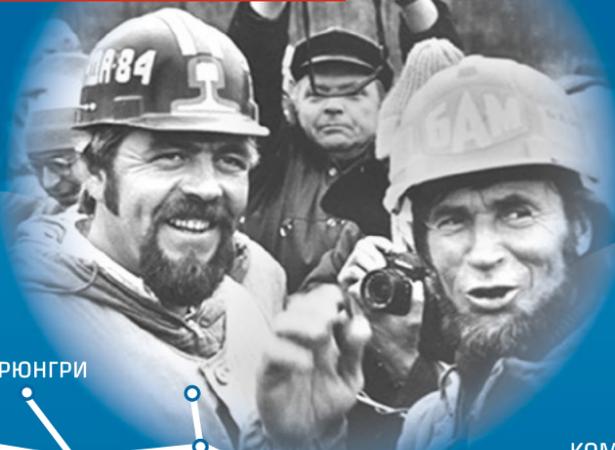
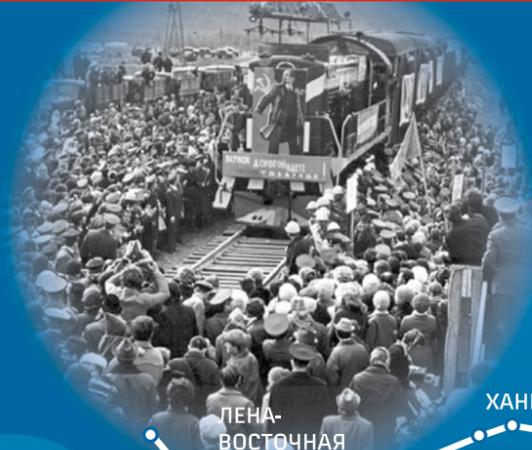


БАМУ — 50!



ВСЁ ТОЛЬКО НАЧИНАЕТСЯ

Уважаемые коллеги, друзья!

От более чем миллионного коллектива членов РОСПРОФЖЕЛ примите самые искренние поздравления с 50-летием строительства Байкало-Амурской магистрали и слова благодарности за ваш труд, который обеспечивает бесперебойное железнодорожное сообщение в районе БАМа.



Люди труда особой закалки и выдержки стояли у истоков строительства магистрали, на многие годы вперёд предвидя перспективы развития Восточного полигона железных дорог. И сегодня строители БАМа возводят новую инфраструктуру в кратчайшие сроки, без прерывания перевозочного процесса прокладывают вторые пути, вводят в эксплуатацию новые развязки, тоннели, мосты.

Сплочённому коллективу Байкало-Амурской магистрали удаётся успешно решать задачи, поставленные компанией и государством в сложнейших климатических условиях: содержать в образцовом порядке объекты транспорта, водить магистральные тепловозы весом более 7000 тонн, осуществлять качественный и своевременный ремонт железнодорожной техники.

Убеждён, что спокойствие и уверенность в завтрашнем дне работникам БАМа во многом обеспечивает деятельность РОСПРОФЖЕЛ. Профсоюз был и остаётся надёжным плечом строителей и работников магистрали. Социальные программы и проекты, которые сегодня реализуются на БАМе совместно с профсоюзом, направлены на улучшение условий работы железнодорожников, отдыха и лечения работников и членов их семей и ветеранов отрасли, укрепление производственной дисциплины, повышение культуры и качества жизни.

Выражаю твёрдую уверенность в том, что совместными усилиями со всем коллективом байкало-амурских железнодорожников мы сможем решить все возникающие задачи, обеспечить эффективное функционирование и дальнейшее развитие БАМа.

Желаю всем строителям, железнодорожникам БАМа, членам ваших семей новых трудовых побед и достижений, благополучия, счастья и крепкого здоровья!

С праздником!

С уважением,
председатель РОСПРОФЖЕЛ
Сергей Иванович ЧЕРНОГАЕВ

Уважаемые труженики и ветераны Байкало-Амурской магистрали, железнодорожники!

От многотысячного коллектива работников Дальневосточной железной дороги — членов РОСПРОФЖЕЛ и от меня лично примите поздравления со знаменательным событием в истории нашей страны и железнодорожной отрасли — 50-летием начала строительства Байкало-Амурской магистрали!



Благодаря вашему ответственному и добросовестному труду сегодня выполняются задачи по организации непрерывного и безопасного перевозочного процесса в границах БАМа в сложнейших географических и климатических условиях, что подтверждает исторические факты о несгибаемости и самоотверженности строителей Байкало-Амурской магистрали и байкало-амурских железнодорожников.

Несомненно, сегодня мы твёрдо уверены в том, что БАМ — это наша дорога в будущее, где основная ценность — человек труда, права и интересы которого находятся под надёжной защитой профсоюза!

Желаю вам новых трудовых побед, профсоюзного единства на пути к достижению поставленных целей, благополучия и крепкого здоровья!

С уважением,
председатель ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД
Александр Геннадьевич НАГОВИЦИН

[В НОМЕРЕ]

Проект, исторически необходимый стране

Президент России В.В. Путин принял участие в торжественном мероприятии в Кремле, посвящённом празднованию 50-летия начала строительства Байкало-Амурской магистрали, и вручил его участникам, наиболее отличившимся в бамовской эпопее, государственные награды.

Стр. 2

Я — хозяин магистрали

В канун празднования 50-летия начала строительства БАМа ветераны и лидеры профсоюзного движения легендарной магистрали рассказали «Профсоюзной жизни» о том, что для них значит БАМ и какую роль он сыграл в их судьбе.

Стр. 4-5

Таёжные заместители министра

Константин Владимирович Мохортов и Ефим Владимирович Басин относятся к плеяде крупнейших организаторов транспортного строительства Союза Советских Социалистических Республик и Российской Федерации. С особой силой их дарование раскрылось на строительстве БАМа.

Стр. 6



ПРОЕКТ, ИСТОРИЧЕСКИ НЕОБХОДИМЫЙ СТРАНЕ

Президент России В.В. Путин принял участие в торжественном мероприятии в Кремле, посвящённом празднованию 50-летия начала строительства Байкало-Амурской магистрали, и вручил его участникам, наиболее отличившимся в бамовской эпопее, государственные награды.

В легендарном проекте, который президент назвал уникальным транспортным маршрутом, исторически необходимым для нашей страны, было задействовано около двух миллионов человек. Для многих из них строительство БАМа, а затем и работа на магистрали стали делом всей жизни, воплощением их мечты, труда, мужества, призванием многих поколений семей и, без преувеличения, настоящим подвигом.

Тында стала центром реализации Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали»,

принятого 8 июля 1974 года. На XVII съезде комсомола БАМ был объявлен ударной стройкой, сформирован первый отряд добровольцев.

В Тынде разместилась дирекция строящейся Байкало-Амурской дороги, дорпрофсожи транспортных строителей БАМа и Байкало-Амурской железной дороги, контора Стройбанка СССР, штаб ЦК ВЛКСМ на строительстве БАМа. В городе базировались крупнейшие строительные подразделения — управление «Бамстройпуть», тресты «Центробамстрой», «Тындатрансстрой», «Бамстроймеханизация», «Мостострой-10» и

многие другие предприятия. Отсюда начиналась эксплуатация построенных участков магистрали. Специалисты проектных институтов Москвы разработали генеральный план застройки столицы БАМа. В строительстве города, а также непосредственно в возведении объектов БАМа, восстановлении линии БАМа — Тында и строительстве основной магистрали от Лены до Комсомольска-на-Амуре через Северобайкальск, Чару, Тынду, Ургал, прокладке линии БАМ — Тында — Беркамит — Томмот, велика была роль станции Тында. Именно Тында брала на себя основную тяжесть приёма и переработки грузов для грандиозной стройки.

