

## УВАЖАЕМЫЕ ЧЛЕНЫ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ!

Немало достойных железнодорожников трудится на Дальневосточной магистрали.

Об этом свидетельствуют многочисленные отраслевые и правительственные награды, поощрения руководства дороги и предприятий. Среди них много тех, кто на общественных началах выполняет обязанности добровольных помощников ревизоров по безопасности движения поездов. Общественные инспекторы выявляют немало нарушений, своевременное устранение которых делает работу транспорта стабильной и безопасной.

Немаловажен вклад профсоюзного актива нашей дорожной профсоюзной организации в обеспечение безопасности движения поездов и охраны труда, улучшение социально-бытовых условий работников дороги. Большой вклад вносят уполномоченные по охране труда. Не остаются в стороне и ветераны железнодорожного транспорта, находящиеся на заслуженном отдыхе, принимая активное участие в жизни предприятий. Хочется обратиться к ним со словами особой благодарности за доблестный труд, преданность отрасли, за годы, которые они посвятили этой непростой работе.

Сегодня, как и прежде, профсоюзный актив прилагает много усилий для обеспечения социально-экономической и правовой защищенности работников



железнодорожных предприятий. Взаимопонимание с руководителями предприятий помогает восстановить законные права членов профсоюза, труд и быт сделать лучше, социальные гарантии — надёжнее.

Желаю всем труженикам предприятий, дочерних обществ и филиалов, расположенных на полигоне Дальневосточной железной дороги, транспортным строителям новых трудовых достижений и побед, стабильной работы,

дальнейшего экономического и социального развития, правовой и социальной защищенности. Пусть в ваших семьях царят любовь и взаимопонимание, дружба и тепло. Удачи и успехов в трудовых делах! Здоровья вам и большого личного счастья!

**Виталий БАБИЙ,**  
председатель Дорпрофжел на  
Дальневосточной  
железной дороге

### СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ |

#### Заботимся о престиже железнодорожных профессий

Филиал первичной дорожной профсоюзной организации на Тындинском регионе Дальневосточной железной дороги основополагающими направлениями деятельности считает исполнение закона о профсоюзах, коллективного договора, трудового законодательства, директивных документов по социальной защите работников, охране труда и безопасности движения.

на стр. 2

#### Чтобы тело и душа были молоды

На стадионе «Локомотив» в Уссурийске 20 июля состоялся большой спортивный праздник — второй этап первого узлового уровня Всероссийских игр-2013 «Спорт поколений».

на стр. 3

#### Горжусь работой в «дорожке»

Главный врач Дорожной клинической больницы на станции Хабаровск-1 ОАО «РЖД» Валентина Георгиевна Марчук впервые переступила порог «дорожки» 35 лет назад в качестве хирурга-практиканта Хабаровского государственного медицинского института.

на стр. 4

#### За доблестный труд

90-летний юбилей Зои Дмитриевны Мисайловой отмечался в Тынде широко. С утра виновницу торжества навестили мэр Тынды Е.П. Черенков и председатель городской Думы И.Н. Монахова. Они вручили ветерану стальных магистралей поздравления и памятные подарки.

на стр. 7



### СПОРТ ПОКОЛЕНИЙ |

## ПЕРВЫЕ НА ВТОРОМ УРОВНЕ

В Хабаровске на стадионе «Локомотив» 27 июля прошли соревнования второго узлового уровня Всероссийских игр-2013 «Спорт поколений» работников холдинга ОАО «РЖД» на Дальневосточной железной дороге, посвященные 10-летию компании.

Соревнования были организованы Дорпрофсоюзом совместно с Хабаровским обособленным подразделением общественной организации РФСО «Локомотив» при поддержке Дальневосточного филиала НПФ «Благосостояние».

Начало соревнований ознаменовалось торжественным парадом участников.

Для общего построения за командой Дирекции по ремонту пути «Золотое звено» стройными рядами проследовали ещё шесть команд: «Путеец», «Инфрасоюз» от Дирекции инфраструктуры, ко-

манда Строительно-монтажного треста №16 «Строители ДВЖД», «Связист-дальневосточник» в футболках традиционного жёлтого цвета, «Локомотивчик» и команда Дирекции по ремонту тягового подвижного состава «Ермак».

В торжественном открытии игр приняли участие заместитель председателя Дорпрофсоюза Виктор Шведов, заместитель начальника ДВЖД Михаил Федорев, руководитель Хабаровского обособленного подразделения РФСО «Локомотив» Анатолий Гацалюк, директор дальневосточного филиала НПФ «Благосостояние» Александр Сухинин, представители Дальневосточной железной дороги, городской администрации и краевого объединения организаций профсоюзов.

Старт играм был дан не только напутственными словами организаторов и гостей соревнований в адрес участников, но и самой природой, обрушившей на стадион ливневый дождь. Но вскоре по-

года сменила гнев на милость, тучи рассеялись, и команды разошлись для участия в стритболе, русской лапте, петанке, силовом многоборье, спортивной аэробике и командном многоборье.

Одновременно в разных секторах стадиона «Локомотив» проходили увлекательные испытания. Стритболисты атаковали кольцо метками бросками мяча, игроки в лапту стремительно бегали по выделенному для них полю, за зрительскими местами на крытой площадке выкладывались «на все сто» гиревики и участники армрестлинга. Своё место было отведено под петанк, требующий от игроков прицельного броска спортивного снаряда — шара.

Командное многоборье состояло из мини-эстафет. Напротив зрительских трибун участницы команд демонстрировали красоту аэробики.

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА СТР. 3



Торжественное построение команд на открытии соревнований



«Ермак» в одном из испытаний командного многоборья



Мастера по перетягиванию каната — локомотивчики



## ВИКТОР СВЕРКУНОВ: «ЗАБОТИМСЯ О ПРЕСТИЖЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРОФЕССИЙ»

**Филиал первичной дорожной профсоюзной организации на Тындинском регионе Дальневосточной железной дороги основополагающими направлениями деятельности считает исполнение закона о профсоюзах, коллективного договора, трудового законодательства, директивных документов по социальной защите работников, охране труда и безопасности движения.**

В преддверии Дня железнодорожника председатель филиала Виктор Сверкунов рассказал корреспонденту «ПЖ» о работе Тындинского дорожного профсоюза.

**— Виктор Александрович, расскажите о современной структуре и основных задачах Тындинского филиала Дорпрофсожа.**

— Все 36 профорганизаций, действующих на территории Тындинского региона Дальневосточной железной дороги, подчинены нашему филиалу. Кроме того, они координируют деятельность на уровне совета председателей региональных дирекций (за исключением инфраструктуры). Филиалом осуществляется контроль охраны труда, безопасности движения, социальной защиты работников. Деятельность обеспечивается силами технической и правовой инспекций, орготдела, общественных инспекторов по безопасности движения, уполномоченных по охране труда.

Не секрет, что работа любой профсоюзной организации направлена на защиту интересов тружеников и как следствие — улучшение результатов работы всей компании. Наш филиал — не исключение. Сейчас приходится решать очень серьёзные вопросы, вытекающие как из реформирования железнодорожного транспорта, так и из жёсткой конкуренции на рынке транзитных грузопотоков. На дороге в целом и на Тындинском регионе внедряются современные технологии перевозочного процесса, что требует дополнительных усилий по обеспечению безопасности движения поездов и охране труда.

**— Что намерен предпринять для дальнейшей безаварийной работы профсоюзный актив Тындинского филиала Дорпрофсожа?**

— Прежде всего, усилить контроль над состоянием безопасности движения, что само по себе является одним из важных направлений нашей деятельности. Опыт такой работы в филиале есть. Большую помощь в данном направлении оказывают общественные инспекторы, которыми на Тындинском регионе дороги в течение шести месяцев 2013 года выявлены недостатки и приняты профилактические меры по предотвращению случаев нарушения правил технической эксплуатации, инструкции по движению поездов, трудовой дисциплины. Председатели советов общественных инспекторов умело организуют работу по усилению безопасности движения поездов.

