

Они были первыми

Ветераны-первостроители поделились воспоминаниями о том, как все начиналось.

Стр. 02

Семейный праздник

Ольга и Андрей Шишмаревы юбилей БАМа считают своим семейным праздником.

Стр. 06

Я – хозяин магистрали

Профактивисты легендарной магистрали рассказали, что для них значит БАМ и какую роль он сыграл в их судьбе.

Стр. 07



Сигнал

Издается с 02.08.1994

№ 22 (1182)

27 июня — 3 июля
2024 года

t.me/rosprofzhel_rzd



youtube.com/@user-rr3cf6gl2q



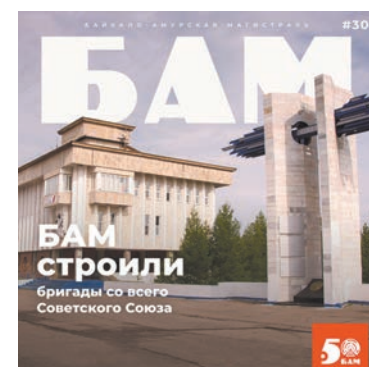
vk.com/rosprofzhel_main



rosprofzhel.ru



Юбилей стройки века



3000 детей родилось в первые годы стройки БАМа. В архиве ЗАГСа Тынды хранятся записи о **6000** зарегистрированных браков с 1974 по 1984 год. На БАМе невеста в белом платье и фате могла приехать в ЗАГС на подножке самосвала или на вездеходе.



Начальник станции

Дорога жизни

Екатерина Белова,
Дорпрофжел на ДВЖД

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

«Георгиевич! 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, полубухоб, 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 Минтрансстрой. Приходилось «воевать» за место — работали и мы, и они в одной горловине, — рассказывает Владимир Геор-

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

Большая часть грузов, которые транспортировались через Тынду, была адресована строителям. Позже пошел лес, а в октябре 1978 года прибыл первый эшелон с углем с Нерюнгринского разреза. В 33 года Владимир Георгиевич принял руководство станцией Тынды, около трехсот человек в подчинении. Каждый день он уезжал на работу в шесть утра, а возвращался домой, когда сыновья уже спали.

«Если и выдавался свободный денек, мы садились на жигули, а тогда бамовцам после трех 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 теплый 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 жигуленке, — 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 железной дороги.

Фото из личного архива Владимира Суханова



Владимир Суханов (крайний справа) с коллегами-железнодорожниками

Воспоминания

Они были первыми

В канун празднования 50-летия начала строительства БАМа ветераны магистрали рассказали, как все начиналось.

**Иван Варшавский,
Герой Социалистического
Труда, первооткрыватель
БАМа:**

— На празднование моего 85-летия в Тынду съехались мои добрые друзья-бамовцы со всех концов страны, гордо именовавшейся 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 все, 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 роман-



тикой, 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 свое. 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 еще одна, более значительная и весомая составляющая эмоционального отношения к действительности. Это романтика огромной, протянувшейся на тысячи киломе-

тров стройки, принадлежности делу, нужному 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 добрых слов и о себе, и о ребятах своей бригады. Их Юра прекрасно знает. И вот почему.

В 1976 году я руководил комсомольско-молодежной 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.

К слову сказать, массовое поступление на работу в «свои», бамовские, коллективы увольняющихся в запас воинов-пограничников с легкой 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 он является кратчайшим путем, по которому должен пойти весь поток экспортных грузов к побережью Тихого океана. БАМ нельзя назвать дорогой без будущего. Ведь неслучайно работы по строительству Северомуйского тоннеля не были свернуты даже в самые тяжелые для экономики России времена. В конце 2001 года проходка тоннеля была завершена, и по нему было открыто рабочее движение. У стройки века, которой



Учителя

Школа в тайге

Екатерина БЕЛОВА,
Директор на ДВЖД

Николай и Валентина Контрибуция в 1978 году приехали в маленький таежный поселок Мурдыгит. В новой школе, только-только сданной строителями, им предстояло воплотить лучшие традиции советского образования.

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

Здесьняя природа летом 1978-го встретила молодую семью Контрибуция гостеприимно, постепенно давая привыкнуть к ее особенностям. Учителей временно разместили в классе.

«Поселок» — это было гром-



Фото из личного архива семьи Контрибуция

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

ко 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.

Николая Контрибуция назначили директором, а Валентину — преподавателем начальных классов и учителем музыки, так как она играла на баяне и обла-

дала редким природным колоратурным сопрано.

«В свое время мне прочили консерваторию, но моим призванием стала учительская стезя. В нашей школе учились дети железнодорожников, строителей. Каждый день на поезде приезжали ребята из соседней станции Аносовская, именно под них мы и составляли школьное расписание, — рассказывает Валентина Васильевна. — Некоторые из детей абсолютно не говорили по-русски. Поселок был многонациональным. Помню одну девочку-молдаванку, мы ее с ребятами терпеливо учили языку, по-

многу раз повторяя вслух одни и те же слова. В итоге она стала хорошисткой».

Кипучей энергии у молодой семьи было хоть отбавляй. Они разбили при школе огород, построили теплицу, чтобы детей кормить витаминами. И даже коров завели — 29 голов. И быстро объединили вокруг себя всю молодежь поселка.