Первый Пленум райпрофсожа Тындинского отделения Байкало-Амурской железной дороги состоялся 17 ноября 1979 года, в ходе пленума делегаты единодушно проголосовали за создание профсоюзной организации отделения.

Первым председателем райпрофсожа был избран Владимир Ченцов. После передачи в январе 1997 года Тындинского отделения Байкало-Амурской железной дороги в состав ДВЖД отделенческая профсоюзная организация волилась в Дорожную профсоюзную организацию Дальневосточной железной дороги.

С 7 июля 2020 года Тындинским филиалом ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД руководит Мариана Никитина. По состоянию на 1 апреля 2024 года Тындинский филиал ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД объединяет 30 первичных профсоюзных организаций предприятий основной и вспомогательной деятельности. Число членов отраслевого профсоюза — 9080 человек, что составляет 92 процента от всего количества работающих в Тындинском территориальном управлении ДВЖД.

Тындинский филиал ДОРПРОФЖЕЛ по праву гордится своими профсоюзными лидерами и профактивистами Владимиром Пархоמוком, Татьяной Яковенко, Альбиной Шеремет, Светланой Базановой, Алёной Белой, Аллой Медведевой, Матвеем Мазуром, Ириной Рыжик, Натальей Чиботарь, Верой Лазукиной и многими другими. Лучшие из них, а также ветераны профсоюзного движения, отмечены правительственными, отраслевыми и профсоюзными наградами, почётными званиями. Бывший председатель первичной профсоюзной организации Тындинской дистанции пути Геннадий Павлов был заслуженным работником



транспорта РФ, председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Тында Владимир Пархомок и его предшественник Алексей Сорокин — почётные железнодорожники. Бывшим председателям Тындинского филиала Дорпрофсожа Виктору Сверкунову и профкома Тындинской дистанции тепловых сетей Михаилу Будлову присвоено звание «Лауреат премии РОСПРОФЖЕЛ».

Золотой фонд филиала — его высококлассные специалисты. Это специалист отдела организационной и кадровой работы Татьяна Бобровникова, технический инспектор труда Вадим Валиев, правовой инспектор труда Елена Конфедератова, ведущий бухгалтер Людмила Иконникова.

Профсоюзный актив и специалисты Тындинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД защищают законные права и интересы работников, особое внимание уделяют охране труда на производстве, безопасности движения поездов, улучшению условий труда и отдыха работников, оздоровлению железнодорожников и членов их семей, спорту и организации досуга членов отраслевого профсоюза железнодорожников.

Ежегодно железнодорожники и члены их семей выезжают на отдых не только в санатории и профилактории Сибири и Дальнего Востока, но и в здравницы на юге — в Крым, Сочи, Анапу, Кисловодск, другие города. Членом профсоюза предоставляется возможность отдохнуть на базах ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД «Морской берег» и «Утёс» в Приморье. Действует в Тынде санаторий-профилакторий «Надежда». В нём поправляют здоровье ветераны труда, пенсионеры. Летом «Надежда» действует как оздоровительный лагерь для детей железнодорожников, где за смену отдыхает 200-250 детей.

Многие работники Тындинского территориального управления ДВЖД участвуют в соревнованиях как местного, так и дорожного и федерального уровней. Коллективы предприятий посещают плавательный бассейн «Олимп», различные тренажёрные залы, массаж. В этом большая заслуга профсоюзных организаций.

Благодаря профсоюзу в Тындинском теруправлении рождаются новые спортивные традиции и соревнования: региональный Кубок по хоккею с шайбой, киберспортивные турниры.

Другими словами, у профсоюза железнодорожников в Тынде есть возможности и резервы, чтобы успешно справляться с задачами, поставленными правительством страны по перспективному развитию Байкало-Амурской магистрали.

Президент России В.В. Путин заявил, что на рубеже столетий БАМ помог открыть для российской экономики рынки Азиатско-Тихоокеанского региона, обеспечил надёжный транзитный маршрут для всей Евразии, в единой связке с Транссибом стал по-настоящему стратегическим транспортным коридором не только национального, но и глобального значения. Значительно растёт провозная способность магистрали.

В связи с этим, подчеркнул президент, особое внимание будет уделяться повышению качества жизни людей в населённых пунктах, завязанных на БАМ. В том числе на основе проработанных мастер-планов получают долгосрочное развитие опорные точки БАМа — Тында и Северобайкальск.

Сегодня радует пристальное внимание Президента России к Байкало-Амурской магистрали, значительный рост объёма грузоперевозок по БАМу. И запуск в этом году очередного, уже третьего по счёту, этапа развития БАМа и Транссиба с повышением пропускной способности Восточного полигона железных дорог. Реализоваться этот проект будет за счёт новых технологий и инженерных решений с формированием дополнительного спроса на продукцию отечественных машиностроительных и металлургических предприятий, на услуги строительного комплекса и целого ряда других отраслей. Это станет мощным импульсом для открытия промышленных комплексов, создания современных рабочих мест, развития социальной инфраструктуры в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке России.

Геннадий АСТАХОВ

УВАЖАЕМЫЕ ТРУЖЕНИКИ И ВЕТЕРАНЫ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ!

**От всей души поздравляю вас с 50-летием
начала строительства БАМа!**

Стройка века, начало которой было положено в 1974 году, продолжалась более 20 лет. За это время было уложено более 4 тысяч километров железнодорожных путей, построено множество мостов, тоннелей и станций.

Легендарная стальная магистраль стала одним из главных символов нашей страны. БАМ сыграл огромную роль в развитии Дальнего Востока и обеспечении транспортной связи между европейской частью России и странами Азиатско-Тихоокеанского региона, позволил создать новые рабочие места и улучшить качество жизни населения нашего региона.

Благодаря пристальному вниманию руководства страны и компании ОАО «РЖД» БАМ продолжает развиваться ускоренными темпами. Увеличению пропускной способности магистрали, повышению безопасности и надёжности движения поездов способствует развитие логистики и инфраструктуры: строительство новых станций и терминалов, обновление и ремонт железнодорожных путей, мостов и тоннелей, модернизация подвижного состава.

Благодаря целому комплексу принимаемых мер ежегодно БАМ становится всё более современным, безопасным и эффективным транспортным коридором, который играет важную роль в развитии экономики России и укреплении её международных связей.

У руля всех этих позитивных перемен находятся, конечно же, люди — от ветеранов, стоявших у истоков создания БАМа, до сегодняшних бамовских железнодорожных коллективов, благодаря которым магистраль живёт и развивается.

В этот праздничный день хочется выразить глубокую благодарность всем, кто принимал и принимает участие в строительстве и эксплуатации БАМа. Ваш самоотверженный труд достоин глубокого уважения.