**— Каковы в этом году результаты деятельности общественных инспекторов Тындинского региона Дальневосточной железной дороги?**

— За первое полугодие 2013 года общественными инспекторами проведено 1949 проверок, выявлено 2942 нарушения, предотвращено 575 грубых нарушений безопасности движения поездов. Выявленные замечания помогли предотвратить аварии при эксплуатации железнодорожного транспорта. Контролировались безопасность движения поездов, сохранность вагонного парка, выполнение требований охраны труда и техники безопасности, наличие и исправность инвентаря строгого учёта, пропуск

проходящих поездов. Общественные инспекторы оказывали существенную помощь начальникам станций в устранении замечаний комиссионных месячных осмотров. Все недоработки устранены полностью. Проверены освещение, содержание станционных и подъездных путей ветвладельцев, работа радиостанций, закрепление вагонов и составов на станционных и подъездных путях. Не осталось без внимания состояние опасных грузов, вагонов в коммерческом отношении, соблюдение работниками технических условий погрузки и крепления грузов, правил перевозок. При этом принимались оперативные меры к устранению выявленных недостатков и нарушений. Выпущено 34 «Тревожных сигнала», 29 информационных листов.

Приказами структурных подразделений служб и дирекций по итогам работы за шесть месяцев 2013 года лучшими общественными инспекторами по обеспечению безопасности движения в Тындинском регионе признаны старший электромеханик Февральской дистанции сигнализации централизации и блокировки Владимир Несторович Толкин и электромонтёр Тындинской дистанции электроснабжения Алексей Владимирович Гашев.

Работа советов общественных инспекторов в первом полугодии 2013 года признана удовлетворительной, но существуют недостатки в деятельности советов структурных предприятий. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года активность работы советов общественных инспекторов несколько снизилась. Уменьшилось количество проверок, снизилось их качество.

**— Какую оценку можно дать эффективности деятельности уполномоченных по охране труда?**

— Безусловно, они играют значимую роль в создании безопасных условий работы и соблюдении техники безопасности. В Тындинском регионе работает 591 уполномоченный по охране труда. В прошлом году ими было проведено 1419 проверок состояния охраны труда и выявлено 2076 нарушений, две тысячи из которых оперативно устранены.

Анализ деятельности уполномоченных лиц по охране труда по итогам проверок технической инспекции труда в профсоюзных комитетах подразделений показывает, что наиболее активно уполномоченные действуют в тындинских дистанциях пути, электротранспорта, тепловых сетей, а также в региональном центре связи и Тындинском центре организации работы железнодорожных станций.

Лучшими уполномоченными по охране труда стали электромеханик бригады метрологии Тындинской РЦС-6 Елена Николаевна Кузнецова, машинист топливоподдачи топливно-транспортного участка Тындинской ДТС Ольга Ивановна Титова, электромонтёр подстанции Хани Тындинской ЭЧ-10 Наталья Михайловна Иванкина, оператор дефектоскоп-

ной тележки Тындинской ПЧ-22 Зоя Петровна Мискевич и составитель поездов железнодорожной станции Тында Владимир Александрович Большаков.

Однако в организации работы общественников появилась проблема обучения актива. Для её решения разработаны программы подготовки общественных инспекторов по безопасности движения и уполномоченных по охране труда на базе учебного центра Тындинского региона дороги.

**— В перспективе прогнозируется рост объёмов перевозок, это потребует увеличения числа работающих на Тындинском регионе Дальневосточной железной дороги. За счёт чего будет решаться проблема?**

— Мы учитываем сложившуюся ситуацию и стремимся повышать престижность железнодорожных профессий среди подрастающего поколения. Руководители Тындинского региона дороги, члены филиала Дорпрофсожа, профсоюзные активисты — частые гости в учебных заведениях Тынды и притрассовых баумовских посёлков. Хороший пример подаёт председатель цеховой профсоюзной организации ДЦС-6 на станции Тулаул Сергей Сергеевич Иванов. Он ведёт большую профориентационную работу в местной школе, выступает перед выпускниками, приглашая их продолжить учёбу в средних и высших учебных заведениях путей сообщения.

Но лучше всяких слов за привлечение людей в профессии железнодорожной отрасли говорит большая работа по созданию условий труда и соблюдению коллективного договора, которую проводит филиал Дорпрофсожа на Тындинском регионе совместно с руководством региона и председателями профкомов.

**— В канун Дня железнодорожника в профсоюзных организациях состоялось подведение итогов выполнения коллективного договора за первое полугодие 2013 года. Что оно показало?**

— Прежде всего, главное — серьёзных нарушений в реализации условий основополагающего документа или неисполнения их нет. Работники вовремя и в полном объёме получают всё предусмотренное колдоговором. Но возникает проблема мотивации нахождения их в профсоюзе. Стоит подчеркнуть, что из 13646 работающих в Тындинском регионе 13478 являются членами РОСПРОФЖЕЛ. Охват составляет 98,8 процента. Те, кто не состоит в профсоюзе или собирается из него выйти, не понимают, что чем больше членов находится в общественной организации, тем проще требовать от работодателя защиты законных прав и интересов работников.

У нас немало профкомов, актив которых проводит большую разъяснительную работу по более полному охвату работников членством в РОСПРОФЖЕЛ. Положительный опыт работы в этом направлении накоплен в профсоюзных организациях ДЦС-6 (председатель профкома Вадим Вик-

торович Валиев), Тындинского отряда ведомственной охраны филиала ФГПВО ЖДТ России на Дальневосточной железной дороге (председатель профкома Борис Алексеевич Зайцев) и других. В них в последние годы количество членов профсоюза значительно выросло.

В настоящее время разрабатывается новый колдоговор. Он будет подписан в конце года сроком на ближайшее трёхлетие. То есть, без работы по охране прав и интересов работников мы не останемся. Осуществляется она и во время объездов, проводимых начальником дороги и её региона, ревизорским аппаратом. В них присутствуют и руководящие работники филиала Дорпрофсожа, которые затем участвуют в устранении выявленных замечаний, касающихся спецодежды, оплаты труда, премирования, доставки людей к месту работы и других вопросов. Сейчас профкомы активно включились в выполнение совместных с администрацией мероприятий по подготовке к холодам, шефству над первозимниками, обеспечению работников зимней спецодеждой.

**— Как организована оздоровительная, культурная и спортивная деятельность филиала Дорпрофсожа?**

— Дети работников Тындинского региона набрались сил и здоровья на базе отдыха «Морской берег». Сейчас там проводят отпуска взрослые. Продолжается отдых ребят в санатории-профилактории «Надежда». Туда, как и на базу отдыха, путёвки закупаются, в основном, за счёт профсоюза.

Что касается спортивной составляющей нашей деятельности, в регионе прошёл состязания «Спорт покоем-2013». В профкомах идёт подготовка к празднованию Дня железнодорожника, в ходе которого также состоятся соревнования по различным видам спорта. Готовится команда для участия в мероприятиях дорожного уровня. Регулярно проводятся мероприятия во Дворце культуры железнодорожников. Включился профсоюз и в подготовку к празднованию 40-летия БАМа.

**— Виктор Александрович, успешная деятельность филиала Дорпрофсожа осуществляется благодаря дружной и слаженной работе председателей профкомов. Что Вы хотите сказать им в канун профессионального праздника тружеников стальных магистралей?**

— И не только им. Я хочу поблагодарить ко всем работникам Дальневосточной железной дороги, чтобы поздравить с Днём железнодорожника, пожелать крепкого здоровья, семейного благополучия, новых трудовых свершений! А нашим председателям профкомов — опытным руководителям с высокими моральными качествами, заслуженно уважаемым в коллективах — новых успехов в непростой, но такой нужной людям деятельности!