«Когда строители уезжали, а у нас работали воронежцы, они сетовали, мол, как вы тут остаетесь жить? А мы не унывали, стараясь суровый северный край сделать теплее и счастливее. Я стала парторгом Мурдыгита. Ко мне часто обращались женщины, у которых в семьях были проблемы, например, муж выпи-

сателей, тушили тайгу, чтобы не подпустить огонь к домам. А если такой мальчишка рядом с тобой всю ночь работает, как им не восхитаться? И таких примеров было много. У нас с ребятами была замечательная традиция, по которой я очень скучаю сейчас. После уроков меняли легкую обувь на резиновые сапоги или «болотники» и отправлялись в тайгу, в поход, где много говорили на разные темы. Незабываемое время».

В итоге семья приехала ненадолго, а провела в Мурдыгите целую жизнь длиной в тридцать лет. «А все потому, что БАМ — это не просто стройка века, а объединяющий людей проект», — говорит Валентина.

“

Кипучей энергии у молодой семьи было хоть отбавляй. Они разбили при школе огород, построили теплицу, чтобы детей кормить витаминами. И даже коров завели — 29 голов.

вал. Проводила воспитательные беседы, стараясь это делать не нравоучительно, а от сердца, — продолжает, улыбаясь, Валентина Васильевна. — И даже трудных подростков меняли суровые обстоятельства жизни. Например, лесные пожары. Мы со школьниками часто, не дожидаясь спа-

Сейчас она с удовольствием поет в хоре «Надежда» при Владивостокском доме культуры железнодорожников и занимается скандинавской ходьбой. Для нее быть рядом с железной дорогой важно, это помогает ей жить наполненно и ярко, как во время бамовской молодости.

я отдал всю жизнь, появились грандиозные перспективы. И это очень радует.

Василий Мазур, ветеран железнодорожного транспорта, перво-строитель 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-молодежную бригаду Валентина Шпенькова, мы укладывали рельсошпальную решетку 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 ее богатств. А организованное между бригадами соревнование по принципу рабочей эстафеты помогло исключить простои, значительно поднять производительность труда, широко внедрить в практику работы хозяйственный расчет.

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 тут же приходила ей на помощь.

С тех незабвенных моло-

дежных времен 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 напряженную 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 ее эксплуатационника. Времена тогда были непростые. Локомотивное депо только строилось, и для обогрева построек и находящегося в них подвижного состава использовалось тепло паровозных топков. Довелось и мне осваивать обслуживание этого достойного возраста представителя железнодорожного транспорта.

Уже на заслуженном отдыхе председатель ППО эксплу-

атационного локомотивного депо Тынды Владимир Антонович Пархомук часто приглашал меня на посвящение молодежи в машинисты. Как ветеран я отмечен медалью к 40-летию БАМа, имею звание «Почетный работник Дирекции тяги», награжден знаками за пятьсот тысяч и миллион километров безаварийного пробега, участвовал в деятельности ППО как наставник.

Выступая перед своей сменной, 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.





История

Елена Бочарова,
внеш. корр. «Сигнала»

На территории с суровым климатом, в непростых условиях около двух миллионов человек строили Байкало-Амурскую магистраль. Профсоюз всегда был рядом: его организации занимались на стройке вопросами условий труда и быта, обеспечивая строителям комфортную жизнь и досуг вне работы.

БАМ — величайшая стройка XX века. Строить ее начали еще в 1932 году, как вторую широтную железную дорогу Восточной Сибири и Дальнего Востока, для освоения природных богатств, лежащих к северу от Амурской дороги. Но с началом Великой Отечественной войны стройка была законсервирована.

Продолжилось строительство спустя 30 лет: 5 апреля 1972 года на станции БАМ отсыпаны первые кубометры грунта в железную дорогу Бам — Тындинский. А 8 июля 1974 года было принято постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали».

Уже сказано, что БАМ — величайшая стройка XX века: по протяженности трассы, гигантскому объему строительно-монтажных и других работ, многочисленности и сложности инженерных сооружений, применению самых современных специальных строительных машин и механизмов она не знает себе равных в мировой практике.

Профсоюз

Но на такой огромной стройке задействовано огромное количество людей. И всем им требуется где-то жить, что-то есть, чем-то занимать себя в часы отдыха. А где, если «тайга на километры»?

Жилье

Надо было быстро построить поселки, в которых могли бы жить строители и работники БАМа и члены их семей. Решение этой задачи взял на себя отраслевой профсоюз.

В первую очередь, он обеспечил строителей большим количеством утепленных палаток, теплой одеждой и необходимым в быту оборудованием.

В первую зиму 1974–1975 годов подавляющее большинство строителей было размещено в жилых автовагончиках и домах сборно-разборного типа. Но прозванные в народе сборно-щелевыми дома для сибирского климата не годились — продувались и промерзали насквозь.

Замены им не было — советская промышленность на тот момент нужных домов не выпускала. Президиум ЦК профсоюза созвал заседание, на которое пригласил начальника «Главбамстроя» — заместителя министра транспортного строительства СССР Константина Мохортова, а также представителей лесной, бумажной и деревообрабатывающей промышленности. Минтрансстрой снимал с себя ответственность и критиковал профсоюзы за просчеты в определении

потребности строителей в жилье и низкой требовательности к поставщикам.