Дорогие ветераны и работники Байкало-Амурской магистрали! Сегодня ваш праздник! Хочется пожелать вам отличного здоровья, бодрости духа, веры в лучшее, благополучия во всех делах и начинаниях!

С уважением,
руководитель Тындинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД
М.В. НИКИТИНА

ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

В 1932 году Совет Народных Комиссаров СССР принял Постановление «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги», по которому было создано Управление строительства БАМа, определено генеральное направление трассы с опорными пунктами Тайшет — север Байкала — Ургал — Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань. Началось строительство линии Малога БАМа.

Продолжение строительству БАМа положило Постановление ЦК КПСС и Совмина СССР «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» от 8 июля 1974 года.

Благодаря энтузиазму и самоотверженному труду строителей были сооружены более 4000 км путей, сотни технических сооружений, новые города и посёлки. 27 октября 1984 года было уложено «золотое звено», и на митинге в Тынде состоялось официальное открытие сквозного движения поездов по всей Байкало-Амурской магистрали.

Сегодня БАМ — важная неотъемлемая часть единой транспортной системы страны, ключевое звено в хозяйственном освоении обширных территорий, богатых ценными запасами минерального сырья, энергетическими и лесными ресурсами. Сама жизнь убедительно доказала значимость этой стратегической магистрали для Сибири и Дальнего Востока, для всего государства.

История Комсомольского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД, давно перешагнувшего 80-летний рубеж, неразрывно связана с Байкало-Амурской магистралью.

В декабре 1940 года был избран первый состав комитета профсоюза Комсомольского отделения железной дороги. Возглавил райпрофсоюз начальник отдела кадров паровозного депо станции Литовко Станислав Мачульский.

Совместными усилиями «первичек» при помощи специалистов Комсомольского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД в границах филиала продолжают жить лучшие профсоюзные традиции, заложенные со времён основания. Профактив Комсомольского территориального управления всегда стремился сделать жизнь людей труда достойной и благополучной. На контроле профсоюзных комитетов обеспечение

безопасности перевозочного процесса и достойных условий труда, соблюдение требований трудового законодательства, пропаганда здорового образа жизни среди железнодорожников, реализация молодежной и гендерной политики.

В сложные для страны и железнодорожной отрасли периоды профсоюз выступал против снижения заработной платы при достаточных объёмах работ, обращался от имени трудовых коллективов к руководству компании и ЦК РОСПРОФЖЕЛ с просьбой о перераспределении грузовых потоков с Транссиба на БАМ, чтобы обеспечить работой жителей этого региона и прекратить отток квалифицированных кадров с Северного широтного хода.

Душа профсоюза — это его люди. На предприятиях Комсомольского территориального управления трудятся замечательные профлидеры. Деятельность возглавляемых ими «первичек» заслуживает самой высокой оценки.

В историю профсоюзного движения навсегда вписаны имена многих исключительных профсоюзных лидеров, внесших большой личный вклад в становление и развитие профсоюза. Это и Николай Козырев, возглавлявший Комсомольский филиал ДОРПРОФЖЕЛ в течение 15 лет, и Виктор Федин, руководивший филиалом с 2010 по 2018 год. Это Николай Пяткин, возглавлявший работу «первички» в эксплуатационном локомотивном депо Комсомольск-на-Амуре, и Николай Собко — председатель первичной профсоюзной организации эксплуатационного локомотивного депо Новый Ургал, удостоенные высшей награды отраслевого профсоюза — звания «Лауреат премии РОСПРОФЖЕЛ». С 2010 года «первичку» Комсомольской дистанции пути возглавляет настоящий

авторитет среди членов профсоюза Ирина Санакина. Достоянными продолжателями дела своих предшественников сегодня являются профлидеры Сергей Белогорлов (эксплуатационное локомотивное депо Комсомольск-на-Амуре), Дмитрий Проценко (БАМ ТР), Евгений Костин (ВП №412), Лариса Кирилина (ТЧЭ Новый Ургал), Борис Костенко (ПЧ Новый Ургал, Амгунь, Этыркен) и многие другие.

Нельзя не отметить работу целого ряда неосвобождённых председателей первичных профсоюзных организаций, которые помимо своих должностных обязанностей несут общественную нагрузку по линии профсоюза, защищая интересы своих трудовых коллективов. Это люди с активной жизненной позицией, всегда готовые помочь коллегам.

В 2019 году Комсомольский филиал ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД возглавил Валерий Иванович Чулахин. В своё время он был членом дорожного комитета БАМа, в 1990 году участвовал в 25 съезде Профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и транспортного строительства. Накопленные профессиональные знания и жизненный опыт вкупе с неравнодушием и активной гражданской позицией позволяют ему сохранять высокий авторитет профсоюза.

Сегодня Комсомольский филиал ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД — это более 12 тысяч членов профсоюза, около 93% профсоюзного членства, 42 первичные профсоюзные организации, 9 из которых возглавляют освобождённые председатели и 33 «первички» — неосвобождённые профлидеры.

Особого внимания заслуживают специалисты Комсомольского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД: правовой инспектор труда Ярослава Кушнир, технический инспектор труда Юрий Тен, бессменный главный бухгалтер Тамара Плотникова, специалист общего отдела Инесса Козырева, специалист по организационной и кадровой работе Владимир Комаров, специалист по социально-экономической защите Анастасия Васильева. В течение многих лет бессменным председателем ППО аппарата

Комсомольского филиала является водитель Константин Коломеец.

Сегодня перед работниками структурных подразделений Комсомольского территориального управления ДВЖД стоят замечательные перспективы, связанные с возрождением и развитием Байкало-Амурской магистрали. Развитие инфраструктуры Восточного полигона является приоритетным направлением для компании ОАО «РЖД».

На усовершенствование магистрали направляются огромные средства, что позволяет с уверенностью сказать, что строители БАМа работали не напрасно.

Они реализовали колоссальный и нужный для страны проект с отличными перспективами развития.

Потенциал БАМа до сих пор не раскрыт полностью. Дальневосточная железная дорога работает в условиях постоянного роста объёмов перевозок. И потому на повестке дня — дальнейшее развитие Байкало-Амурской магистрали, повышение её пропускной способности и комплексная модернизация инфраструктуры, а вместе с этим — создание новых рабочих мест, повышение уровня жизни населения, формирование новых точек экономического развития.

Информцентр ДОРПРОФЖЕЛ

УВАЖАЕМЫЕ ЧЛЕНЫ ПРОФСОЮЗА, ТРУЖЕНИКИ И ВETERАНЫ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ!

От имени Хабаровского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД поздравляю вас с 50-летием БАМа!

Байкало-Амурская магистраль стала символом мужества, стойкости и дружбы. Благодаря вашим усилиям и труду была построена и успешно эксплуатируется сегодня одна из важнейших железнодорожных магистралей страны.

Отмечая юбилей БАМа, мы вспоминаем и чествуем всех, кто внёс свой неоценимый вклад в его строительство. Дорогие ветераны-бамовцы, ваш труд сложно переоценить, он заслуживает глубокого уважения и признания. Пусть ваш трудовой подвиг, результатом которого стала легендарная магистраль, служит примером для будущих поколений.

Дорогие железнодорожники, ветераны Байкало-Амурской магистрали, желаю вам крепкого здоровья, благополучия и успехов во всех начинаниях!

С уважением,
руководитель Хабаровского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД
К.С. ВАРФАЛАМЕЕВ

ДОРОГИЕ РАБОТНИКИ И ВETERАНЫ БАМА!

От имени Комсомольского филиала ДОРПРОФЖЕЛ на Дальневосточной железной дороге поздравляю вас с 50-летием начала строительства легендарной Байкало-Амурской магистрали!

БАМ стал символом двадцатого века, объединившим одной идеей целые поколения строителей и железнодорожников.

Полвека назад в сложнейших климатических условиях началась грандиозная стройка, вписавшая в историю страны имена тысяч трудившихся здесь людей, отличившихся стальной, как и возводимая ими магистраль, волей.

БАМ стал местом притяжения для тех, кто не ищет лёгких путей в жизни, для тех, кто готов к подвигу преодоления любых трудностей на пути к цели.

Сегодня перед нами стоит задача по модернизации БАМа и всего Восточного полигона — ключевой опоры единого транспортно-логистического каркаса России и стратегического коридора в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Уверен, что БАМ, созданный упорным трудом миллионов людей, ещё долгие годы будет служить нашей стране.

Желаю процветания и долголетия Байкало-Амурской магистрали и вам, дорогие её ветераны и труженики!

С уважением,
руководитель Комсомольского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД
В.И. ЧУЛАХИН



Я — ХОЗЯИН МАГИСТРАЛИ

В канун празднования 50-летия начала строительства БАМа ветераны и лидеры профсоюзного движения легендарной магистрали рассказали «Профсоюзной жизни» о том, что для них значит БАМ и какую роль он сыграл в их судьбе.

Подшефные пограничники становились бамовцами

Иван ВАРШАВСКИЙ,
Герой Социалистического Труда,
первостроитель БАМа

— На празднование моего 85-летия в Тынду съехались мои хорошие друзья-бамовцы из всех концов страны, гордо именовавшей себя Союзом Советских Социалистических Республик. С ними я строил БАМ. Вместе мы шли через тайгу и мари, преодолевали сопки и непроходимые топи, создавая так необходимый стране «северный Транссиб» — второй выход к Тихому океану. Вместе мы делали всё, чтобы поставить на службу государству несметные богатства, во множестве таившиеся в недрах территорий, примыкающих к БАМу.

Как и многие юноши и девушки, ставшие мне здесь друзьями, я стремился сюда за романтикой, или, как пелось в песне — «За туманом и за запахом тайги». А что? К тому времени у меня уже был опыт работы на железной дороге в Молдавии. Молодость же брала своё. Хотелось посмотреть неизведанные места, почувствовать вкус новизны от путешествий.

Так я оказался на БАМе. Правда, часть романтики, связанная с климатом, быстро улетучилась. Невозможно чувствовать запах тайги при температуре минус

пятьдесят. В эту пору состоянию здешней природы больше соответствует песенное определение ученого, вечного странника и барда Александра Городницкого: «В мире чахоточных сосен быстро сменяется осень долгой полярной зимой...».

Но оставалась ещё одна, более значительная и весомая составляющая эмоционального отношения к действительности. Это романтика огромной, протянувшейся на тысячи километров стройки, романтика принадлежности делу, нужному всей стране, и самоутверждения на этом поприще. Вносить свой вклад в реализацию государственного проекта считал для себя важным каждый патриот. К их числу относились и те, кто стоял на страже границ нашей Родины.

Среди гостей моего юбилея был и Юрий Быков — полковник погранвойск в отставке, проживающий ныне в Хабаровске. От него в приветственном слове я услышал много хороших слов и о себе, и о ребятах своей бригады. Их Юра прекрасно знает. И вот почему.

В 1976 году я руководил комсомольско-молодёжной бригадой, носившей имя «68 героев-десантников Константина Ольшанского». В коллективе родилась инициатива установить шефство над пограничными заставами Дальневосточного пограничного

округа. Кроме патриотического воспитания почин дал ряд чисто практических результатов. Демобилизованные пограничники потянулись на БАМ. С 1977 года в моей бригаде успешно трудились ушедшие в запас пограничники с подшефной заставы В. Фёдоров, В. Потапов, Б. Подколзин, В. Булатов.

Самому мне срочную службу довелось проходить старшим матросом морчестей пограничных войск на Балтике. Именно там появилась привычка исполнять служебные обязанности на пределе своих сил и возможностей и любимое словечко в лексиконе: сверхмаксимум.

С тех пор стали традиционными совместные мероприятия воинов-пограничников и строителей БАМа: спартакиады, смотры художественной самодеятельности, военно-патриотические мероприятия. Тогда я познакомился и подружился с Юрием Быковым. Позже он продолжил службу в погранвойсках КГБ, окончил военную академию.

К слову сказать, массовое поступление на работу в «свои», бамовские, коллективы увольняющихся в зафпас воинов-пограничников с лёгкой руки моей бригады стало доброй традицией. Только в течение 1977-1979 годов таковых насчитывалось 150 человек.

Считаю, что сейчас у БАМа открылось второе дыхание. Именно БАМ является кратчайшим путём, по которому должен пойти весь поток транзитных грузов к побережью Тихого океана. БАМ нельзя назвать дорогой без будущего. Ведь неслучайно работы по строительству Северомуйского тоннеля не были свёрнуты даже в самые тяжёлые для экономики России времена. В конце 2001 года проходка тоннеля была завершена, и по нему было открыто рабочее движение. У Стройки века, которой я отдал всю жизнь, появились грандиозные перспективы. И это очень радует.

Верность бамовскому братству

Василий МАЗУР,
ветеран железнодорожного транспорта,
первостроитель БАМа

— На БАМ я приехал из города Серова, что в Восточном Казахстане, поработав некоторое время на металлургическом комбинате. Пригласила меня сюда сестра Валентина Матвеевна. Она учила детей химии и биологии в Кувьктинской средней школе.

Здесь, на Стройке века, я был принят в комсомольско-молодёжную бригаду Валентина Шпенькова и достаточно продолжительное время в ней работал. Мы вели укладку рельсошпальной решётки на первых километрах пути в сторону Курьяна, а затем на Кувькту. В коллективе широкое распространение получило движение «Я — хозяин магистрали», которое буквально



в космические сроки охватило всю Стройку века.

Быть хозяином БАМа значило не только высокопроизводительно и эффективно трудиться. Это значило рачительно и бережливо относиться ко всему, что тебя окружало, экономить в большом и малом, заботиться об укреплении трудовой и технологической дисциплины, по-хозяйски беречь тайгу, заботиться об умножении её богатств. А организованное между бригадами соревнование по принципу рабочей эстафеты помогло бригадам полностью исключить простои, значительно поднять производительность труда, широко внедрить в практику работы хозяйственный расчёт.

Соперники по соревнованию — друзья в жизни, помощники в труде. Это стало законом жизни комсомольских коллективов. Бригады вместе организовывали свой отдых, отмечали торжественные события. Когда на участке работы у одной из бригад создавалось трудное положение, другая бригада дружно приходила ей на помощь.

С тех незабвенных молодёжных времён я вынес чувство верности бамовскому братству. Сейчас я принимаю участие в деятельности территориальной организации «Бамовское содружество» в Белгороде. У нас значительное количество инициативных активистов, действующих, несмотря на напряжённую обстановку в регионе. Мы не теряем присутствия бамовского духа!

После работы в бригаде Валентина Шпенькова я поменял характер деятельности. Окончив курсы машинистов тепловоза, из строителя магистрали превратился в её эксплуатационника. Времена тогда были непростые. Локомотивное депо только строилось, и для обогрева построек и находящегося в них подвижного состава использовалось тепло паровозных топок. Довелось и мне осваивать обслуживание этого достойного возраста представителя железнодорожного транспорта.

Уже на заслуженном отдыхе председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо Тынды Владимир Антонович Пархомяк часто приглашал меня на посвящение молодёжи в машинисты. Его можно понять: как ветеран я отмечен медалью к 40-летию БАМа, имею звание «Почётный работник Дирекции тяги», награждён знаками за пятьсот тысяч и миллион километров безаварийного пробега, участвовал в деятельности ППО как наставник.

Выступая перед своей сменой, рекомендовал вступающим в профессию парням и мужчинам никогда не терять присутствия

духа, хладнокровия в сложных ситуациях, всегда быть ответственными и помнить, что за плечами каждого из них — сотни человеческих жизней и тысячи тонн груза, которые должны быть доставлены к месту назначения в целостности и сохранности.

Пример родителей как путеводитель по жизни

Матвей МАЗУР,
председатель первичной профсоюзной организации сервисного локомотивного депо Тынды-Северная ООО «ЛокоТех-Сервис»

— Если принять во внимание факт моего рождения в Тынде, то я смело могу причислить себя к коренным бамовцам. Рос в семье строителя и эксплуатационника БАМа, каковым является мой отец Василий Матвеевич, и финансиста — мама Ирина Николаевна обеспечивала в Госбанке денежные средствами возведение магистрали.

Детство моё мало чем отличалось от этой золотой поры у других сверстников. Окончил среднюю школу №1, по совету отца поступил в Тындинский техникум железнодорожного транспорта по специальности «Локомотивы», окончил его и получил диплом. На дворе стояли лихие девяностые, и я во многом обязан своим родителям за то, что не упускали из внимания вопросы моего воспитания. Папа и мама вели себя со мной достаточно деликатно, приходили на помощь в трудные моменты, подсказывали, как нужно поступить в том или ином случае. И по сей день их советы и наставления являются для меня основополагающими.

Именно по совету отца я стал железнодорожником и принял решение связать свою взрослую жизнь с БАМом. Помню, как отец болезненно переживал развязанную в горбачёвские времена травлю магистрали. А на митинги в защиту Стройки века брал с собой меня, ещё младшеклассника. Я мало понимал, о чём говорили выступавшие, но детское сердце чувствовало: так, как поступают с БАМом, делать нельзя, и справедливость к нему ещё восстановится.

Так оно и случилось. Придя на профсоюзную работу, увидел, как набирает обороты модернизация БАМа, в связи с чем возрастают объёмы производства на нашем предприятии. В этом направлении веду работу с коллективом. Недавно погордился перед отцом тем, что награждён Благодарностью РОСПРОФЖЕЛ.

Я воспитан в духе любви и веры в БАМ.

ДОРОГИЕ РАБОТНИКИ И ВЕТЕРАНЫ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ!

Сахалинский филиал ДОРПРОФЖЕЛ на Дальневосточной железной дороге поздравляет вас с 50-летием начала строительства легендарной магистрали!

Полвека назад в непростых условиях сурового климата и вечной мерзлоты началось строительство стратегически важной для всей страны железной дороги. Этот колоссальный по своему размаху проект реализовался благодаря упорству, вере в светлое будущее и преданности своему делу сотен тысяч его строителей.

БАМ не только соединил Сибирь и Дальний Восток, обеспечил кратчайший путь к Тихому океану, но и послужил основой для развития этих регионов. Благодаря магистрали здесь выросли города и посёлки, появились промышленные предприятия и социальная инфраструктура.

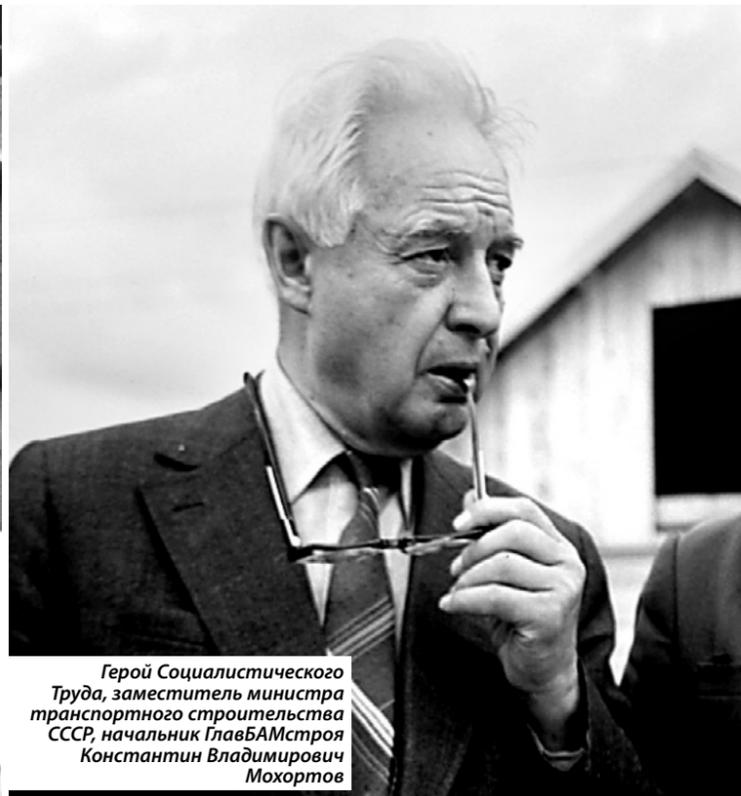
В эти дни мы отмечаем юбилей БАМа и вспоминаем тех, кто внёс свой вклад в его строительство. Мы гордимся подвигом ветеранов-бамовцев и благодарны им за создание мощного стального пути, который верой и правдой служит стране уже полвека.

Дорогие труженики и ветераны Байкало-Амурской магистрали! Желаю вам здоровья, долголетия, благополучия и успехов во всех начинаниях! Пусть БАМ продолжает развиваться и служить на благо России!

С уважением,
руководитель Сахалинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД
М.И. ДЕРЕВЦОВА



Начальник «Бамтрансстрой»
Е.В. Басин (второй слева)
обсуждает с подчинёнными план
застройки примыкающей к вокзалу
части Тынды



Герой Социалистического
Труда, заместитель министра
транспортного строительства
СССР, начальник ГлавБАМстрой
Константин Владимирович
Мохортов

ТАЁЖНЫЕ ЗАМЕСТИТЕЛИ МИНИСТРА

Константин Владимирович Мохортов и Ефим Владимирович Басин относятся к плеяде крупнейших организаторов транспортного строительства Союза Советских Социалистических Республик и Российской Федерации. С особой силой их дарование раскрылось на строительстве БАМа.

Бамовцы любовно и в шутку называли того и другого таёжным замминистра. Каждый из них в своё время был единственным руководителем такого ранга — заместителем министра транспортного строительства СССР, чья резиденция находилась не в столице, а в далёкой Тынде. Здесь, прямо на месте, К.В. Мохортов и Е.В. Басин руководили возведением Байкало-Амурской магистрали.

Константин Владимирович МОХОРТОВ,

Герой Социалистического Труда, заместитель министра транспортного строительства СССР, начальник Главного управления по строительству Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (ГлавБАМстрой)

Незурядный ум и организаторские способности начали проявляться у Константина Владимировича с молодых лет. И к высокой должности начальника Главного управления по строительству Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (ГлавБАМстрой) он пришёл, как говорится, не с пустыми руками. Перед назначением он много работал над подготовкой постановления ЦК КПСС и Совмина СССР «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» (1973-1974 гг.). Те, кто бы рядом с Константином

Владимировичем, вспоминают, что главным образом в ту пору он думал о людях.

— В необжитые места надо завезти огромную массу народа, — говорил он. — Где этот народ будет жить? Чем питаться? Где будет отдыхать? Как в эти места будут доставляться грузы?

Ему же принадлежит комплекс предложений, обретших в постановлении силу закона. Это идея шефства областей и республик над стройкой, льготы строителям, обеспечение людей товарами повышенного спроса, возможность приобретать автомобили по целевым вкладам, а также разработка специальной серии крупнопанельного жилья и другое. Именно Мохортов предложил учредить медаль «За строительство Байкало-Амурской магистрали» — дополнительный моральный стимул. Ведь ни одна транспортная стройка не имела своей медали. А у БАМа она была.

В последние годы жизни Герой Социалистического Труда К.В. Мохортов скрупулёзно вникал в процесс застройки населённых пунктов на БАМе, в судьбы тысяч бамовцев. «Человек, приехав в этот край, должен чувствовать себя хозяином, а не временщиком», — неоднократно подчёркивал Константин Владимирович. И в мир иной он ушёл с твёрдой убежденностью, что всё так и будет.

Ефим Владимирович БАСИН,

Герой Социалистического Труда, заместитель министра транспортного строительства СССР, начальник проектно-промышленного объединения «Бамтрансстрой»

Принявший в 1986 году от К.В. Мохортова эстафету руководства строительством БАМа его заместитель Ефим Владимирович Басин зарекомендовал себя в профессиональном сообществе толковым и сильным руководителем. Собирая в 1989 году, накануне выборов в народные депутаты СССР, в число которых он баллотировался, материал для статьи о начальнике «Бамтрансстрой», я разговаривал со многими его сослуживцами и задавал всем вопрос: «Есть ли у Ефима Владимировича хобби, и какое?». Ответ был единодушным и неожиданным: «Работать до изнеможения самому и требовать этого от подчинённых».

Именно так относиться к делу заставляла обстановка: возглавляемый им многотысячный коллектив возводил БАМ, оставшийся Стройкой века, несмотря на конъюнктурные перегибы в общественном мнении. Ведь магистраль приходилось не только создавать, но и защищать от яростных нападок тех, кто окрестил её «самым длинным памятником эпохе застоя».

В этой борьбе начальник ППСО смело делал шаги, доставлявшие ему немало неприятностей. Взял, к примеру, в систему объединения Шимановский и

Тайшетский комбинаты стройиндустрии. Осторожные люди отговаривали его — не послушался. Время показало: Басин был прав.

— Не взяли бы их, сложностей, конечно, было бы меньше. Но не стало бы и другого: базы стройиндустрии для внедрения хозрасчёта, — резюмировал ситуацию Ефим Владимирович.

Показательный ответ врагам магистрали был дан демаршем московских строителей. Они приняли решение не покидать Тынду. Сделано это было после встречи с кандидатом в народные депутаты СССР по Свободненскому территориальному округу №117. Ефим Владимирович обстоятельно и аргументированно доказал неуместность сворачивания работ в столице БАМа именно в ту пору, когда строительство магистрали вышло на финишную прямую. Как известно, 1989 год был годом сдачи Байкало-Амурской железнодорожной магистрали на всём протяжении. Московским строителям были сохранены все льготы, включая очередь на жильё и так далее.

А укрепление единых подразделений, проектных институтов «Гипрожелдорстрой» и «Иркутскгипротранс», создание объединения «Бамстройиндустрия»! Всё это позволило превратить объединение «Бамтрансстрой» в мощный проектно-промышленный строительный комплекс. Он включился в реализацию программы «Дальний Восток».

Для иллюстрации — несколько цифр. В 1988 году было построено 75 тысяч квадратных метров собственного капитального жилья — в девять раз больше, чем в 1985 году. Получено за 1988 год 410 тонн мяса, 1000 тонн

молока, 800 тонн овощей. Следует заметить, что строители БАМа активно включились в реализацию продовольственной программы и взяли под своё крыло несколько предприятий агропромышленного комплекса в Амурской области.

То есть, на завершающем этапе строительства БАМа оказалось нагрудным значительным объёмом несвойственных ему функций. Тем не менее, одна из крупнейших в мире железнодорожных магистралей заработала вовремя. А история её злосключений и мытарств продолжалась. «Лихие девяностые» не стали исключением. Но испытания ещё больше подчёркивают величие и прозорливость народа, поставившего памятник — нет, не «эпохе застоя», а мудрости и прозорливости лучших своих представителей!

Достойное место среди них занимают главные бамовские строители — Герои Социалистического Труда Константин Владимирович Мохортов (светлая ему память!) и Ефим Владимирович Басин, на торжествах в честь 50-летия БАМа ставший полным кавалером ордена «За заслуги перед Отечеством».

Полвека назад через многие десятки лет они увидели впереди путь, по которому локомотив экономики государства совершит мощный рывок вперёд. Увидели и построили Байкало-Амурскую магистраль — второй выход к океану, позволяющий России прочно стоять на двух ногах в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Геннадий АСТАХОВ

Фото из архива преподавателя
Тындинского подразделения учебного
центра ДВЖД Виктора МОВЧАНА

ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ

За романтикой на край света: воспоминания учителей о жизни на БАМе

Николай и Валентина Контрибуция в далёком 1978 году приехали в маленький таёжный посёлок Муртыгит по зову партии. В новой школе, только что сданной строителями в эксплуатацию, им предстояло воплотить лучшие традиции советского образования.

Посёлок Муртыгит расположен в 133 км от Тынды. Вроде бы и расстояние небольшое, но девственная природа, сопки, упирающиеся заснеженными верхушками в небо, суровые зимы по девять месяцев в году делают каждый населённый пункт на БАМе отдельным «государством». И лишь железная дорога служит связующей нитью между ними. Большинство местных географических названий, дошедших до наших дней, связано с культурой эвенков. Малочисленный народ Севера дал имя и Муртыгиту. Оно трактуется как место, где поймали лошадь. Так мудрые эвенки образно и точно ассоциировали безлюдный, нетронутой цивилизацией таёжный угол.

Здесь природа летом 1978 года встретила молодую семью Контрибуция довольно гостеприимно, постепенно давая привыкнуть к её особенностям. Учителей временно разместили

в классе. «Посёлок» — это было громко сказано. Его центром стали четыре 24-квартирных дома, железнодорожная станция и, конечно, школа-восьмилетка. Повсюду стояли вагончики, которые обогревались «паровозами» — автономными батареями с электротенами или печками-буржуйками. Как правило, они даже не запирались на замки. Все бытовые неудобства сглаживала особая атмосфера дружбы и взаимопомощи.

— Мужа назначили директором, а я работала преподавателем начальных классов и параллельно вела музыку, так как играла на баяне и обладала редким природным колоратурным сопрано. В своё время мне прочили консерваторию, но моим призванием стала учительская стезя. В нашей школе учились дети железнодорожников, строителей. Каждый день на поезде приезжали ребята с соседней станции

Аносовской, именно под них мы и составили расписание в школе, — рассказывает Валентина Васильевна. — Некоторые из детей абсолютно не говорили по-русски. Посёлок был многонациональным. Помню одну девочку-молдаванку, мы её с ребятами терпеливо учили языку, по многу раз повторяя вслух одни и те же слова. В итоге она стала хорошисткой. Мы с мужем разбили при школе огород, построили теплицу, чтобы детей кормить витаминами. И даже коров завели — 29 голов.

Кипучей энергии у молодой семьи было хоть отбавляй. Они быстро объединили вокруг себя всю молодёжь посёлка.

— Когда строители уезжали (а у нас работали воронежцы), они сетовали: мол, как вы тут останетесь жить? А мы не унывали, стараясь суровый северный край сделать теплее и счастливее. Я стала парторгом Муртыгита. Ко мне часто обращались женщины, у которых в семьях были проблемы, например, муж пил. Проводила воспитательные беседы, стараясь это делать не нравоучительно, а от



Молодая семья не только учила детей, но своим примером поднимала уровень культуры людей, живущих в таёжной глубинке

сердца, — продолжает, улыбаясь, Валентина Васильевна. — И даже трудных подростков меняли суровые обстоятельства жизни. Например, лесные пожары. Мы со школьниками часто, не дожидаясь спасателей, тушили тайгу, чтобы не подпустить огонь к домам. А если такой мальчишка рядом с тобой всю ночь работает, как им не восхищаться? Это возвращало ему веру в себя. И таких примеров было много. У нас с ребятами была замечательная традиция, по которой я очень скучаю сейчас. После уроков мы меняли лёгкую обувь на резиновые сапоги или «болотники», у кого что было, и отправлялись в тайгу, в поход, где много говорили

на разные темы. Незабываемое время. Получилось, что приехали мы ненадолго, а в итоге провели в Муртыгите целую жизнь длиной в тридцать лет. А всё потому, что БАМ — это не просто Стройка века, это был объединяющий людей проект.

Сейчас Валентина Васильевна с удовольствием поёт в хоре «Надежда» при владивостокском ДКЖ и занимается скандинавской ходьбой. Для неё быть рядом с железной дорогой очень важно, это помогает ей жить наполненно и ярко, как во время бамовской молодости.

Екатерина БЕЛОВА
Фото из архива Валентины Контрибуция

ЛУЧШАЯ ДОРОГА В МОЕЙ ЖИЗНИ

Всесоюзная молодёжная стройка, развернувшаяся на БАМе, удивляла своим размахом. Там кипела настоящая жизнь. Она манила многих. Пропаганда магистрали в СССР была мощной, поэтому молодёжь рвалась туда. В том числе и Георгий Зоболев. Благодаря БАМу он смог состояться в профессии и прошёл путь от осмотрщика-ремонтника вагона до заместителя начальника вагонного депо Тынды.

— Вернувшись из армии, я сразу же устроился осмотрщиком-ремонтником вагонов на станцию Сковородино, где жили мои родные. Это был 1969 год. А в 1971 году там было создано управление «Бамстройпуть», главная задача которого была — завершение прокладки рельсов от Тайшета до Комсомольска-на-Амуре (позже переведено в Тынду). Поэтому по работе мне часто приходилось навещать станции БАМа, где развернулась основная стройка, — вспоминает почётный железнодорожник Георгий Зоболев. — Набирался опыта, а в 1973 году неожиданно для себя отправился работать на дорогу века. Поначалу трудился на станции Хорогочи водителем на железнодорожной автобазе, возил руководителей и даже всевозможные дефицитные продукты, вещи. В те годы многие товары были по талонам. На БАМ же работала целая страна, обеспечивая необходимыми поставками. А однажды встретил

коллегу-железнодорожника, и он попенял, мол, почему не работаешь по специальности? Так начался новый этап в моей жизни. Я переехал из Хорогочи в Тынду, начал работать в ПТО сначала мастером, а позже начальником. Жил в общежитии. Тында встретила дощатыми тротуарами, грязью, хаотичными временными постройками. Новые монолитные дома только-только стали возводить. На моё удивление, буквально через несколько месяцев мне вручили ключи от новой трёхкомнатной квартиры, куда я смог перевезти семью.

Работать на БАМе было тяжело. Мороз под сорок градусов и ниже. Приходилось самому учиться железнодорожной «грамоте» и натаскивать коллег, ведь на стройку ехали вчерашние гуманитарии, рабочие. Настоящих вагонников — по пальцам пересчитать. Правда, дружба была на БАМе настоящей, именно поэтому все работали, несмотря на тяжелейшие

испытания, ударными темпами. Каждый делал своё дело, но при этом мы шли вперёд только благодаря усилиям всего коллектива — людей самых разных специальностей от проектировщика до железнодорожника. В этом сплочении, единении и была суть Стройки века. Это сейчас, по прошествии многих лет, осознаю, через какой тяжёлый труд проходили люди. В сильные морозы работали по 30 минут, потом грелись — и снова к вагонам. Металл корёжило, а бамовцы не сдавались. Работали практически без выходных. Если и выдавалось свободное время, тебя всегда по тревоге могли поднять.

Однажды меня в числе других руководителей отправили на учёбу в Москву. Надо отдать должное, параллельно стройке велось много научных разработок, обеспечивающих работу железной дороги в условиях вечной мерзлоты. Мне даже приходилось спорить со светилами науки о тех или иных нюансах повреждений, которые случаются под воздействием низких температур. Опытным путём приходили к истине. Вагонной службы в современном понимании не было. Все структуры создавались поэтапно.



Жена тоже работала на железной дороге. Рая с подружкой приехала из Иркутска, где успела поработать поездным диспетчером. На БАМе её взяли на станцию Тынды, а позже она перешла в Тындинское отделение дороги поездным диспетчером. Семейное общее дело спланивалось.

Мы друг другу всегда помогали, в том числе профессионально. На пенсии мы переехали на большую землю, в Хабаровск. Стройка закончилась, а жизнь нет. БАМ — это колоссальная школа жизни. И вырвать его из сердца невозможно...

Екатерина БЕЛОВА

ВЛАДИМИР СУХАНОВ: «ЕСЛИ БЫ В МОЕЙ СУДЬБЕ НЕ БЫЛО БАМА, Я БЫ НЕ УЗНАЛ МНОГИХ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ»

Владимир Суханов вновь встретится со своими коллегами в столице БАМа в дни, когда Байкало-Амурская магистраль отметит 50-летие. Бывший начальник станции Тынды, хоть и живёт сейчас в Приморье, сердцем навсегда привязан к месту и людям, с которыми прошёл сложный, но интересный путь.

— Георгич — меня все так называют, — широко улыбаясь, представился мой герой. — Я был на станции Тынды самым молодым, когда меня командировали с Сахалина в 27 лет на БАМ на должность заместителя начальника. Хорошо помню, как в декабре 1977 года я в драповом пальтишке (а на улице 50-градусный мороз!) приехал в Тынду. Было страшно холодно. Срочно выдали унты, которые дубели от холода, полушубок, меховую шапку. Вот это, думаю, занесло меня в глушь к белым медведям. Но отступить — не в моих правилах. С головой погрузился в работу.

На станции Тынды в те годы действовало всего четыре пути.

— Шесть других занимало отделение временной эксплуатации Минтрансстроя. Приходилось воевать за место — работали и мы, и они в

одной горловине, — рассказывает Владимир Георгиевич. — Коллектив станции в основном состоял из приезжих. Тогда СМИ гремели о Стройке века, и быть причастными к общему делу хотели многие. У нас учителя математики, например, работали стрелочниками. Жилищный вопрос в Тынде решался быстро. По несколько семей намеренно селили в «трёшки», если кто не выдержит и уедет, квартира останется самым стойким и преданным БАМу.

Большая часть грузов, которые транспортировались через станцию Тынды, была адресована строителям. Позже пошёл лес, а в октябре 1978 года прибыл первый эшелон с углём с Нерюнгринского разреза, что стало новым поворотом в жизни станции. В 33 года Владимир Георгиевич принял руководство станцией Тынды. Около трёхсот

человек в подчинении. Каждый день он уезжал на работу в шесть утра, а возвращался домой, когда сыновья уже спали.

— Если и выдавался свободный денёк, мы садились в «жигули» (тогда бамовцам после трёх лет работы полагалась возможность вне очереди приобрести машину) и отправлялись гулять. Зимой завести автомобиль было непросто: аккумулятор забирали на ночь домой, а потом грели мотор с помощью длинной трубы, по которой поступал тёплый воздух от паяльной лампы, — вспоминает он. — Несмотря на плотный график, вечером находились силы сходить в местный ДК на танцы или в кино. С концертами в Тынду часто приезжали известные артисты — Иосиф Кобзон, Дин Рид, Валентина Толкунова...

Так пролетело 13 лет. За эти годы коллектив Суханова несколько раз становился победителем соцсоревнований и завоевывал переходящее Красное знамя Тындинского горкома партии. Послужной список



Владимира Георгиевича тоже пополнялся заслуженными наградами.

— Когда я принял непростое для себя решение перебраться в Приморье, из Тынды возвращались на том самом «жигулёнке», — говорит Владимир Георгиевич. — Что меня держало все эти годы на БАМе? Работа нравилась. Она многому научила. Но главное — коллектив. Вместе со мной работали прекрасные люди, с которыми мы до сих пор поддерживаем связь.

Сегодня в жизни Владимира Суханова железная дорога

по-прежнему занимает большое место. В Находке он создал музей, благо за 40 лет накопилась масса самых интересных экспонатов. Например, железнодорожные весы, изготовленные в США в 1902 году, с биркой станции Уссурийск 1937 года и кусок рельса, датированный 1878 годом, Владимир Георгиевич передал в дар музейному фонду Дальневосточной магистрали.

— Музей — моё напоминание о БАМе, о молодости, о людях, посвятивших железной дороге жизнь. История должна жить, — считает Владимир Суханов.

Екатерина БЕЛОВА

ЗА ПРЕДАННОСТЬ МАГИСТРАЛИ

В преддверии празднования 50-летия начала строительства Байкало-Амурской магистрали за большой вклад в реконструкцию и развитие БАМа правительственных наград были удостоены работники Дальневосточной дирекции по ремонту пути.

Указом Президента Российской Федерации орденом Дружбы награждён мастер по эксплуатации и ремонту машин и механизмов путевой машинной станции №233 (станция Комсомольск-на-Амуре) Михаил Щербатенко.

Михаил Викторович работает на железнодорожном транспорте 27 лет. Это профессионал высочайшего уровня, по-настоящему преданный Дальневосточной железной дороге. Коллектив под руководством Михаила Щербатенко вносит весомый вклад в выполнение производственных заданий Дальневосточной магистрали за счёт умелого применения передовых методов, правильной организации труда, глубокого знания технических особенностей обслуживаемых

железнодорожно-строительных машин.

В 2022 году коллектив под руководством Михаила Щербатенко активно участвовал в вводе в эксплуатацию второго пути главного хода на перегоне Блокпост 9 км — Кумтэ Восточного полигона Байкало-Амурской магистрали Дальневосточной железной дороги. Работы по капитальному строительству железнодорожного пути, производившиеся в сложных климатических условиях, были выполнены досрочно, объекты введены в строй раньше графика, что позволило увеличить пропускную способность БАМа с 33 до 58 пар поездов в сутки.

Мастер Щербатенко принимает активное участие в освоении передовых методов

производства с применением современных машин и технологий, что значительно сокращает количество ручного труда и позволяет эффективно использовать рабочее время в «окно». За время работы на предприятии им подано более 10 рационализаторских предложений, направленных на механизацию производственных процессов и экономию материально-технических ресурсов. Наиболее эффективным рационализаторским предложением стало создание устройства зажима для качественного выполнения резки металлических труб и снижения травматизма. Экономический эффект составил более 170 тыс. рублей в год.

Михаил Щербатенко — прекрасный наставник для молодёжи, воспитавший за свою трудовую деятельность более 20 стажёров, которые сегодня показывают высокие результаты в работе, являются руководителями-новаторами, рационализаторами.

Михаил Щербатенко награждён знаком «За безупречный

труд на железнодорожном транспорте 20 лет», знаком «Почётный железнодорожник ОАО «Российские железные дороги».

Медалью «За развитие Сибири и Дальнего Востока» награждён начальник участка производства путевой машинной станции №288 (станция Новый Ургал) Юрий Чаплин, который работает на железнодорожном транспорте 38 лет и по праву считается настоящим профессионалом своего дела.

При его непосредственном участии на протяжении многих лет коллективом ПМС-288 выполняются работы с хорошими производственными показателями.

Отличное знание технологии ремонта пути позволяет исключить непроизводительные потери при работе всех машин и механизмов на участке проведения ремонта. Постоянно повышая свою квалификацию, Юрий Чаплин передаёт накопленный опыт молодым работникам.

Юрий Евгеньевич неоднократно поощрялся руководством

компания. Он награждён памятной медалью «40 лет Байкало-Амурской магистрали», Почётной грамотой ОАО «РЖД», Благодарностью генерального директора — председателя правления ОАО «РЖД», в 2022 году был признан лучшим мастером на Дальневосточной железной дороге.

За достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу Благодарность Президента РФ объявлена технологю I категории путевой машинной станции №249 (станция Могот) Ольге Поглазовой.

Ольга Алексеевна — технически грамотный, инициативный специалист путевой хозяйства, отличный организатор и настоящий лидер, умеющий мобилизовать коллектив на успешное выполнение производственных заданий.

За достигнутые высокие показатели в труде она неоднократно поощрялась руководством ПМС-249.

Информцентр ДОРПРОФЖЕЛ