**Геннадий АСТАХОВ**  
Фото автора

ОКОНЧАНИЕ. НАЧАЛО НА СТР. 1

Особым накалом страстей и работой на максимуме физических возможностей сопровождался конкурс по перетягиванию каната, в котором так и не нашлось равных команде «Локомотивщик».

Завершились соревнования многоэтапной эстафетой среди четырёх команд, набравших по итогам предыдущих соревнований наибольшее количество баллов, — «Путеец», «Локомотивщик», «Инфрасоюз» и «Ермак».

После подсчёта заработанных командами баллов судейской комиссией были подведены итоги по отдельным видам испытаний и вручены мини-кубки капитанам команд. В силовом многоборье сильнейшим стал «Локомотивщик», второе место взяла команда «Инфрасоюз», третье — «Золотое звено».

В командном многоборье первое место вновь досталось «Локомотивщику». На втором оказались путейцы, а следом за ними расположились связисты.

Лучшей в аэробике оказалась команда «Путеец», вторым стал «Связист-дальневосточник», третье место заняла команда «Инфрасоюз».

Асами стритбола проявили себя игроки «Ермака». Немного уступили им в этом баскетболисты из «Золотого звена». А путейцы взяли третье место.

Лучше, чем другим, покорился «Ермаку» и петанк. Вторыми в этом виде стали связисты, а третьими — путейцы.

В русской лапте удача улыбнулась «Инфрасоюзу». «Путейцу» досталось вто-



Победители соревнований – команда «Путеец»



Гиря для участника из «Ермака» – легче пуха

рое место, «Связисту-дальневосточнику» — третье.

После того как Александр Сухинин вручил каждой из команд-участниц специальные призы от филиала НПФ «Благосостояние», были объявлены общекомандные результаты.

Заместитель председателя Дорпрофсожа Виктор Шведов вручил кубок и медали за первое место капитану команды «Путеец», набравшей 350 баллов.

Спортивные трофеи достались и «Ло-

комотивщику» — заработав 320 баллов, команда заняла в соревнованиях второе место.

Обладателями кубка и медалей за третье место стали участники команды «Ермак».

Заключительный этап Всероссийских игр-2013 «Спорт поколений» пройдет осенью этого года в Москве.

**Наталья ОХОТНАЯ**  
Фото автора



Связисты и «Ермак» на площадке для стритбола



Русская лапта в исполнении «Инфрасоюза» и «Ермака»



Связистки-дальневосточницы демонстрируют «класс» в аэробике



Путеец и локомотивщик за столом для армрестлинга



Команда «Золотое звено» на поле для петанка

## ЧТОБЫ ТЕЛО И ДУША БЫЛИ МОЛОДЫ

На стадионе «Локомотив» в Уссурийске 20 июля состоялся большой спортивный праздник — второй этап первого узлового уровня Всероссийских игр-2013 «Спорт поколений».

В 10 часов утра любители здорового образа жизни поддержали инициативу многих дорог и регионов, прибыв на старт велопробега под девизом «Радости Жизни Дарит Здоровье». В футболках с логотипами НПФ «Благосостояние», ОАО «РЖД», РОСПРОФЖЕЛ, на своих «железных конях», невзирая на проливной дождь, 70 велосипедистов из Владивостока, Уссурийска, Сибирцево, Партизанска своим примером ярко пропагандировали необходимость занятий спортом.

В велопробеге участвовали работники и члены их семей самых разных возрастов и профессий. Командный дух и дружеская поддержка помогли участникам достойно осилить 40-километровую трассу.

На протяжении всей гонки развевались яркие флаги, звучали подбадривающие аплодисменты болельщиков. На финише каждый участник получил памятную медаль «Владивостокский регион — Велопробег-2013».

После праздничной церемонии награждения согласно По-



ложению о проведении соревнований начался Второй этап первого узлового уровня игр «Спорт поколений-2013».

На торжественном построении каждая команда рапортовала оргкомитету о своей готовности к участию в спортивных баталиях. 10 команд по 10 участников в каждой состязались в силе, ловкости, скорости. Команды УЛРЗ, Первой грузовой компании, Эксплуатационного локомотивного депо Уссурийск, Уссурийской дистанции пути, Уссурийской дистанции электроснабжения, Эксплуатационного вагонного депо Уссурийска, Владивостокской дистанции пути, Ремонтного локомотивного депо Сибирцево, Владивостокского регионального центра связи продемонстрировали физическую



подготовку, достойно проходя спортивные испытания.

Особые слова благодарности заслуживают болельщики и запасные участники, которые в любую минуту были готовы прийти на помощь своим командам.

В тяжёлой трёхчасовой борьбе первое место завоевала команда УЛРЗ. Участники от ПЧ-11



заняли почётное второе место. Третье место по праву отдано команде ЭЧ-3.

Особый приз зрительских симпатий за дружный коллектив и волю к победе получила команда ТЧР-35 Сибирцево.

Победители получили заслуженные награды — кубки, дипломы, медали и значки. А работники НПФ «Благосостояние»

вручили командам-победителям ценные подарки.

Соревнования прошли на высоком уровне благодаря слаженным действиям специалистов Владивостокского филиала Дорпрофсожа, финансовой поддержке руководства негосударственного пенсионного фонда «Благосостояние», профессионализму опытной судейской команды и работе инструктора ФСК «Локомотив» Ирины Вендиной.

Более трёхсот участников праздника разъезжались из спорткомплекса «Локомотив» в хорошем настроении, бодрыми и готовыми к новым спортивным состязаниям.

**Наталья ЮДОВА,**  
специалист орготдела  
Владивостокского филиала  
Дорпрофсожа

## ВАЛЕНТИНА МАРЧУК: «ГОРЖУСЬ РАБОТОЙ В «ДОРОЖКЕ»

**Главный врач Дорожной клинической больницы на станции Хабаровск-1 ОАО «РЖД» Валентина Георгиевна Марчук впервые переступила порог «дорожки» 35 лет назад в качестве хирурга-практиканта Хабаровского государственного медицинского института.**

Тогда она мечтала об одном — перенять ценный врачебный опыт у местных светил медицины. Но попав в неповторимую атмосферу специализированной больницы, навсегда прикипела душой к её коллективу и к самой клинике с особой железнодорожной спецификой.

Родной город Валентины Марчук вовсе не Хабаровск, а Комсомольск-на-Амуре. Здесь на заводе имени Гагарина работала её родители. Но себя в послевоенные годы она представляла изучающей юриспруденцию. Очно профессией юриста можно было овладеть только в Новосибирске, но о поездке туда, по мнению родителей Валентины, не могло быть и речи.

В качестве альтернативы для обучения вчерашняя школьница выбрала Хабаровский государственный медицинский институт. Судебная медэкспертиза — вот профессиональная вершина, к которой решила целенаправленно продвигаться Валентина Марчук. С первого курса института она начала посещать хирургический кружок, и постепенно тяга к хирургии стала непреодолимой. Именно специалистом в хирургии окончила сегодняшний Дальневосточный государственный медицинский университет Валентина Георгиевна.

Получению диплома предшествовала медицинская практика, с которой и начались перемены в жизни Валентины Марчук.

— Субординатуру мы проходили на базе Дорожной клинической больницы на станции Хабаровск-1. Именно здесь меня научили всему, предоставляя возможность оперировать, помогая важными советами. Я до сих пор благодарна своим наставникам — Г.Ф. Хвостикову, Д.В. Вершиной, Ю.И. Гинзбургу и ещё многим хирургам и медицинским сёстрам, делившимся со мной своим опытом и знаниями. Поэтому мне так хотелось поработать в интернатуре в хирургическом отделении больницы. На распределении в институте сама попросилась в клинику, принадлежавшую тогда, как и железная дорога, МПС.

Благодаря успехам в хирургии Валентину Марчук заметили и оставили работать в Дорожной больнице. Штатным работником она стала в 1978 году. Трудовая деятельность началась с должности простого хирурга, затем Валентина Георгиевна стала заведующей хирургическим отделением поликлиники ДКБ. Некоторое время спустя получила должность заместителя главного врача поликлиники, в которой работала 16 лет.

— Работа мне нравилась невероятно, — вспоминает Валентина Георгиевна. — Коллектив поликлиники принимал непосредственное участие в обеспечении безопасности движения поездов. У нас действовала дорожная

комиссия, периодически выезжавшая на линию. Именно нами была разработана компьютерная программа учёта своевременности прохождения железнодорожниками медицинских комиссий, впервые создана психофизиологическая лаборатория, позволяющая формировать локомотивные бригады на основе психологической совместимости. Мы же занимались питанием машинистов в пути следования.

После многих лет работы в поликлинике ДКБ Валентина Георгиевна в качестве заместителя главного врача по лечебной работе стала трудиться в Дорожной клинической больнице на станции Хабаровск-1.

— Погрузившись в дела стационара, я осознала огромную разницу между моей новой работой с её клинической направленностью и прежней — с акцентом на безопасность движения. Под моё начало перешло 510 коек стационара. На первый план вышли своевременность установления диагноза, полнота и качество проводимого лечения. Да и коллектив был практически незнакомый, но, как оказалось, отзывчивый. Во многом помог адаптироваться на новой должности. Было трудно перестроиться и как школьнице начинать с нуля. Посещала лекции, консилиумы, читала много специализированной литературы, впитывая ценную информацию. Не менее двух лет ушло на то, чтобы уверенно почувствовать себя в роли начмеда головного учреждения дороги.

Валентина Марчук признательна не только своему сплочённому коллективу, но и железнодорожникам, которые всегда были не просто благодарными пациентами, но и бесценными помощниками в сложных ситуациях.

— Железнодорожников отличает уважительное отношение к нашей профессии. Мы всегда чувствуем единство с дорогой, которая в любое время готова прийти нам на помощь. Красно речиво об этом свидетельствует один случай. Несколько лет назад в нашем пищеблоке случилась авария — обвалился потолок. Это грозило больнице закрытием по распоряжению Роспотребнадзора. А в стационаре находилось 700 пациентов. Тогда я попросила помощи у начальника Хабаровской дистанции гражданских сооружений. Железнодорожники откликнулись мгновенно, сделав ремонт всего пищеблока в течение пяти суток. Строители работали ночами, а днём затягивали потолок пищеблока сетками, что позволяло нам продолжать кормить больных. Благодаря самоотверженной работе этих людей в больнице ни на минуту не замер лечебный процесс.

Валентина Марчук благодарна судьбе, связавшей её с железнодорожным здравоохранением и с одной из лучших на Дальнем Востоке больниц.

— В составе больницы — консультативная поликлиника на 240 посещений в смену и стационар мощностью 454 койки, 56 отделений, из них 13 — клинических с уникальными для региона возможностями диагностики и лечения. Исторически сложилось

так, что практически все виды медицинской помощи мы старались развивать у себя, стремясь к автономности и возможности оказания медицинской специализированной помощи на линии и при авариях на железнодорожном транспорте.

Травматологи нашей больницы в 1994 году впервые в Хабаровском крае применили технологию протезирования суставов. В 2009 году на базе отделения травматологии организован «Центр восстановительной травматологии, ортопедии и эндопротезирования», где в год имплантируется более ста протезов коленных, тазобедренных, плечевых суставов. Приобретён большой опыт в имплантации мелких суставов кистей, стоп, ревизионном эндопротезировании. Активно применяется биологический остеосинтез. Возглавляет центр доктор медицинских наук, заведующий отделением травматологии и ортопедии Александр Геннадьевич Рыков.

Первая операция на сердце тоже была выполнена в нашей клинике профессором Еленой Ивановной Кропачевой, ныне покойной. Сегодня её ученики, сосудистые хирурги, занимают ведущие позиции в крае по хирургии сосудов нижних конечностей, применяя эндоваскулярные технологии, протезирование, аппаратную реканализацию и другие виды современной хирургической помощи больным. В 2012 году впервые применена эндоваскулярная денервация почечных артерий для лечения злокачественной гипертонии. Сейчас этих пациентов с хорошей коррекцией артериального давления более десяти. В больнице создан междорожный Центр сердечно-сосудистой хирургии, возглавляемый кандидатом медицинских наук, сосудистым хирургом Геннадием Анатольевичем Шарандаком.

Много направлений у нас развивается в кардиологии. Лечим ишемическую болезнь сердца с применением импульсно-волновой терапии, стентируем коронарные артерии при остром коронарном синдроме и инфаркте миокарда, устанавливаем искусственные водители ритма сердца. Заведующая отделением — кандидат медицинских наук Инна Фёдоровна Хен.

Свои успехи и у неврологов. Возглавляет это направление кандидат медицинских наук, заведующая отделением Наталья Борисовна Сердюк. Специальный мониторинг электроэнцефалографии позволяет диагностировать ранние стадии эпилепсии, что немаловажно при принятии решения о профпригодности. Полисомнография и респираторный скрининг позволяют выявлять расстройства дыхания во сне, нарушения структуры сна.

В хирургическом отделении Дорожной больницы, которым руководит директор больницы, кандидат медицинских наук Сергей Николаевич Качалов, проводятся сложные операции при опухолях печени и поджелудочной железы. Даже безнадежным больным мы удаляем раковые опухоли с метастазами, улучшая качество жизни и увеличивая её



продолжительность.

Дорожная клиническая больница, как отмечает её главный медицинский врач, продолжает развивать на своей базе уникальные для медицинских учреждений Хабаровского края направления. Так, около трёх лет назад в ДКБ стали проводить операции по протезированию хрусталика глаза. Молодым врачом-эндоскопистом Юлией Сергеевной Сигаевой была разработана новая технология лечения варикозного расширения вен пищевода, завоевавшая гран-при на конкурсе новых медицинских технологий в Санкт-Петербурге в 2013 году.

Продолжая двигаться в ногу со временем, Дорожная клиническая больница сохраняет накопленные годами традиции, берущие начало в тесных связях с железнодорожной отраслью.

— Мы стремимся сохранять систему санитарных дружин и постов. Благодаря мобильности при возникновении аварии оперативно формируются медицинские бригады для выезда на место происшествия.

Лечение в Дорожной клинической больнице получают не только железнодорожники из всех регионов Дальнего Востока.

— В год в стационаре ДКБ проходят лечение до 14 тысяч пациентов, половина из них — работники отрасли, члены семей железнодорожников, пенсионеры транспорта. Более 45 процентов составляют другие жители города и дальневосточных регионов. Долгое время больницы считалась сууго ведомственной и закрытой для территориального населения, только с 1994 года мы начали работать в системе обязательного медицинского страхования. Это изменило общую картину госпитальной заболеваемости в сторону увеличения количества пациентов с тяжёлыми заболеваниями.

В штате Дорожной клинической больницы сегодня работает около тысячи человек, каждый из них незаменим и ценен на своём рабочем месте. Традиционно в больнице ведётся отбор высококвалифицированных кадров.

— Молодых специалистов принимаем с учётом уровня знаний, полученных в вузе, стремясь к новому и передовому. Из человека, живущего без цели, вряд ли получится настоящий специалист. Больница по разным направлениям медицины сотрудничает с зарубежными клиниками, обучая там своих

молодых специалистов. Созданы условия для профессионального роста, предоставлена возможность осваивать смежные специальности, необходимые диагностические методы, такие как УЗИ, эндоскопия, позволяющие правильно и своевременно поставить диагноз и назначить лечение. Все старшие сёстры отделения имеют высшее медицинское образование. Оксана Юрьевна Колесникова, Наталья Геннадьевна Потапова, Людмила Михайловна Жеребцова, Людмила Николаевна Затирахина и многие другие начинали трудовую деятельность у постели больного в этой больнице.

Под стать своему коллективу и его главный врач — Валентина Георгиевна Марчук, отмеченная за годы работы на благо железнодорожников значимыми наградами. С 1995 года главный врач Дорожной клинической больницы имеет звание «Почётный железнодорожник». В числе наград Валентины Георгиевны — именные часы от начальника Дальневосточной железной дороги и от президента ОАО «РЖД», грамоты и дипломы от руководства отрасли, Министерств здравоохранения Хабаровского края и Российской Федерации. В 2012 году Валентина Георгиевна была признана лучшим начмедом Дальневосточной железной дороги. Особое отношение к железнодорожной отрасли Валентина Георгиевна привила и своим детям, которые после окончания ДВГУПС трудятся в компании ОАО «РЖД».

— Скоро День железнодорожника, а первого августа исполняется ровно 35 лет моей работы в Дорожной клинической больнице. Могу с уверенностью сказать, что достижения клиники — заслуга коллектива учреждения, собравшего воедино настоящих профессионалов. Хотелось бы пожелать работникам нашей клиники и предприятий Дальневосточной железной дороги крепкого здоровья, удачи во всём, хорошего настроения, исполнения всего задуманного. Пусть железнодорожники работают спокойно, поезда не останавливаются, а дома ждёт любящая семья. Я очень уважаю железнодорожников и ощущаю себя с ними единым целым. И, конечно, горжусь тем, что вся моя жизнь связана с «дорожкой» и её замечательным коллективом.

**Наталья ОХОТНАЯ**  
Фото автора

Ежегодно активистам студенческого профсоюза железнодорожных вузов назначается стипендия Центрального комитета РОСПРОФЖЕЛ. Не так давно в их число вошёл и третьекурсник ДВГУПС Дмитрий Балак.

Дмитрий Балак — коренной хабаровчанин, поэтому вопрос «куда поступить после школы?» ему пришлось обдумывать обстоятельно: дальневосточная столица может похвастать неплохим выбором престижных вузов. Дмитрий решил поступать в ДВГУПС, ведь университет является одним из престижных технических вузов и располагает современной научно-технической базой, отвечающей последним стандартам и требованиям по подготовке специалистов. Свою роль в том, что Дмитрий всё-таки решил проходить обучение в железнодорожном вузе, сыграла преемственность поколений. Его мама в своё время окончила ДВГУПС по специальности «Автоматика, телемеханика и связь» и до сих пор работает связистом в одной из воинских частей.

Документы Дмитрий подал на несколько специальностей Дальневосточного государственного университета путей сообщения. Удача улыбнулась абитуриенту практически везде, усложнив тем самым выбор.

— ДВГУПС обладает репутацией одного из самых престижных технических вузов региона, — говорит Дмитрий Балак. — Меня готовы были принять сразу в несколько институтов, но я решил остановиться на институте экономики и специальности «Прикладная информатика в экономике», куда и поступил на бюджетное отделение.

Выбор Дмитрия, конечно, не был случайным. Физика и информатика — его любимые предметы ещё со школы, которую он окончил с «ударным» аттестатом без троек. Уже тогда Дмитрий сформировал для себя вполне определённые профессиональные перспективы — работать системным администратором.

Сегодня Дмитрий успешно обучается выбранной специальности. Как он сам отмечает, это весьма увлекательный процесс.

— На первом курсе в течение одного семестра нам преподавался очень интересный предмет — основы микропроцессорной техники. Я, вчерашний школьник, знавший только элементарные языки программирования, многое услышал впервые. У преподавателя, Павла Аркадьевича Степановича, виртуозно получалось донести до нас достаточно сложные темы, всегда находилось время помочь выполнить лабораторную работу. Благодаря такому отношению к студентам я до сих пор вспоминаю его с благодарностью.

Дмитрий с головой погрузился в изучение математики. Даже участвовал в научной конференции по математическому анализу с работой на тему «Использование интернет-технологий для решения систем линейных алгебраических уравнений».

В своём плотном учебном графике Дмитрий Балак находит время и для общественной деятельности. На первом курсе он вступил в студенческий профсоюз и был избран проффоргом своей группы. С этого момента началась его профсоюзная работа.

— В жизнь студенческого профсоюза я влился легко и быстро. Начиналось всё со сбора фотографий студентов группы для учётных карточек. Затем меня пригласили на выездной семинар «Лидер», ко-

## СТИПЕНДИАТ ЦК РОСПРОФЖЕЛ



торый проводится на базе санатория-профилактория «Железнодорожник». После этого я стал активистом нашего профкома. Осенью 2012 года я принял участие в работе креативного молодёжного лагеря «Рязановка», где был сформирован обновлённый состав рекламно-информационной комиссии.

Дмитрий вошёл в состав комиссии с поручением наладить сотрудничество с городскими кинотеатрами. Поставленную задачу он реализовал в начале второго курса и постепенно стал расширять область деятельности, обеспечив взаимодействие с ночными клубами и агентствами, приглашающими на гастроли в Хабаровск известных артистов. Этой весной он возглавил рекламно-информационную комиссию, продолжив при этом выполнять обязанности проффорга.

— Рекламно-информационная комиссия занимается организацией досуга студентов ДВГУПС, — рассказывает Дмитрий Балак. — Для этого наша группа из шести человек сотрудничает с организациями развлекательной индустрии Хабаровска, которые по договорённости с нами выделяют студентам вуза пригласительные билеты, билеты со скидкой в кино, ночные клубы и театры. Одним из направлений моей работы является создание студенческой карты скидок, действие которой будет распространяться на посещение заведений и мероприятий города. Уже есть организации, согласившиеся работать с нами в этом направлении. Например, кинотеатр «Маджестик» — один из наших долговременных партнёров. Достигнуты договорённости и с рядом ночных клубов Хабаровска. Пока работа продолжается и, думаю, уже осенью система скидочных карт начнёт действовать. Свои обязанности Дмитрий Балак не оставляет и во время летнего отдыха.

— На каникулы я не уходил. Продолжаю работать над созда-

нием студенческой карты скидок, поддерживаю связь с нашими партнёрами, помогающими организовать досуг вузовской молодёжи. Стараюсь быть в курсе происходящих в городе и университете событий, размещаю информацию о мероприятиях, акциях на нашей публичной страничке в социальной сети «ВКонтакте». На данный момент у нас более 860 зарегистрированных пользователей.

Профсоюзная деятельность увлекает Дмитрия не меньше, чем учёба. И он признаёт, что участие в профсоюзной жизни помогает его личностному росту.

— Профсоюзная работа приносит не только удовольствие, но и возможность самосовершенствоваться. Этому способствует ежедневное общение с интересными людьми, которые порой гораздо старше и опытнее меня. Например, на базе креативного молодёжного лагеря «Рязановка» в ходе десятидневного обучения мы участвовали в тренингах, способствующих личностному росту. Особенно запомнились тренинги по технологиям прямых продаж, по ведению переговоров. Эти знания в дальнейшем пригодились в профсоюзной деятельности, в обычном общении. Считаю, что и впредь они будут помогать мне в жизни.

Активная общественная деятельность Дмитрия Балака не осталась незамеченной студенческим профсоюзным комитетом. В этом году наряду с обычной стипендией он будет получать стипендию ЦК РОСПРОФЖЕЛ.

— Считаю большой честью для себя такую оценку моей профсоюзной работы, — говорит Дмитрий Балак. — Очень приятно, что из многих достойных стать стипендиатами ЦК профсоюза выбор коллектива пал именно на мою кандидатуру.

**Наталья ОХОТНАЯ**  
Фото автора

| С ПРАЗДНИКОМ! |



**НИКОЛАЙ СОБКО,**

председатель профкома Эксплуатационного локомотивного депо Новый Ургал

Уважаемые железнодорожники! Вы действительно достойны уважения — за ваш труд, за ваши успехи, за то, что благодаря вашим стараниям работает огромная машина железных дорог нашей страны. В общем деле не всегда виден личный вклад каждого сотрудника отдельного подразделения, но все вы добросовестно и честно выполняете свою работу и потому вы — гордость нашей Дальневосточной железной дороги! С праздником вас! С Днём железнодорожника!



**СВЕТЛАНА ИЛЬИНА,**

председатель профкома Хабаровского центра организации работы железнодорожных станций

Дорогие железнодорожники, поздравляю вас с профессиональным праздником! Пусть все поезда, которые идут в вашем направлении, привозят с собой счастье и исполнение заветных желаний. Пусть те составы, которые отходят от вашей станции, увозят с собой все беды и печали. Ответственности вам, ведь ваше дело — чрезвычайно важное и нужное! Пусть у вас всё будет хорошо!

Романтики железных магистралей!  
Распорядители послушных рельсов, шпал!  
Прекрасный летний день в честь вас назвали Днём железнодорожников всех стран!  
Железная дорога — как судьба,  
Как выбранная в жизни раз дорога,  
Куда бы ни бежала бы она,  
Пусть кончается у вашего порога.  
Пусть полной чашей дом всегда ваш будет,  
Пусть никогда в нём счастья не убудет,  
Все удаётся так, как вы мечтали,  
И дома с нетерпением вас ждали!

| СПОРТ |

## ДВОЙНОЕ СОСТЯЗАНИЕ

На спортплощадках парка культуры железнодорожников в Комсомольске-на-Амуре 20 июля состоялись отборочные соревнования среди команд предприятий Комсомольского региона Дальневосточной железной дороги по пляжным видам спорта — волейболу и мини-футболу.

За выход в финальную часть соревнований, которая состоится 3 августа накануне Дня железнодорожника, боролись 12 команд футболистов и 9 волейбольных коллективов.

На футбольной площадке определялись лучшие команды в четырёх игровых группах, итоговое лидерство в которых давало право на участие в финале.

В результате первые места в группах заняли коллективы Комсомольской дистанции гражданских сооружений, Комсомольской механизированной дистанции погрузо-разгрузочных работ, Комсомольской дистанции СЦБ и Путевой машинной станции №233. Через две недели именно эти команды примут участие в



летнем первенстве и разыграют кубок профсоюза.

Волейболисты состязались в трёх группах, где первенствовали команды Комсомольской дистанции электроснабжения, Комсомольской дистанции СЦБ и Комсомольской дистанции пути. По-

бедителей и призёров в этом виде спорта также определит большой финал, который состоится в преддверии Дня железнодорожника.

**Юрий ВОЛКОВ,**  
специалист по оргработе  
Комсомольского филиала  
Дорпрофсожа



| КОНКУРС |

## СО ЗНАНИЕМ ПТЭ

На Дальневосточной железной дороге 23 июля состоялась викторина на знание Правил технической эксплуатации железных дорог РФ.

В мероприятии, организованном ре-визорским аппаратом дороги, приняли участие представители структурных подразделений и дирекций, расположенных в границах Дальневосточной железной дороги.

Предварительно 68 участников прошли отборочный тур на уровне предприятий.

Викторина состояла из трёх этапов: блиц-опрос на общее знание правил технической эксплуатации железных дорог (ПТЭ), экзаменационное задание на знание ПТЭ, отбор кандидатов на участие в сетевой викторине из числа победителей блиц-опроса и экзаменационного задания.

По итогам мероприятия отличившиеся участники были награждены дипломами



и ценными подарками, а семь работников, набравших наибольшее количество баллов, отправятся в Москву, где 29-31 июля пройдёт викторина среди представителей всех филиалов ОАО «РЖД».

**Служба корпоративных коммуникаций ДВЖД — филиала ОАО «РЖД»**

| СОРЕВНОВАНИЯ |



24 июля на территории Дорожной клинической больницы на станции Хабаровск-1 прошли соревнования аварийно-спасательных формирований (санпостов) гражданской обороны линейных предприятий дирекции инфраструктуры.

В дорожных состязаниях приняли участие четыре лучших санитарных поста предприятий Дальневосточной дирекции инфраструктуры, расположенных в Хабаровском, Владивостокском, Комсомольском и Тындинском регионах дороги.

Соревнования состояли из четырёх этапов, потребовавших от команд продемонстрировать навыки использования санитарного имущества, умение действовать и оказывать помощь в очагах ядерного, химического и бактериологического поражения.

Прохождение этапов оценивалось судейской коллегией, в состав которой вошли опытные медики ДКБ.

## САНПОСТЫ В ДЕЙСТВИИ

Фаворитами соревнований с самого начала стали санитарные посты из Биробиджана и Тынды, между которыми соперничество длится на протяжении нескольких лет. Достойную конкуренцию лидерам составили команды Ургальской дистанции сигнализации, централизации и блокировки вырваться вперёд и одержать победу.

По завершении соревнований победители и участники были награждены грамотами и ценными подарками.

**Служба корпоративных коммуникаций ДВЖД — филиала ОАО «РЖД»**



| С ПРАЗДНИКОМ! |

### АЛЕКСАНДР ДОРОШЕНКО,

председатель профкома Облученской дистанции пути



Поздравляю всех работников Дальневосточной железной дороги с Днём железнодорожника. Желаю крепкого здоровья, хорошего коллектива, внимательного начальства. Главное — любите свою работу и делайте её с удовольствием. Что может быть лучше? И дома пусть будет всё в порядке, родные и близкие пусть будут здоровы и счастливы. Желаю вам, дорогие железнодорожники, достатка, радости и исполнения всех желаний!

### МАРИНА ШАШУРА,

председатель профкома Партизанской дистанции пути



Дорогие работники Партизанской дистанции пути и все без исключения железнодорожники Дальневосточной магистрали!

От всего сердца поздравляю вас с профессиональным днём! Пусть летят эти слова по всем путям с запада на восток и с севера на юг: спасибо вам за ваш труд, за приятные путешествия и долгожданные встречи на перронах! Пусть вас никогда не покидает оптимизм и уверенность в своих силах! Успехов в работе и гармонии в личной жизни!

На ваших плечах — километры путей. Немного таких в этом мире людей, Кто может узлы воедино свести И в пункт назначения груз привезти, Кто знает все станции по именам, Кто к месту доберётся поможет всем нам, Проложит маршрут и оформит билет. Желаем вам долгих и радостных лет!

| ЮБИЛЕЙ |



Зоя Дмитриевна Мисайлова

## ЗА ДОБЛЕСТНЫЙ ТРУД

90-летний юбилей Зои Дмитриевны Мисайловой отмечался в Тынде широко. С утра виновницу торжества навестили мэр Тынды Е.П. Черенков и председатель городской Думы И.Н. Монахова. Они вручили ветерану стальных магистралей поздравления и памятные подарки.

Поздравления и подарки в честь дня рождения Зое Дмитриевне передали Президент России В.В. Путин, губернатор Амурской области О.Н. Кожемяко, руководители столицы БАМа. Откликнулся на памятное событие и Совет ветеранов Тындинского региона Дальневосточной железной дороги. Столь высокого внимания Зоя Дмитриевна удостоена по праву.

Чтобы помочь родителям, которые растили семерых детей, она сразу после окончания семи классов начала работать сигнальником на станции Чадор Забайкальской железной дороги, где работал бригадиром пути станции её отец, Дмитрий Иванович Данилов. На посту сигнальщика Зоя Дмитриевна дежурила всю Великую Отечественную войну.

Железнодорожники тогда носили форму, дисциплина была военная. Транспорт действовал с полной нагрузкой, обеспечивая фронт живой силой и вооружением. Перевозочный процесс осуществлялся в условиях строгой дисциплины.

Руководство постоянно отмечало добросовестное отношение сигнальщика Даниловой к своим служебным обязанностям, часто поощряло исполнительную работницу. А когда закончилась лихая година, Зоя Дмитриевна была награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

В 1945 году она вышла замуж за начальника станции Александра Савельевича Мисайлова. Через год родилась дочь Галина, которая после окончания средней школы продолжила ставшую уже семейной традицию и поступила в Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта. После окончания вуза Галина Александровна работала сначала в Дирекции строительства БАМа, потом в службе перевозок Байкало-Амурской железной дороги.

На БАМе Зоя Дмитриевна и Александр Савельевич Мисайловы появились в 1976 году. Сюда из Забайкалья их забрала дочь. Александр Савельевич устроился на работу в отдел временной эксплуатации треста «Бамстройпуть» и был первым дежурным по станции Тында, ютившейся в ту пору в одном вагончике, а Зоя Дмитриевна стала трудиться лифтером в дистанции гражданских сооружений, где проработала до самой пенсии. К её награде военных лет добавились медаль «Ветеран труда» и юбилейные награды.

На склоне лет ветеран трудового фронта Зоя Дмитриевна Мисайлова окружена вниманием и заботой родных и близких людей. Так счастливо сложились обстоятельства, что Зоя Дмитриевна, её дочь и ближайшие родственники живут в одном подъезде девятиэтажного дома. Между ними сложились добрые отношения, которые они всячески поддерживают. Все они в день рождения мамы, бабушки, прабабушки, сестры участвовали в торжественном вечере, состоявшемся в одном из лучших кафе Тынды. Уважаемой Зое Дмитриевне они желали крепкого здоровья и долгих лет жизни. Мы присоединяемся к этим пожеланиям.

Геннадий АСТАХОВ

Фото из семейного архива З.Д. Мисайловой

## НА СТРОЙКАХ КОМСОМОЛЬСКОЙ МАГИСТРАЛИ

В январе 1932 года Совет Труда и Оборона принял решение «О строительстве железной дороги от станции Уруша Уссурийской железной дороги до села Пермского на Амуре».

В связи с этим Правительственная комиссия подписала 23 февраля 1932 года акт о строительстве в районе села Пермского на Амуре (в будущем Комсомольск-на-Амуре) судостроительного, авиационного и машиностроительного заводов. В этих условиях СНК СССР принимает 21 марта 1932 года решение «О финансировании строительства железных дорог на Дальнем Востоке». В этом решении говорилось о постройке автомобильно-гужевого тракта от станции Волочаевка Транссиба до села Пермского на Амуре. В апреле 1933 года Совет Труда и Оборона принял дополнительное решение о срочном строительстве автогужевого тракта Волочаевка — Комсомольск, которое обязало ГУЛАГ НКВД при СНК СССР в короткий срок построить этот объект «государственной важности». Строительство шоссе было поручено Управлению лагерей Дальнего Востока (Дальлага). Шефом стройки был назначен уполномоченный и начальник НКВД Т.Д. Дерибас. Экспедиция по изысканию и проектированию автогужевого дороги укомплектовалась, в основном, из числа специалистов железнодорожного транспорта, находящихся в заключении. В Хабаровске, в стенах ОГПУ по ДВК, был составлен технический проект автомобильной дороги. Впервые в этом документе трасса была названа: линия ВОЛК (сокращение Волочаевка — Комсомольск-на-Амуре). В июне 1933 года правительство поручило уполномоченному НКВД по ДВК Т.Д. Дерибасу одновременно со строительством автогужевого железнодорожной дороги параллельно ей организовать изыскания и проектирование железнодорожной линии от станции Волочаевка Уссурийской железной дороги до города Комсомольск-на-Амуре. Изыскания, проектирование и строительство дороги поручалось Дальлагу, поскольку вся работа должна была выполняться в чрезвычайно короткий срок.

Условия были чрезвычайно трудные. Только мужественные, волевые и отважные люди смогли выстоять в жестокой схватке с дремучей тайгой и суровым

дальневосточным климатом. Их были десятки тысяч известных и неизвестных героев — строителей линии, многие из них погибли на трудовом посту. Зимой 1933-1934 годов на линии работало 11 тысяч человек, а летом 1934 года — 20 тысяч. Из них вольнонаёмных — две с половиной тысячи, остальные — заключённые.

С 8 по 23 августа 1934 года на трассе будущей дороги побывал начальник управления НКВД СССР по ДВК Т.Д. Дерибас. За пятнадцать дней он проехал 104 км на машине по временке, 250 км верхом на лошади по просеке и примерно 50 км пешком по непрорубленному просекам. Свои впечатления и предложения Т.Д. Дерибас высказал в письмах к наркому НКВД Г. Ягоде. В письме за №263/Л от 26 августа 1934 года о положении дел на строительстве шоссе он писал: «Совершенно нечеловеческие, неестественные условия труда, совершенно неслыханная нищета, убожество как материально-бытового, так и технического снабжения царит на стройке тракта. Три года назад я наблюдал пионеров Комсомольска — московских, ленинградских, харьковских и ростовских комсомольцев в первый месяц их штурма пермской природы. Это действительно героическая, беззаветная, нечеловеческая работа. Там корчёвку мелкого кустарника производили сплошь и рядом голыми руками...»

Теперь на протяжении 400 км в значительном худшем состоянии 20 тысяч человек повторяют этот тяжёлый опыт, дополнительно отяжелевший шестикометровыми марями, буйной непролазной тайгой и скалами местности — голыми руками и босыми ногами, без рубашонки, в одних трусах, без рукавиц, без постельных принадлежностей и ещё во многих местах без кипячёной воды...

Важный вопрос, грядущий строительство тракта, — нищета инструментариями, механизмами, тягловой силой. На Болоньском отделе ни пять тысяч человек имеют 900 подборочных лопат и ни одной штыковой. Мост через Тунгуску строился «ручными копрами», то есть 2500 свай вколочены руками, а не механизмами, потому что паровые и механические копры собрать не удалось ввиду их некомплектности...

Питание на тракте — действительно важнейший, если не главный вопрос на сегодня... Весь

тракт, от первого до последнего пикета, именно в таком положении: хлеб, вода и прошлогоднего засола японский минтай...

Стоимость дороги — 106 миллионов рублей. Это стоимость Беломорканала. И всё это надо освоить за одну зиму и два лета...».

Т.Д. Дерибас добился от Г. Ягоды поддержки. Под нажимом НКВД Главное управление лагерей издало приказ «О предоставлении льгот заключённым за ударную и стахановскую работу». Строительству было выделено 20 тысяч матрацев, 15 тысяч фуфаяк, 10 тысяч лопат, 5 тысяч колёс для тачек, 36 автомашин, 4 экскаватора. Значительно улучшилось продовольственное снабжение. Было организовано четыре подсобных совхоза.

В октябре 1934 года на линии насчитывалось 23,8 тысячи строителей. Полуголодные, раздетые и разутые, с киркой и лопатой они строили шоссе, да ещё и рекордными темпами.

1 мая 1934 года была пробита просека, а к 7 ноября проложили автогужевую дорогу к Комсомольску. Газета «Амурский ударник» писала: «22 ноября 1934 года восемь машин вышли в первый рейс в Хабаровск по трассе будущей железной дороги Волочаевка — Комсомольск». 11 декабря 1934 года по маршруту Хабаровск — Комсомольск было открыто автобусное движение, продолжительность рейса — 23 часа.

В декабре 1934 года вышло решение правительства немедленно, опираясь на проложенную автотрассу, приступить к строительству железной дороги. Стройку возглавил Мартинелли, главным инженером строительства назначен Александр Андреевич Жуков, вынесший всю сложность технического проектирования и строительства автодороги.

23 января 1935 года НКПС утвердил технико-экономические задания на производство изысканий и составление Генпроекта железнодорожной линии Волочаевка — Комсомольск. Изыскания проводились с февраля по май 1935 года. Открытие временной эксплуатации намечалось в 1936 году, а ввод в постоянную эксплуатацию — в 1937 году.

В тяжёлых условиях заключённые показывали образцы высокопроизводительного труда. Среди строителей были свои стахановцы, дававшие по 2,5-6 норм. Такой изнуряющий труд выколачивал из заключённых все си-

лы. А секрет такого труда был прост: пресловутая система зачётов. Можно было, получив срок в 10 лет, освободиться на 2-3 года раньше. Кроме зачётов, чекисты действовали на эзков и через желудок: дифференцированная пайка заставляла строителей надирать-ся из последних сил. Существовало до десятка категорий пайки: можно было получить 300 граммов хлеба в сутки, а можно было и два килограмма. На строительстве действовали так называемые коммерческие магазины, столовые, где строители могли приобретать нужные им вещи, продукты в счёт зачётов.

Усилиями Дальлага дорога была построена. «Вечером 24 ноября 1936 года от перрона вокзала Хабаровска отошёл поезд с пятью пассажирскими и двадцатью товарными вагонами. Кассы вокзала продали только 68 билетов. Другими пассажирами были руководители края, знатные стахановцы и ударники строительства, в том числе Блюхер, Дерибас, Лемберг, Крутов, Лаврентьев и руководители стройки Мартинелли, Жуков, Пилин. На станции Комсомольск-на-Амуре первый поезд прибыл 25 ноября 1936 года».

Но до полного окончания строительства магистрали ВОЛК было ещё далеко. До августа 1940 года строители ввели в эксплуатацию вместе с ветвями примыкания к Транссибу 352,6 км, 42 разделных пункта, четыре паровозных депо, три крупные электростанции, девять предприятий водоснабжения, более двухсот путейских казарм, железнодорожные посёлки Литовко, Волочаевка, Болонь, Комсомольск, Падала, Джелюмкен, Сельгон, а также десятки станционных сооружений. С 25 июля по 6 августа работала правительственная комиссия по приёмке в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии Волочаевка — Комсомольск. Она подписала государственный акт передачи железной дороги из системы Нижне-Амурского лагеря НКВД в постоянную эксплуатацию Дальневосточной железной дороги.

Новая магистраль позволила обеспечить нормальное транспортное обслуживание громадной стройки и приступить к строительству кратчайшего выхода к Тихоокеанскому побережью.

Нина Сальникова,  
по материалам фондов  
Государственного архива  
Хабаровского края

ПРОДОЛЖЕНИЕ В  
СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ

# БАМОВСКАЯ ОДИССЕЯ

(ЗАПИСКИ ВОЕННОГО ФОТОКОРРЕСПОНДЕНТА НИКОЛАЯ КУЧЕРЕНКО)

В 2014 году будет торжественно отмечаться сорокалетие Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Славные страницы в историю Стройки века внесли воины-железнодорожники, возводившие Восточный участок БАМа. Они запечатлены в работах старшего прапорщика в отставке Николая Петровича Кучеренко, ветерана железнодорожных войск.

Николай Кучеренко прибыл на БАМ в 1974 году. Всё время службы не расставался с фотоаппаратом, создал уникальную летопись участия солдат, офицеров и генералов в строительстве железной дороги. Автор нескольких персональных выставок в Центральном Доме Советской Армии, а также в Тынде, лауреат и дипломант всесоюзных творческих конкурсов, сейчас Николай Петрович на заслуженном отдыхе. После демобилизации некоторое время жил в Тынде, затем переехал в Великий Новгород.

## С пилой и «Пентаконом»

Службой в железнодорожных войсках я обязан Всесоюзной выставке достижений народного хозяйства. В 1962 году за хорошую учёбу на курсах бригадиров-монтажников в Алма-Ате меня поощрили путёвкой на ВДНХ на семь суток. Пока ездил в столицу, домой принесли три повестки из военкомата. Взбешённый военком посчитал, что я уклоняюсь от службы, и направил в команду, следовавшую в Мурманск, — желдорбат. Там я три года прослужил солдатом-путейцем. Потом остался на сверхсрочную службу.

Увлечение фотографией началось ещё на «гражданке». В Казахстане на одну из первых зарплат был куплен фотоаппарат «Любитель», затем его сменили «Смена-8М» и «Старт». А потом в журнале «Советское фото» увидел отличного качества фотографии, сделанные камерой «Пентакон». Стал искать её — бесполезно! Обзавестись импортным фотоаппаратом удалось только перед самой поездкой на БАМ. Купил вдобавок и два мощных телеобъектива. С этим богатством, поднятый по тревоге в ночь на 23 марта 1974 года, в составе путевого железнодорожного батальона я направился из Свердловска, где проходил службу, на Стройку века.

2 апреля прибыли в Сковородино, с приключениями провели там ночь и проследовали дальше, к 74 километру Малого БАМа, где размещался какой-то техбат. Дали нам одну палатку: размещайтесь, как хотите. И так полтора месяца «кантовались» — жили под брезентом, спали в ватных



брюках, в фуфайках. Как-то вызывает меня комбат. Подбери, говорит, людей и следуй на 124 километр трассы. Там немедленно приступай к строительству ротного военного городка.

Приказ есть приказ. Набрал я 16 человек. Те были довольны: приедем, мол, погуляем, отдохнём. Работать никто не заставит — ни комбата, ни ротного рядом не будет. Под вечер приехали на

место, оказавшееся чистым полем. Там на пеньках перекусили сухим пайком. Этот момент запечатлён моим фотоаппаратом.

Мои весельчаки приуныли: как мы жить-то здесь будем? «Обычно, — отвечаю. — Поставим палатку, переночуем, а с утра — в лес, деревья рубить и пилить. Пару человек оставим чистить картошку, варить еду. Нам дали срок — за полтора месяца по-

строить городок. А это шесть палаток жилых, ленинская комната — тоже палатка, столовая — из двух палаток, ротная кладовая, ротная канцелярия и так далее. Задача ясна?» — «Как же за полтора месяца?» — недоумевают бойцы. Как всегда, отвечаю шуткой: «Посачкуем» — и сделаем!».

Ребята чуть не взвыли: зачем мы сюда приехали? Хорош отдых — пилить многометровые

лиственницы, копать ямы, строить городок! Еду готовить вызвался узбек Мухаммедов. Хорошим поваром оказался.

И работа закипела. В короткое время установили армейскую палатку. Там была печка-буржуйка. Она и спасала, потому что первые два года жили в палатках при 40-50-градусном морозе.

За полтора месяца мы сделали всё, что было приказано. Каким трудом это досталось, словами не передашь. Помогал основополагающий армейский принцип: «Делай как я». Даю, к примеру, бойцу задание выкопать яму. Тот начинает искать отговорки: не успею, мол. Тогда я сам беру лом, долблю землю, допустим, 10 минут. Замеряю, сколько сделано и подсчитываю, сколько времени уйдёт, чтобы выкопать яму. Даю время воину на выполнение работы. Не выполнишь — получишь наряд вне очереди.

Методы работы с подчинёнными были, конечно, суровые. Но солдаты на меня не обижались. Я «пахал» вместе с ними, поблажек себе не давал. По окончании работ мозоли на руках были больше ладоней. Потому и никаких команд отдавать не нужно было. Только сказал — всё делалось, как следует...

**Записал Геннадий АСТАХОВ**

Фото из архива  
Николая Кучеренко

ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ...