Звучало «Днепрострой» и «Метрострой».

Ты по утрам спускаешься сюда, Где даже лёгкий ветер - след труда.

Пусть гладит он тебя по волосам, Как я б хотел тебя погладить сам.

1936

Комсомольская площадь

Комсомольская площадь - вокзалов созвездье. Сколько раз я прощался с тобой при отъезде.

Сколько раз выходил на асфальт раскалённый, Как на место свиданья впервые влюблённый.

Хорошо машинистам, их дело простое: В Ленинграде - сегодня, а завтра - в Ростове.

Я же с дальней дорогой знаком по-другому: Как уеду, так тянет к далёкому дому.

А едва подойду к дорожному порогу - Ничего не поделаешь - тянет в дорогу.

Счастья я не искал: все мне некогда было, И оно меня, кажется, не находило.

Но была мне тревожной и радостной вестью Комсомольская площадь - вокзалов созвездье.

Расставанья и встречи - две главные части, Из которых когда-нибудь сложится счастье.

1938

И опять я сажусь в самолёт Подмосковной свинцовою ранью,

И под крыльями снова плывёт Край столицы, то красное зданье,

Где в подезде прощались мы так, Оглушённые общей кручиной,

Как на старой картине казак С ненаглядной прощались дивчиной.

Что нам делать с любовью своей? Прилетела, как синяя птица,

И успела за несколько дней Мир заполнить и в жизнь превратиться.

Вот и скрылся в тумане твой дом... Над полями, над зреющим летом

Улетаю с тобою вдвоём, Хоть одним обзавёлся билетом.

Пусть любовь у мячан не в чести. Перетерпят. Нам тоже не к спеху.

Никуда от себя не уйти, Никуда от тебя не уехать.

1956

Предшественник

На белом камне Тадж-Махала, Дворца, хранящего века,

Следы неведжды и нахала - Кривые росчерки штыка.

Солдат Британии великой Решётки древние рубил:

Он принял сумрак сердолика За ослепительный рубин.

И, выковыривая камни Из инкрустаций на стене,

Он ослеплял цветы штыками, Не думая о судном дне.

Ах, мальчик Томми, добрый Томми, Над Темзой в свете мокрых лун

Он в чопорном отцовском доме Был паинька или шалун.

Из Агры он писал, что жарко, Что не оправдан мамин страх,

Что могут дома ждать подарка И повышения в чинах.

...Я в Индию приехал позже, Мне Томми встретить не пришлось.

Но вспомнить не могу без дрожи Века, пронзённые насквозь.

Я видел на других широтах, Пусть сыновей других отцов,

В карательных баварских ротах Таких, как Томми, молодцов.

Он их предшественник законный, Хотя и выросал вдали

Завоеватель тех колоний, Что нынче вольность обрели.

Все плиты мрамора, как в оспе, Штыком осквернены века,

Знакомая, однако, роспись, И так похожи почерка!

1965

Заходите на сайт www.dalpolimetal.ru

Главный редактор
Д.Н. Коваленко
Корректор
Е.К. Сисорова
Компьютерная вёрстка
С.С. Куликов
Фотокорр
Д.Н. Коваленко

Газета «Дальполиметалл» зарегистрирована в Приморском территориальном управлении МПТР России 13 мая 2003 г. Регистр. № ПИ 20-0290.
Учредитель - Акционерное Общество «Горно-металлургический комплекс «Дальполиметалл».
Адрес издателя и редакции: 692446, г.Дальнегорск, проспект 50-летия Октября, 93.
Редакция - (42373) 3-03-52 (доп. № 157).
E-mail: office@dalpolimetal.ru

Газета отпечатана в ЗАО «Полицентр».
Адрес: Приморский край, г. Арсеньев, ул. Заводская, 5.
Объём 2 печатных листа. Распространяется бесплатно.
Печать офсетная. Тираж 990 экз. Газета выходит 1 раз в месяц. Подписано в печать по графику в 19.00, фактически в 19.00.
№ 2 (574) от 10 апреля 2017 года.

Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов публикации. За содержание объявлений редакция ответственности не несёт.
Содержание данной газеты не рекомендовано лицам до 16 лет.