Затем ЦК профсоюза направил письмо министру лесной и деревообрабатывающей промышленности Николаю Тимофееву с просьбой ускорить разработку и изготовление новых теплых домов для БАМа. К делу подключили и профсоюз лесной, бумажной и деревообрабатывающей промышленности. В результате удалось быстро разработать проект нового дома в северном исполнении и ускорить поставки.

Питание

Воду на стройке поначалу зачастую получали из талого снега. Для доставки продуктов не хватало транспорта, кроме того, их попросту негде было хранить. Негде было даже присесть: столовых не было, передвижные вагоны-столовые вмещали в себя слишком мало людей. Люди жаловались на длинные очереди и низкое качество пищи.

Профсоюз снова забил тревогу. В апреле 1975 года положение в торговле и общественном питании на БАМе обсуждалось на совместном заседании коллегии Минтрансстроя и президиума ЦК профсоюза с участием заинтересованных организаций.

Совместными усилиями удалось переломить ситуацию на центральном участке трассы. Но она обострилась на западе — в портах на Байкале скопилось несколько тысяч тонн продовольствия и промышленных товаров,





и стройка века

северный завоз оказался под угрозой срыва. По просьбе профсоюза был выделен вертолет, но и он с вывозом такого количества продуктов питания не справлялся. Выручил мороз — осенью Байкал сковало льдом на месяц раньше срока и продовольствие доставили машинами по зимнику.

Производство

На строительстве БАМа профсоюзные организации не только контролировали и организовывали быт, но и выполняли свою основную задачу по защите прав и интересов трудящихся. Они следили за выполнением Трудового кодекса, контролировали обеспечение надлежащих условий труда, соблюдение техники безопасности, наличие качественного рабочего инструмента, спецодежды, рассчитанной на экстремальные условия тайги.

Профсоюзные организации на БАМе участвовали в разработке народно-хозяйственных планов, руководили социалистическими соревнованиями и движениями за коммунистический труд. Именно профсоюзные организации поддержали зарождающееся прогрессивное рабочее движение, которое получило название «бригадный подряд». В условиях БАМа бригадный подряд показал свою эффективность и профорганизации пропагандировали этот метод в рабочих коллективах и всячески способствовали его широкому применению.

Профсоюз организовал и многие другие трудовые дви-

жения. Например, «Я — хозяин стройки», «Тепловозам БАМа — отличный ход!», «На вверенной технике — до конца окончания БАМа!», «Большие объемы — меньшими силами!», «Байкало-Амурской магистрали — стокилометровую скорость», соревнование «Досрочно построим — досрочно освоим!».

Спорт и отдых

За профсоюзом закрепилась организация спортивно-оздоровительных и культурных мероприятий. Кроме того, именно профсоюзные организации, которые работали непосредственно с людьми, на линии, в гуще событий определяли потребность в строительстве социальных объектов, таких как детские сады, школы, магазины, дома культуры, спортивные учреждения. И, конечно, курортно-оздоровительные программы для работников были в ведении профсоюза.

Обучение

Большинство бамовцев из состава комсомольско-молодежных отрядов не имели нужных БАМу строительных специальностей. Под эгидой профсоюза на строительных участках были созданы школы по изучению передовых методов работы, развивалось наставничество, открывались учебные кабинеты и передвижные классы по технике безопасности. Профсоюзные комитеты совместно с организациями просвещения создали учебно-кон-

сультационные пункты, группы и отдельные классы.

Благодаря этому молодые строители получили возможность приобрести на стройке разные железнодорожные специальности, чтобы потом, после ввода в эксплуатацию магистрали, работать на ее участках машинистами и помощниками машинистов локомотивов, проводниками, дежурными по станции, электромеханиками, монтерами пути, слесарями в депо.

Итог

За четверть века с начала стройки было сооружено более 45 жилых поселков, сдано в эксплуатацию свыше 1,5 млн квадратных метров благоустроенного жилья, построена широкая сеть торгово-бытовых центров. Благодаря активному участию профсоюзных организаций на БАМе были решены многие другие социальные вопросы, связанные с культурным обслуживанием тружеников, их оздоровлением и медицинским обслуживанием.

Только в структуре Дорпрофсоюзной Байкало-Амурской железной дороги работал спортклуб «Локомотив», центральная профсоюзная библиотека, три центра культуры в Тынде, Ургале, Северобайкальске, в структуре которых работали дома культуры на линейных станциях, свой санаторий-профилакторий, пионерский лагерь для детей, который в зимнее время работал как турбаза на станции Бестужево.





Я — хозяин магистрали

Движенцы

Семейный праздник

Ирина Павлова,
внеш. корр. «Сигнала»

Ольга и Андрей Шишмаревы юбилей БАМа считают своим семейным праздником. Ведь с магистралью связана вся их жизнь. Андрей — начальник станции Мирошниченко Тындинского региона ДВЖД, Ольга — начальник разъезда Улагир.

Шишмаревы приехали в поселок Тунгала в 1991 году. Начались те самые «лихие девяностые», когда с трудоустройством в Забайкалье было непросто, а в Тындинском отделении дороги Андрею, выпускнику Хабаровского института железнодорожного транспорта, предлагали хорошую работу по специальности.

Молодой железнодорожник не стал принимать решение сгоряча, а отправился на разведку. Ведь он собирался жить не один, а с молодой женой и дочкой Натшей, которой в тот момент едва сравнялось полгода. Когда Андрей с другом приехали в молодой поселок Тунгала, который начали строить в 1988 году, им так понравилась здешняя таежная природа, что они решили тут обосноваться.

Тем более что молодым специалистам обещали жилплощадь.

Вскоре Ольга с девятилетней дочкой приехала к мужу. Поначалу жили у друзей, а вскоре молодая семья получила собственную «двушку», полностью готовую под жилье.

«Заходи и живи, — вспоминает Ольга. — Да мы и не выбирали, сразу согласились. Андрей поступил на станцию Мирошниченко дежурным по парку. Поначалу недолго работал дежурным по парку, а потом его назначили начальником станции. В этой должности он работает и сейчас. Я же воспитывала дочку. А когда кончился декретный отпуск, мне, выпускнице культпросветучилища, трудно было найти работу по специальности. И я пошла учиться в Тындинский техникум железнодорожного транспорта, который закончила в 2001 году, получив специальность дежурного по станции».

Забегая вперед, скажем, что Ольга ни разу не пожалела о том, что сменила профессию. По собственному опыту и опыту мужа она точно знает, что железная дорога дает надежную работу и уверенность в завтрашнем дне.

Она устроилась дежурной по



Супруги Шишмаревы (слева) и начальник станции Апетенко Александра Нурыева

станции на разъезд Улагир, где работала пять лет. А когда его временно закрыли, перешла на станцию Мирошниченко.

«Так и работали несколько лет, — улыбается Ольга. — Муж — начальник, я — дежурная по станции. Правда, ненадолго «выпала» из производственного процесса в связи с рождением дочери Ульяны. В 2016 году, когда завершилась реконструкция разъезда Улагир, вернулась туда. У нас очень дружный коллектив, объединенный

первичной профсоюзной организацией Тындинского ДЦС. Нашей первичкой руководит Светлана Базанова — активный и неравнодушный председатель. Мы с Андреем — рядовые члены. Но стараемся принимать участие в общественной жизни».

Андрей Шишмарев, жизнь которого связана со станцией Мирошниченко, названной в честь Героя Советского Союза Виктора Мирошниченко, погибшего в годы войны, с особым тщанием следит за порядком вокруг стелы, установленной на разъезде в память об этом человеке. Там всегда чисто, трава выкошена, цветы посажены. «По весне всегда что-то надо подремонтировать, подкрасить, — говорит он. — Мы это в долгий ящик не откладываем. Ведь стела — память о герое».

В разговоре со мной Ольга не раз упоминала о мероприятиях, организованных профкомом, которые сплачивают коллектив.

«К Новому году всегда устраиваем елку для детей, ставим маленькие постановки, — рассказывает Ольга. — Я, например, исполняю роль Бабы-яги. Потом приглашаем деток за сладкий стол, дарим им подарочки. Ка-

ждую зиму устраиваем соревнования — на лыжах, санках, «ватрушках».

Несколько раз в год профком проводит мероприятия, на которые собираются работники со всех разъездов: Мирошниченко, Улагир, Молдавского, Тунгалы — и составители поездов, и сигналисты, и дежурные по станции. Программа каждый раз новая и интересная, веселая, с шутками и застольем.

Естественно, отмечают все праздники — и государственные, и профессиональные. Но особое внимание на станции Мирошниченко уделяют юбилеям БАМа.

«Ярко отмечалось и 30-, и 40, и 45-летие начала строительства магистрали, — вспоминает Андрей. — На нашей станции останавливается состав с ветеранами магистрали, они выходят, общаются, фотографируются возле стелы. Накрыты праздничные столы, звучат песни, играет оркестр, а вечером горит огромный костер».

Поезд с ветеранами останавливается на разъезде Мирошниченко и в этом году. Семья Шишмаревых, по традиции, готовится к этому торжеству, которое супруги отмечают, как семейный праздник.

Председатель

Человек на своем месте

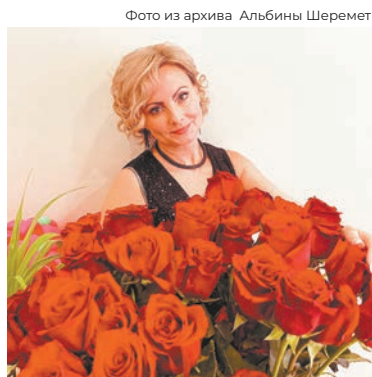
Ирина Павлова,
внеш. корр. «Сигнала»

Нашу беседу председатель ППО эксплуатационного вагонного депо Тынды, инженер по организации и нормированию труда Альбина Шеремет назначила на вечер, ее рабочий день к тому времени уже окончился, но в профкоме оставались неотложные дела.

Альбине предстояло сделать выписки из протоколов заседания профкома о предоставлении путевок членам профсоюза. Для двоих участников СВО, вернувшихся из зоны боевых действий. И для четверых работников, которые получат путевки для семейного отдыха.

Задерживаться на работе для Альбины не впервой. Она вообще привыкла отдавать все свои силы работе. Так относился к делу ее отец, первый начальник Тындинского вагонного депо Владимир Степанович Корнеев.

«Я во всем брала пример с папы, — сознается Альбина. — По его совету пошла учиться в Дальневосточный государственный университет путей сообщения на фа-



культет «Экономика и управление на транспорте». Правда, училась заочно, потому что после школы пошла работать воспитателем в железнодорожный детский сад. Стремление стать как можно скорее самостоятельным человеком — это тоже от отца. Он начинал с рабочей должности осмотрщика вагонов. Постигал профессию, а вместе с ней и жизнь с самых азов. Это помогло ему достичь профессиональных высот, стать начальником депо».

На работу в депо Альбина пришла в 1993 году и, ни минуты не сомневаясь, написала заявление о вступлении в РОСПРОФЖЕЛ. Иначе и быть не могло. Ведь для нее железная дорога и профсоюз неразделимы. Ее мама Зинаида

Ивановна трудилась в Дорпрофсоже Байкало-Амурской дороги и многое сделала для развития профсоюзного движения на БАМе. Поэтому и профсоюзная жилка у Альбины, можно сказать, в крови. Молодой женщине трудно было вести активную профсоюзную работу. Два декретных отпуска, маленькие дети, которые требовали заботы и внимания, все это не давало Альбине в полной мере раскрыть свой лидерский талант, но по возможности она все же участвовала в профсоюзной жизни коллектива, была профгруппоргом. Уже тогда руководство депо и профорганизации заметили ее качества и способности профсоюзного лидера. Но в полной мере они раскрылись после избрания Альбины Шеремет в 2022 году несвобожденным председателем ППО эксплуатационного вагонного депо Тынды.

Пример родителей сформировал ее бамовский характер, научил с уважением относиться к людям, находить общий язык. Это стало одним из слагаемых успеха. Но пришлось и подучиться. Альбина участвовала в обучающих семинарах, проводимых РОСПРОФЖЕЛ для впервые избранных предсе-

дателей первичек, где обсуждались такие проблемы, как статус профсоюзного лидера на производстве, ситуации, в том числе и конфликтные, возникающие в повседневной работе. Начинающие профсоюзные лидеры учились эффективно управлять своим временем, участвовали в мастер-классах по развитию профсоюзных компетенций.

Полученные на семинарах знания и навыки Альбина успешно применяет сегодня, делая жизнь членов профсоюза интересной и яркой. «В депо Тынды наработан опыт сотрудничества на основах принципов социального партнерства, — говорит Альбина. — В том числе — в части спортивной работы, внимание к детям и семьям сотрудников. «Мы выбираем здоровье и спорт» — это не просто девиз, под которым проходят мероприятия, а образ жизни, путь к активному и здоровому будущему, к укреплению коллективного духа, формированию дружелюбной атмосферы и благоприятных условий для работы».

ППО депо каждый год проводит День здоровья, в котором участвуют не только работники депо,

но и их дети. «У нас все сообща и слаженно, — продолжает Альбина. — Вместе принимаем решения, проводим мероприятия, радуемся результатам или делаем выводы».

По инициативе профкома День железнодорожника отмечается выездом на природу. В прошлом году, например, к реке Тынды. Собралась большая группа любителей активного досуга. Железнодорожники катались на катере, играли в волейбол и просто наслаждались отдыхом на природе.

Особое внимание первичка уделяет детям. Специально для будущих первоклашек профком проводит перед началом учебного года веселое торжество с шуточными конкурсами и вручением подарков, которые пригодятся в школе. Зимой проводит турнир по хоккею среди детских команд на Кубок начальника эксплуатационного вагонного депо Тынды.

Понятно, что для организации всех этих мероприятий требуются время и силы. И далеко не всегда удается уложиться в короткий обеденный перерыв, приходится задерживаться на работе. Но Альбина не жалуется. Потому что она — на своем месте.



Движение «Я – хозяин стройки» родилось во время возведения БАМа. Со сдачей его в постоянную эксплуатацию появилось и молодежное движение «Я – хозяин магистрали». Впрочем, это выражение справедливо применять и к сегодняшним железнодорожникам, живущим и работающим на БАМе.

Точка зрения

Песня не расстанется с БАМом

Александр Плющ,
стропальщик
восстановительного по-
езда № 619
(станция Верхнезейск),
профгруппорг:

— Я из династии железнодорожников. Мой дедушка Александр Константинович награжден орденом Ленина. Он был легендарной личностью. Во время Великой Отечественной войны под огнем противника он водил составы с боеприпасами и техникой для сражающихся частей Красной армии. За что был удостоен боевого ордена Красной Звезды, а также профессиональных почетных знаков.

Особо отличился Александр Константинович участием в эксперименте по проходу восьмидесятитонного паровоза ЭЧ 1931 года выпуска и двух платформ по понтонной переправе через Днепр. Железнодорожные мосты, соединяющие берега полноводной и широкой реки, были тогда разрушены. Успешно закончившийся смелый и крайне опасный переход помог частям Красной армии в форсировании крупной водной преграды.

На железнодорожном транспорте трудился и мой отец Виктор Александрович. Он работал машинистом тепловоза Авдеевского коксохимзавода.

Воспитанный на примерах ударного труда и доброжелательного отношения к людям, я уехал на Дальний Восток продолжать славные традиции деда и отца. Увез с собой напутствие старших не посрамить их чести во время работы на всесоюзной ударной комсомольской стройке.

Прошло уже достаточно времени, чтобы понять, что касающиеся труда заветы родных ветеранов выполнены. Но я могу добавить, что на БАМе совершенствовались и мои музыкальные данные. И дома, и здесь, в Верхнезейске, я много лет играл в вокально-инстру-

ментальном ансамбле и даже руководил им. На БАМе начал писать песни. Первой из них «выстрелила» «Соблюдай безопасность на железной дороге!», посвященная охране труда. И дело пошло. С помощью аранжировщика Александра Чайко родились произведения «Восстановительные поезда», «С днем рождения, Тында!», «Одноклассники», «Мужики» и другие. Диск «Моя судьба — железная дорога» посвящен памяти деда-орденоносца Александра Константиновича Плюща. Мой голос звучал на торжественных мероприятиях не только в Верхнезейске, но и в Тынде, Ха-

баровске и других населенных пунктах.

А специальным циклом, созданным к 50-летию БАМа, заинтересовались в столице. Меня вызвали в Москву, где мне вручили медаль Общероссийской общественной организации «Бамовское содружество» к 50-летию начала строительства БАМа и была запись программы Андрея Малахова на телеканале «Россия-1». Я исполнил свои песни, сопроводив пение рассказом, положенным в основу этого интервью. Что из этого получилось, посмотрим позже. Выход передачи планируется на время юбилейных торжеств.

Поделись теплом души с ребенком

Алла Медведева,
председатель первичной
профсоюзной организа-
ции Тындинской и Бер-
какитской дистанций
пути:

— Что значит для меня Тында? Буквально один факт. Свое пятидесятилетие я отмечала, взяв за основу дату моего появления в столице магистрали. Мне в ту пору было уже два с по-

ловиной года.

Дошкольная пора в детском саду «Тынденок», учеба в средней школе № 5, трудоустройство в Тындинскую дистанцию пути, получение без отрыва от производства специальности «техник-путеец» в Тындинском техникуме железнодорожного транспорта — такие вот этапы моего жизненного пути. Активно занималась

спортом, отдавая предпочтение волейболу и бегу на средние дистанции.

Выросли и получили образование дети. С мужем Сергеем Викторовичем, инженером сервисного локомотивного депо Тында-Северная, мы сделали все, чтобы поднять их на ноги. В общем, я довольна собой, своей жизнью и родной Тындой, позволившей реализовать всем

нашим жизненным планам.

А еще здесь у меня появилась возможность помогать ближним. Первичка Беркакитской и Тындинской дистанций пути продолжительное время шефствует над воспитанниками Чульманского дома детей-сирот. Заботимся о них. К примеру, к одному из новогодних праздников учреждению подарили жарочный шкаф, где

выпекаются вкусные пироги и пирожки, другие лакомства. Мы привозим ребятам подарки, проводим дни знаний, спортивные соревнования. Хотелось бы встречаться с ними чаще. Уезжая, чувствуешь испытываемый ими дефицит общения со взрослыми. Они искренне приглашают нас приехать к ним в гости еще раз. И действительно ждут.

Продолжая дело отцов

Вадим Валиев,
технический инспек-
тор труда Тындинского
филиала Дорпрофжел на
ДВЖД:

— Вот уже достаточно продолжительное время я стал замечать за собой, что, находясь в длительной командировке или в отпуске вдали от Тынды, через неделю-другую начинаю откровенно скучать по дому. В памяти всплывает уютный, компактный, своими многоэтажками уходящий высоко в небо городок. Там, стоит только выйти на улицу, как с первых же шагов встретишь кого-нибудь из знакомых. Здесь все друг друга знают.

По-другому, наверное, и быть не может. Во всяком случае, для меня. Родители приехали на БАМ, когда мне пришла пора идти в школу. Здесь я стал учиться в железнодорожной средней школе № 30. Сначала отец Виктор Линурович и мама Вера Анатольевна работали на строительстве в вагонном депо, а потом оба перешли в Дирекцию по обслуживанию пассажиров (так раньше назывался нынешний ЛВЧ-2) проводниками вагонов дальнего следования.

Мои детство и юность прошли под влиянием одного серьезного обстоятельства. Мой папа в молодости был прекрасным футболистом, играл защитником в местной команде «Ло-

комотив». В ту пору футбол был очень популярен в самых разных кругах населения. А тындинские любители кожаного мяча уверенно выступали на областных, дальневосточных и всероссийских турнирах.

Я, естественно, старался не пропускать состязаний, присутствовал, когда была возможность, на розыгрышах кубков и больше других был в курсе происходящих вокруг событий. На моих глазах сдавались в эксплуатацию построенные участки Байкало-Амурской железной дороги. Хорошели и обрастали современной инфраструктурой как город Тында, так и притрассовые поселки.

Грандиозная стройка одной из величайших в мире железнодорожных магистралей захватила меня с самого детства. Именно тогда я решил посвятить свою взрослую жизнь продолжению дела, начатого моими предшественниками, — эксплуатации железной дороги, и именно БАМа.

Я был твердо уверен, что БАМ вернется к своей былой славе, поэтому сперва поступил в Тындинский техникум железнодорожного транспорта, затем в Дальневосточный государственный университет путей сообщения.

Могу добавить, что по предыдущему месту работы мне дважды



Фото Дорпрофжел на ДВЖД

предлагали повышение по службе с переездом в столицу. Но я отказался: не могу покинуть любимый мною БАМ. Поэтому меня искренне радует, что магистраль в последнее время вступила в долгожданный период грандиозных и положительных перемен. Она и его труженики по праву заслуживают этого внимания. Легендарная магистраль многое дала мне в этой жизни. Именно здесь благодаря честному труду я заработал свою добрую репутацию, был признан

лучшим техническим инспектором труда РОСПРОФЖЕЛ, получил многие профсоюзные и отраслевые награды.

Я очень доволен своей семьей. Супруга Анна Петровна трудится на одном из предприятий железной дороги. Сын Илья окончил школу с золотой медалью и продолжает учебу в вузе, связанном с воздушным транспортом. За все это я искренне благодарен БАМу и своим родителям, научившим меня любви к малой родине.

Дорогого стоят их наставления продолжать начатое ими дело и способствовать развитию БАМа, ибо железнодорожный транспорт в наших малозаселенных и плохо освоенных местах — основа бесперебойной деятельности экономики и залог ее дальнейшего развития.

Я еще раз возвращаюсь к лозунгу времен строительства дороги: «Мы строим БАМ, БАМ строит нас!» Он актуален и по сей день.



Лидер

Магистраль в будущее

Ольга Прямыцина,
корр. «Сигнала»

Руководитель Тындинского филиала Дорпрофжел на Дальневосточной дороге Мариана Никитина уверена, что работа в профсоюзе на благо трудового коллектива расширяет кругозор и позволяет реализовать личный потенциал.

«Бамовские люди суровые, надо находить особые подходы к ним, — улыбается она, и поясняет. — Суровые не в смысле бесчеловечные, наоборот, добрые по отношению друг к другу, климатические и природные условия у нас такие, иначе нельзя. «Суровые» в значении «требовательные», в первую очередь к самим себе. Наверное, эта черта досталась нам от первопроходцев, которые приехали строить БАМ».

Мариана родилась в Молдавии, но, когда ей было четыре года, уехала вместе с мамой на БАМ вслед за отцом. В памяти остались детские впечатления, как они едут в замерзшем вагоне по только что построенной ветке от станции БАМ до Тынды. Кстати, мама Марианы Никитиной Наталья Сергеевна работает до сих пор, сейчас — специалистом по охране труда в подрядной организации, которая участвует в строительстве БАМ 2.0.

С Тындой связана все жизнь Марианы Валерьевны: училась в школе, отсюда уезжала на сессии в техникум и институт, здесь начала карьеру. В ее трудовой книжке есть записи, в частности, о работе швейи, уборщицом производственных помещений (еще во время обучения в школе), кадровиком в строительных организациях. А в 2015 году Мариана Никитина устроилась работать в Тындинскую дистанцию пути специалистом по кадрам.



Фото из архива РОСПРОФЖЕЛ

В 2018 избрана председателем ППО Тындинской и Беркапитской дистанций пути. Работать на две дистанции было интересно, и первые же поездки на линию ее очень воодушевили.

За два года уровень членства в первичке вырос до 93,5%. Инициативного председателя заметили в Дорпрофжел, и в 2020 году предложили выдвинуть кандидатуру на должность руководителя филиала. Новые обязанности вдохновили Мариану и позволили реализовать многие задумки.

«Мы стали проводить больше мероприятий, — рассказывает она. — Например, одно из наиболее популярных — зимняя рыбалка. Мы не столько рыбу ловим, сколько отдыхаем и общаемся. Работники приезжают с семьями, не только из Тынды, но и из Дипкуна, Беркапита».

Популярностью в регионе пользуется и хоккей, тем более что профсоюз помогает спортсменам-любителям финансово, оплачивая им время на льду. Команды из Февральска, Дипкуна, Беркапита зимой тренируются, а в феврале встречаются на турнире, соревнуясь за звание

лучших хоккеистов Тындинского региона.

Помимо организации мероприятий филиал контролирует условия труда работников и реагирует на все их обращения. По словам Марианы Никитиной, в филиале слаженная и крепкая команда из председателей первичек, технического и правового инспекторов и других специалистов.

С началом строительства БАМ 2.0 забот у лидера Тындинского филиала прибавилось. Рабочих рук на магистрали не хватает, приезжает большое количество прикомандированных. Как патриоту малой родины, Мариане хочется, чтобы они остались на постоянное жительство, чтобы регион развивался и рос. Как работнику профсоюза — создать новым работникам комфортные условия труда и быта.

«У нас в городе нет проблем с инфраструктурой, — говорит Мариана Никитина. — Есть сильные образовательные учреждения для детей, многие выпускники которых поступают в вузы Москвы, Петербурга и других крупных городов. Работают спортивные объекты: членам профсоюза мы оплачиваем абонементы в бассейн, тренажерные залы, ледовую арену».

Уже есть случаи, когда приехавшие в командировку работники остаются на БАМе на постоянное место жительства. Правда, минус в том, что активно растут цены на жилье. «Наверное, надо разрабатывать программы по обеспечению желающих жильем. Тем более что сейчас уже очевидно, что БАМ — это вовсе не «дорога в никуда», как говорилось когда-то, а дорога в будущее. Магистраль загружена и доказывает тем самым, что нужна стране», — уверена Мариана.



Фото Дорпрофжел на ДВЖД

«Кубок БАМа» — так работники называют турнир по хоккею с шайбой среди команд Тындинского региона Дальневосточной железной дороги

Точка зрения

Окончание. Начало на стр. 07

Пример родителей как путеводитель по жизни

Матвей Мазур, председатель ППО 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 денежными средствами возведение магистралей.

Детство мое 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 упустили 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 он болезненно переживал развязанную в горбачевские времена травлю магистрали. А на митинги в защиту стройки века брал с собой меня, еще младшеклассника. Я мало понимал, о чем говорили выступавшие, но детское сердце чувствовало: так, как поступают с БАМом, делать нельзя, и справедливость к нему еще восстановится.

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

Я воспитан в духе любви и веры в БАМ.

Делать лучше жизнь другим и себе

Вера Лазукина, чехлом ППО вокзала Тынды Дальневосточной региональной дирекции железнодорожных вокзалов, руководитель Тындинского регионального волонтерского штаба ДВЖД:

— С БАМом связана вся моя жизнь. Это и почти 20 лет работы на железной дороге, и волонтерская деятельность, которой я занимаюсь последние шесть лет.

По большому счету, волонтерство — это безвозмездный труд на благо общества. У нас цель одна — сделать окружающий мир лучше.

Свою волонтерскую квалификацию я повышаю в корпоративном университете «РЖД». Это обстоятельство, а также активная деятельность стали приглашаемым билетом на Всероссийскую акцию «Вода России», которая состоялась на Байкале.

После поездки у меня появилась награда от заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрия Шаханова за значительный вклад в развитие волонтерского движения и активное участие в программах по защите окружающей среды.

Высокая оценка послужила для меня стимулом к дальнейшей работе. Через некоторое время появилась необходимость собрать и отправить гуманитарную помощь для коллег, пострадавших из-за подтопления в Уссурийске.

Как руководитель штаба я через соцсети обратилась к горожанам с предложением помочь землякам. Работники Тындинского центра организации работы железнодорожных станций, вокзала Тынды, других предприятий собрали деньги. К ним присоединились члены городского сообщества любителей бега. Средства перечислили на счет подтопленцев. Собранные горожанами двадцать больших коробок гуманитарной помощи были оперативно отправлены в Уссурийск.

Я стремлюсь сделать лучше не только окружающий мир, но и занимаюсь самосовершенствованием. Постоянно участвую в городских велопробегах. Осенью впервые приняла участие в Международном полумарафоне Биробиджан — Валдгейм. Недавно я стала единственной железнодорожницей из столицы БАМа, которая пробежала Владивостокский международный ледовый полумарафон Magic Vladivostok Ice Run 24 — забег по льду Японского моря.

Чтобы вести такой образ жизни, нужно постоянно держать себя в форме. Строго соблюдаю режим, регулярно совершаю пробежки. Приучаю к этому занятию и сыновей Ярослава и Кирилла. Вместе с девятилетним Кириллом участвовали в Кроссе наций, посвященном Всероссийскому дню бега. За преодоление дистанции 5 км сын был награжден как «самый юный участник».

Сигнал

Зарегистрирована Комитетом Российской Федерации по печати. Регистрационное свидетельство № 012726.
Учредитель: Общественная организация — Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ)

Главный редактор: Н. Пашкалова
Заместитель главного редактора: М. Волкова
Ответственный секретарь: О. Прямыцина
Ведущий дизайнер: С. Протасова

ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ
В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦК ПРОФСОЮЗА.

Адрес: 105066, г. Москва, ул. Новорязанская, д. 24
Телефон: (499) 262-17-66

Интернет: <http://rosprofzhe.ru>
E-mail: pashkalovanv@rpzt.ru; volkovamn@rpzt.ru; PryamitsynaOV@rpzt.ru
E-mail: volkovamn@ckrpgt.org.rzd

Газета печатается в Волгограде, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Калининграде, Красноярске, Симферополе, Москве, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Саратове, Хабаровске, Челябинске, Ярославле.

Тираж отпечатан в АО «Красная Звезда» 125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, д. 38
Тел: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62
<http://www.redstarph.ru>; E-mail: kr_zvezda@mail.ru
При перепечатке ссылка на «СИГНАЛ» обязательна.
Выходит 48 номеров в год. Общий тираж: 65 309 экз.
Номер подписан: 25.06.2024. Номер заказа: