

Выходит с 25 января 2005 года



18 мая 2016

# 10  
(255)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ



**Четыреста шестьдесят один километр с запада на восток — такова эксплуатационная длина контактной сети Хабаровской дистанции электроснабжения. История её органически вплетается в развитие железнодорожного транспорта региона и корнями уходит в начало XX века.**

В далеком 1923 году на станции Хабаровск-1 был установлен локомотив мощностью 45 л.с. с динамо-машиной 52 кВт. Она приводила в движение трансмиссию депо Хабаровск-1 и обеспечивала в вечернее время внутреннее освещение депо, вокзала и частично наружное освещение станционных путей.

Энергетика в тот период находилась в едином комплексе с паровозными депо и вагоноремонтными мастерскими. До 1953 года работой электрохозяйства руководили отделы электротехнического хозяйства при паровозных службах. В январе 1953 года была образована самостоятельная служба энергетического хозяйства и шесть отделов при отделении дороги. Первым начальником службы был назначен М.М. Масловский. В 1956 году отделы были реорганизованы, вместо них появились четыре участка электроснабжения: Хабаровский, Уссурийский, Владивостокский и Комсомольский, а в 1959 году — Облученский. Так 1 июня 1956 года приказом начальника Дальневосточной железной дороги № 326/Н был образован Хабаровский участок электроснабжения — впоследствии Хабаровская дистанция электроснабжения.

Период 1970–2001 годов характеризуется бурным развитием энергетики, введением электротяги, автоблокировки, новой техники и передовых технологий, последних достижений науки и техники.

Прошла электрификация перегонов и станций, были построены тяговые подстанции: в 1977–1980 годах на участке Бира — Хабаровск-2, в 1994 году Хабаровск-2 — Кругликово; в 1996 году Кругликово — Вяземская; в 1997 году Вяземская — Котиково, в 1998 году Котиково — Бикин, в 2001 году. Бикин — Звеньевой.

На сегодняшний день в дистанции 26 подразделений: 10 районов контактной

сети, 9 тяговых подстанций, 2 сетевых района, энергосистемный центр с пятью кругами, цех механизации и автотранспорта, участок диагностики и метрологии, ремонтно-ревизионный участок, дорожная электротехническая лаборатория.

С момента образования дистанции совмещали работу председателя профсоюзного комитета в разные годы: К.Г. Павлютенков, В.А. Гусев, А.Л. Каткова, Л.М. Рассказов, В.И. Комогорцев, В.А. Бессонов, А.К. Серебряков, Л.И. Стародубцев, В.И. Тишков. Освобождёнными председателями профсоюза избирали: с 1989 года — Н.Ю. Нестерову, с 1994 года — Т.Н. Гурину, с 1999 года — Л.М. Цибринскую, с 2004 года — Т.Н. Филиппову.

С развитием электрификации менялась и численность членов профсоюза: в разные годы она составляла до 620 человек, на сегодняшний день осталось 440 членов профсоюза. Изменился и образовательный уровень работников: если раньше руководителями среднего звена были в основном практики, то сейчас молодые, грамотные, достойные специалисты с высшим профильным образованием.

В связи с этим и председателю профкома выросли требования. Работник, читающий трудовое законодательство, свободно владеющий информационными технологиями, знающий, какие условия должен обеспечить работодатель в части охраны труда, оплаты труда в ОАО «РЖД», обращается в профсоюзную организацию за разъяснением, оказанием практической помощи. И очень важно разрешить все конфликты мирным, законным путём. Ведь не просто возник термин «социальное партнёрство» — к этому правильному решению пришли и работодатели, и профсоюзные организации, ведь никто не станет опровергать, что во главе всего стоит человек труда — рабочий, специалист и руководитель. А для людей важна не только работа, но и правовая и социальная защищённость. Коллективный договор — это документ, которым железнодорожники должны гордиться. В своей работе каждый председатель профкома держит ориентир на его выполнение. Начиная

с того, как работник выглядит в форме или специальной одежде, какая предусмотрена оплата труда, на выполнение каких показателей должен быть ориентирован работник, как он занимается спортом, какие выплаты работнику положены в каждом отдельном случае, как оздоравливаются работники и члены их семей, какая ведётся работа с ветеранами, детьми работников. На всём этом и строится ежедневная непростая, иногда противоречивая работа профсоюзной организации дистанции.

С развитием информационных технологий в дистанции одними из первых заменили бумажный профсоюзный билет на электронный. Расширяет свои возможности программа «Лояльность», скидки по электронному профсоюзному билету экономят денежные средства железнодорожников. Для продвижения изменений в трудовое законодательство профсоюз стал использовать сайт «Российская общественная инициатива». Молодые работники дистанции входят в состав Молодёжного совета Дорпрофжел, Молодёжного совета ФНПР, есть представитель в Молодёжной общественной палате при законодательной думе Хабаровского края, что говорит об активной жизненной позиции молодёжи, желании участвовать как в общественной жизни дистанции, так и в жизни города и края.

Нельзя забывать и о радостях в жизни людей. Поздравить работника с юбилеем, дружно проводить на заслуженный отдых — это очень важно. Приехать к ветерану в честь Дня Победы, поздравить работников и пенсионеров с общероссийскими и профессиональными праздниками, организовать встречу пенсионеров, выход в театр — это неотъемлемая часть обеспечения профкомом социальной жизни дистанции. Нельзя забывать и о других радостях вне рабочей жизни: премировать членов профсоюза за участие в соревнованиях, поздравить молодёжь с бракосочетанием, рождением в семье малыша, возможно, тоже будущего железнодорожника, — и такие моменты также не проходят мимо председателя профсоюза. На сегодняшний день можно сказать, что на каждой станции есть родители, дети которых

## | В НОМЕРЕ |

### А людей спросили?

В Тынде планируется закрытие стационара Негосударственного учреждения здравоохранения «Отделенческая больница на станции Тында».

Стр. 4

### Встречи с Настоящим Человеком

20 мая исполняется 100 лет со дня рождения прославленного лётчика, Героя Советского Союза, учёного, крупного общественного деятеля Алексея Петровича Маресьева.

Стр. 6

### Гордимся и помним

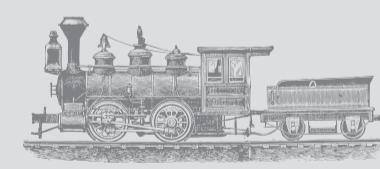
В коллективах состоялись мероприятия по чествованию ветеранов — участников Великой Отечественной войны.

Стр. 7

### С визитом в город-герой на Неве

Владивостокский филиал Дорпрофжел на ДВЖД организовал для ребят майские каникулы в Санкт-Петербурге.

Стр. 8



трудятся рядом, а также в одних подразделениях работают семейные пары: Мощеевы Владимир Иванович и Любовь Ивановна, Рак Александр Фёдорович и Галина Николаевна, Селины Александр Константинович и Галина Сергеевна.

Хочется сказать большое спасибо за помощь в профсоюзной работе неравнодушным, инициативным, грамотным специалистам!

И пожелать в день 60-летия нашей дистанции всем, кто работал и работает в Хабаровской дистанции электроснабжения, неиссякаемой творческой энергии, свершений всех планов и начинаний, успехов, крепкого здоровья, радости и счастья!

**Елена ШЕСТАКОВА,**  
председатель ППО  
Хабаровской дистанции электроснабжения



## И ПОМНИТ МИР СПАСЁННЫЙ...

**В Тынде состоялся велопробег, посвящённый Дню Великой Победы.**

Маршрут Памяти протяжённостью более 40 километров начался в городе и пролегал по федеральной автотрассе «Лена» через контрольные пункты Аэропорт — река Сигикта и обратно.

— Мероприятие это стало традиционным, — рассказал командор пробега, инженер-механик Тындинской дистанции электроснабжения Владимир Лысенко. — Нынче оно проводится уже в седьмой раз.

Как и прежде преобладающее большинство участников составляли труженики предприятий железнодорожного транспорта и ветераны БАМа. В колонне велосипедистов — известный спортсмен-универсал Олег Коровкин. В 1989 году он, молодой строитель магистрали, участвовал в супермарафонском пробеге в столице КНДР по маршруту БАМ — Пхеньян, посвящённом XIII Всемирному фестивалю молодёжи и студентов. И сейчас Олег готов с удовольствием, как говорится, «тряхнуть стариной». Что ему прекрасно удалось.

Напутствовать Коровкина пришёл ещё один участник того незабываемого марафона, бывший водитель одного из бамовских трестов, а ныне предприниматель Николай Колобашкин. Сам он за руль велосипеда не сел, но поддерживал старого друга от души.

Здесь же — ведущий технолог ДЦС-6 Леонид Самодед. Он также давний поклонник велоспорта, не раз участвовал в такого рода соревнованиях.

Среди ставших уже постоянными участников Владимир Лысенко отметил также инженера центра диагностики пути Михаила Безлюдова.

Жена железнодорожника Виктория Нестеренко находится сейчас в отпуске по уходу за ребёнком. Тем не менее она нашла возможность как и в прошлом году выехать в составе команды на трассу. Полностью преодолев дистанцию, Виктория показала твёрдость характера и хорошую физическую подготовку.

Особенностью нынешнего пробега стала его массовость, что говорит о большой организационной работе, проведённой оргкомитетом во главе с поклонником и активным пропагандистом велоспорта Владимиром Лысенко. Он выразил признательность за оказанную помощь руководителю филиала Дорпрофжел в Тындинском регионе ДВЖД Игорю Томенко, председателям первичных профсоюзных организаций предприятий, чьи представители участвовали в мероприятии.

Наряду с тружениками стальных магистралей в заезде памяти принимали участие работники организаций и учреждений, не относящихся к системе ОАО «РЖД». Среди полусотни велосипедистов было много детей, которые не только стартовали вместе со всеми, но и успешно прошли значительную часть дистанции — отрадный факт, свидетельствующий в пользу популярности велоспорта среди подрастающего поколения Тынды.

Маршрут завершился у памятника тындинцам, погибшим в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов. Здесь участники велопробега сфотографировались на память. Каждому из них был вручён памятный знак.

**Геннадий АСТАХОВ**  
Фото Геннадия ГЛУШКОВА,  
корреспондента  
интернет-сайта «Наша Тында»

Фотография на память у памятника тындинцам, сложившим головы на полях сражений Великой Отечественной войны



## РЕТРО-ПОЕЗД ПОБЕДЫ

**Начало праздничных мероприятий, посвящённых 71 годовщине Победы в Великой Отечественной войне, ознаменовалось торжественной отправкой 6 мая ретро-поезда «Победа» со станции Хабаровск-1.**

Пассажирами необычного состава стали ветераны Великой Отечественной войны и работники Дальневосточной железной дороги.

Возглавил праздничный поезд единственный на Дальнем Востоке действующий паровоз серии Л с бортовым номером 4287. Легендарный локомотив был выпущен в начале пятидесятых и не участвовал в военных перевозках, однако сам проект машины разработан под руководством конструктора Лебедянского и академика Сыромятникова в конце войны и носил официальное название «Победа».

Чтобы порадовать ветеранов и гостей праздника, паровоз тщательно готовили в локомотивном депо на станции Вяземская с середины апреля. Основные работы проводились



машинистами эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2 Александром Козловым, Анатолием Молчаном, Алексеем Грабко и их коллегой с Восточно-Сибирской железной дороги Александром Кузнецовым. Они же и повели паровоз.



В конечной точке маршрута по сложившейся традиции состоялось торжественное возложение цветов к мемориальной доске Николая Степановича Гайдука, участника Великой Отечественной войны, ветерана эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2, участника Парада Победы 1945 года.

Затем все пассажиры праздничного состава отправились к хабаровскому Дворцу культуры железнодорожников на торжественный митинг, посвящённый празднованию 71-й годовщины Великой Победы.

**Наталья КИРЕЕВА**



## ПРОФСОЮЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ПРИЯЛ АКТИВНОЕ УЧАСТИЕ В АКЦИИ «ЛЕС ПОБЕДЫ»

**Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге поддержал Всероссийскую акцию «Лес Победы», которая проводится в целях сохранения памяти о погибших в войне соотечественниках, пропаганды патриотизма и бережного отношения к природе.**

В рамках акции сотрудники Дорпрофжел высаживали цветущие кустарники и многолетники на парковой территории Учебного центра повышения квалификации профсоюзных работников.

Специалисты Дорпрофжел подошли к мероприятию нестандартно, из кустарников были высажены композиции в виде

вечного огня. Центр композиции украшают кусты пузыреплодника, листья которого осенью становятся огненно-красными, далее по кругу высажена листопадная вейгела, которая будет радовать своими ярко-красными цветами два раза в год — весной и в конце лета, затем несколько видов спреи — желтая и белая, этот вид

кустарника славится обильным и продолжительным цветением и удивительной неприхотливостью.

Сотрудники Дорпрофжел впервые приняли участие в спецпроекте «Лес Победы», но акция на этом не заканчивается, она продолжается и набирает обороты. На всём полигоне Дальневосточной железной дороги ещё будут высажены сотни деревьев.

**Информцентр Дорпрофжел**

## АКЦИЯ ПАМЯТИ

**Профсоюзный комитет дистанции инженерных сооружений и детский сад №260 вместе участвовали в проекте «Лес Победы».**

К 71 годовщине Великой Победы в честь каждого из 27 миллионов погибших организаторы проекта задумали высадить по дереву.

В профсоюзном комитете дистанции инженерных сооружений такая акция в новинку, но все её участники идею



оценели и принялись воплощать, а сотрудники детского сада №260 с удовольствием их поддержали.

Теперь на территории детского сада будут расти 25 молодых кедров и берёз.

**Наталья КИРЕЕВА**



# КОНКУРС ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО МАСТЕРСТВА

**В Хабаровске прошёл конкурс на звание «Лучший проводник пассажирских вагонов Дальневосточного филиала АО «ФПК».**

В конкурсе приняли участие команды пассажирского вагонного депо Владивосток, резервов проводников вагонных участков Хабаровск и Тында.

В теоретической части конкурсантам показали знание нормативных актов по кругу своих обязанностей и умение действовать в нестандартных ситуациях.

Во время практических заданий проводники проявили себя при поиске и устраниении неисправностей в вагонах, продемонстрировали навыки приёма пассажирских вагонов в рейс, обеспечения экипировки вагонов и обслуживания пассажиров.

Заключительная часть была организована в виде смотра-конкурса в стиле КВН, где участники смогли проявить свои творческие способности.

В итоге лучшим проводником пассажирских вагонов была признана Наталья Слепцова из вагонного участка Хабаровск.

В командном зачёте места распределились следующим образом:

**1 место — команда пассажирского вагонного депо Владивосток;**

**2 место — команда вагонного участка Тында;**

**3 место — команда вагонного участка Хабаровск.**

Владивостокцы Полина Таранова и Андрей Горинов представляют Дальневосточный филиал АО «ФПК» на общесетевом финальном этапе, который планируется провести в Москве в сентябре этого года.

**Наталья КУНДЕЛЕЕВА,**  
председатель ППО пассажирского вагонного депо Владивосток



# ВНИМАНИЕ: ФОТОКОНКУРС!

В целях дальнейшего развития социального партнёрства и повышения престижности железнодорожных профессий, мотивации членства в профсоюзе РОСПРОФЖЕЛ проводит фотоконкурс «Сильная первичка — сильный Профсоюз».

## НОМИНАЦИИ КОНКУРСА И СОДЕРЖАНИЕ ПРЕДСТАВЛЕННЫХ В НИХ ФОТОМАТЕРИАЛОВ:

### «ТЫ, Я, МЫ, А ВМЕСТЕ — ПРОФСОЮЗ»

Портрет, жанровый снимок с изображением людей, работающих или работавших на железнодорожном транспорте, коллективных действий, символизирующих профсоюзное единство.

### «ИЗ ВЕКА В ВЕК»

Фотографии, отображающие перекличку времён на железнодорожном транспорте страны, изображения железнодорожных памятников архитектуры или техники, сохранение и продолжение традиций отрасли.

### «ДОРОГИ, КОТОРЫЕ МЫ ВЫБИРАЕМ»

В эту номинацию предстаются фотографии в жанре железнодорожного или производственного пейзажа, рабочего быта, отражающие личное отношение к избранной профессии.

## ОСНОВНЫЕ КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ ФОТОМАТЕРИАЛОВ, ПРЕДСТАВЛЕННЫХ НА ФОТОКОНКУРС:

Представленные на конкурс фотоматериалы должны соответствовать заявленным номинациям и передавать настроение. Кроме того, изображение и название снимка без дополнительных пояснений должны давать понять, что запечатлел автор. Фотографии должны иметь грамотное построение кадра и игру цвета.

На конкурс принимаются материалы, соответствующие утверждённым номинациям, содержащие графическое изображение в электронном виде в форматах \*.jpg, \*.psd, \*.tif и сопровождаемые текстовым описанием, включающим в себя:

фамилию, имя, отчество автора, должность, название организации, домашний или иной адрес, другую контактную информацию; название фотоснимка и описание изображения — персональные данные героя снимка (фамилия, имя, отчество, место работы, должность, отношение к РОСПРОФЖЕЛ, краткая информация о заслугах и достижениях), время и место события, краткий рассказ об изображённой технике, технических или иных соружениях инфраструктуры железной дороги.

Фотоматериалы должны иметь разрешение не менее 200 точек на дюйм и размер по меньшей стороне не менее 13 см.

Фотоматериалы должны отображать основное содержание деятельности Российской железных дорог и других предприятий, где действуют организации РОСПРОФЖЕЛ, их тружеников как сегодня, так и в исторической ретроспективе, преемственность традиций и устремлённость в будущее, а также соответствовать номинации, в которую они представлены.

Для членов Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей — участников конкурса устанавливаются премии: первая премия в размере 40 тысяч рублей и две поощрительных в размере 20 тысяч рублей в каждой номинации.

По итогам конкурса из работ победителей будет издан фотоальбом «Сильная первичка — сильный Профсоюз».

**ФОТОГРАФИИ НЕОБХОДИМО ОТПРАВИТЬ ДО 1 ИЮЛЯ 2016 ГОДА НА ЭЛЕКТРОННЫЙ АДРЕС:  
DP\_SOLOVEVANL@UPR.DVGD.RZD**

Ответим на ваши вопросы по тел. 38-97-10 (4-97-10)

# А ЛЮДЕЙ СПРОСИЛИ?

**Город, который до недавнего времени называли столицей БАМа, буквально наполнен слухами о предстоящем закрытии стационара Негосударственного учреждения здравоохранения «Отделенческая больница на станции Тында».**

Люди обсуждают событие, которое может случиться в недалёком будущем. Причём для большинства оно — новость, услышанная впервые. Почему же так взволновано население крупного северного населённого пункта?

## ПРЕДЫСТОРИЯ

К середине первого десятилетия двухтысячных годов ситуация сложилась таким образом, что в бывшей столице бывшего БАМа мирно сосуществовали отделенческая и районная больницы. Населению Тынды и притрассовых посёлков все виды стационарной медицинской помощи оказывали оба лечебных учреждения: муниципальное на 280 коек и Негосударственное учреждение здравоохранения «Отделенческая больница на станции Тында ОАО «РЖД» такой же мощности. В «дорожке», как любовно называли её бамовцы, работали приехавшие на Стойку века лучшие специалисты со всех концов Советского Союза. Пока возводился БАМ, научное и практическое обеспечение её деятельности осуществляли ведущие научные и производственные учреждения страны.

В цифрах это выглядело так. В 2007 году отделенческая больница на станции Тында обслуживала 19344 человека — половину населения Тынды и Тындинского района. Из этого количества 9386 — работники ОАО «РЖД», в числе которых 6000 — лица, обеспечивающие безопасность поездов, 4091 — пенсионеры транспорта и члены семей железнодорожников, 3526 — дети работников ОАО «РЖД». Поликлиника, рассчитанная на 750 посещений в смену, выполняла в год 172160 посещений, стационар на 280 коек оказывал помощь в объёме 3650 больных в год. В прошедшие годы цифры колебались в ту или иную сторону, но незначительно.

Существовавший многие годы общий кочечный фонд стационаров двух лечебно-профилактических учреждений в два раза превышал нормативы обеспеченности на фактическую численность населения города и района. И министерство здравоохранения области решило сократить на 2008 год плановые объёмы стационарной помощи в рамках программы ОМС для всего населения. В принятом по данному поводу решении содержалось прямое ущемление интересов ведомственной больницы. Задание на предоставление стационарных услуг муниципальной Тындинской центральной районной больнице установлено на 4500 госпитализаций. Отделенческая больница получила всего 1728. При этом объём стационарной помощи для НУЗ ограничен только двумя профилями — инфекционные болезни и акушерство-гинекология.

Другими словами, отделенческая больница полностью лишилась возможности оказывать за счёт ОМС медицинскую помощь по профилям, наиболее востребованным железнодорожниками и важным для железнодорожного транспорта с точки зрения производственных интересов.

Естественно, такое положение дел не устраивало ни железнодорожную больницу, ни пациентов, получающих в ней медицинские услуги. Шли поиски новых путей решения проблемы. Они затягивались в силу разного рода причин. В конце концов после длительных обсуждений и организационно-подготовительных мероприятий появилось решение, устраивающее все стороны. Больничный комплекс в городе должен стать единным и действовать под эгидой ГБУЗ «Тындинская районная больница». Амбулаторно-поликлиническая помощь в нём будет осуществляться на базе мощностей «районки», размещённой в приспособленных помещениях. Лечение, связанное с госпитализацией, люди будут проходить в здании стационара пока ещё действующего НУЗ «Отделенческая больница на станции Тында».

Следует особо подчеркнуть, что семиэтажное здание стационара построено на перспективу и по типовому проекту, соответствующему климатической зоне БАМа. В нём просторные палаты с высокими потолками, где исключается необходимость ставить по 7-8 коек в одном месте. Строение оборудовано тремя лифтами. Их недавно поменяли на новые, и они соответствуют своему функциональному назначению. Есть в здании и другие новации, создающие комфортные условия для лечения пациентов и работы персонала.

**НЕОЖИДАННЫЙ ПОВОРОТ**  
И вдруг недавно созданная по итогам встречи губернатора Амурской области Александра Козлова с представителями ОАО «РЖД» комиссия пришла к выводу, что здание хирургического корпуса (именно так в официальных документах называется стационар) не может быть принято в государственную собственность, поскольку «не востребовано для оказания медицинских услуг населению» (цитируется по тексту Протокола совещания по согласованию условий и порядка передачи в собственность Амурской области принадлежащих ОАО «РЖД» объектов). Другими словами, стационар подлежит закрытию за ненадобностью. Предложение выдвинуто региональной дирекцией медицинского обеспечения ДВЖД.

Ничего себе, приплыли! А где же чиновники предлагают получать квалифицированную и доступную медицинскую помощь работникам ОАО «РЖД», членам их семей

и пенсионерам отрасли, коих, повторюсь, ни много ни мало, почти 20 тысяч человек — половина населения Тынды и Тындинского района (именно столько пациентов получало и пока продолжает получать медицинскую помощь в отделенческой больнице). Совершенно верно: оказание круглосуточной медицинской помощи будет осуществляться ютящимися в приспособленных помещениях отделениями районной больницы.

Сторонники такого решения выдвигают аргумент, что де в «районке» проведены основательный ремонт и реконструкция. Но далеко не лучшие воспоминания об этой строительной эпохе, сопровождавшейся громкими скандалами и судебными разбирательствами, ещё свежи в памяти горожан. Поэтому большинство из них, главным образом железнодорожники, твёрдо уверены, что получить хотя бы минимум комфорта, не говоря уже о качественном лечении, на базе районной больницы они просто не смогут. При этом люди рассказывали о вопиющих фактах, когда персонал не мог прийти на помощь больным из-за отсутствия технических средств. К примеру, лифтов или других средств доставки людей на второй этаж в терапевтическом отделении. Приводить их, чтобы не занимать газетную площадь, пока не буду. Но они есть.

Возникает резонный вопрос: сможет ли районная больница, вдобавок ко всему укомплектованная штатом всего на 64 процента, принять дополнительно на обслуживание такое количество пациентов? Простые жители города считают, что нет.

## МНЕНИЕ ПАЦИЕНТОВ

Почётный железнодорожник и почётный гражданин Тынды, участник Великой Отечественной войны Дмитрий Тимофеевич Леонов в канун Дня Победы прошёл диспансеризацию в железнодорожной больнице. До этого он много

лет получал здесь квалифицированную медицинскую помощь, не раз был госпитализирован в стационар.

— Там хорошие условия для лечения, — говорит он. — В палатах просторно, большие окна. Врачи и средний медперсонал внимательны и доброжелательны. Не пойму, кому пришла в голову мысль закрыть действующее подразделение больницы, больше половины площадей которого пустует? Не лучше ли заполнить его больными, которые сейчас лежат в тесноте в «районке» или ждут своей очереди на больничную койку?

Такое же мнение, причём в категорической форме, высказала ещё одна заслуженная труженица — тоже почётный железнодорожник Любовь Павловна Мурашова.

— Уже в этом году я дважды лежала в дорожной больнице, — делится она впечатлениями. — В хирургическом и терапевтическом отделениях провела двадцать дней. Там не только получила лечение, но и хорошо отдохнула. Хотя и дома у меня вполне приличные условия для жизни. Считаю, что закрытие стационара дорожной больницы — это проявление неуважения к простым людям, если не сказать резче.

Несогласие с готовящейся акцией высказывают многие железнодорожники, как вышедшие на пенсию, так и ныне работающие. Среди них электросварщик дорожных экспериментальных мастерских Павел Петрович Чешкин — ветеран БАМа, приехавший на стройку в 1977 году. От имени коллектива эксплуатационного локомотивного депо Тында протест высказывает председатель первичной профсоюзной организации Владимир Антонович Пархомук. Выражает озабоченность происходящим и Тындинский региональный Совет ветеранов ДВЖД во главе с Галиной Шариповой Карымовой.

Заместитель мэра Тынды Ольга Владимировна Лоцман, ведающая социальными вопросами и, естественно,

основательно знающая ситуацию, заявила корреспонденту «ПЖ», что без стационара железнодорожной больницы «районке» дополнительные почти двадцать тысяч пациентов просто не потянутуть.

Следует подчеркнуть один важный момент: людям всё равно, в какой системе будет действовать стационар железнодорожной больницы — ОАО «РЖД» или в муниципальной собственности. Для них главное — получать в полном объёме квалифицированную круглосуточную медицинскую помощь.

Председатель первичной профсоюзной организации сервисного локомотивного депо №98 ООО «ТМХ-Сервис» Павел Геннадьевич Чернов считает, что шаги, ущемляющие социальную сферу, приводят к ещё большему росту напряжённости в обществе. Они ухудшают ситуацию с соблюдением законных прав и интересов работников. Сбросить «социалку» — детские сады, учреждения здравоохранения, культуры — легко. Но получит ли работник равнозначенную замену?

Действительно, закрыть действующий стационар несложно. «Ломать — не строить, душа не болит!». Но по-хозяйски, по-государственному ли прекращать деятельность созданного в соответствии со всеми типовыми требованиями учреждения, оснащённого необходимым типовым оборудованием, имеющим все необходимые лицензионные документы? Наверное, да, если предложить что-нибудь более совершенное. А перед этим было бы очень нeliшим посоветоваться с людьми, спросить их мнение. Ведь практика делать для человека и не думать о нём, казалось бы, изжила себя. Оказывается, нет.

И ещё. В стационаре Негосударственного учреждения здравоохранения «Отделенческая больница на станции Тында» работает двести с лишним человек медперсонала. А с ними что будет?

**Геннадий АСТАХОВ**

Здание стационара НУЗ «Отделенческая больница на станции Тында». По мнению чиновников, оно «не востребовано для оказания медицинских услуг населению» и потому должно быть закрыто.





**Международная организация труда**  
ежегодно 28 апреля отмечает Всемирный день охраны труда, призывая объединения работодателей и работников проводить кампании по разъяснению и информированию рабочих, целью которых является предотвращение несчастных случаев на производстве и уменьшение рисков профессиональных заболеваний.

В целях формирования культуры профилактики в области охраны труда, создания безопасной производственной среды, осознанности работников в соблюдении требований охраны труда, трудовой и производственной дисциплины, 28 апреля 2016 года в Уссурийской дистанции пути был проведен семинар с уполномоченными лицами по охране труда каждого производственного подразделения дистанции.

Каждый из 20 уполномоченных получил значок с логотипом «28 апреля — Всемирный день охраны труда» и папку с необходимым раздаточным материалом.

Открыла семинар ведущий специалист по охране труда Уссурийской дистанции пути Наталья Сергеевна Никерова. Затем перед слушателями выступила председатель ОО ППО

## СЕМИНАР ПО ОХРАНЕ ТРУДА

Уссурийско-Сибирцевской дистанции пути Галина Викторовна Минаева. Она рассказала о порядке предоставления отчетности по итогам работы за месяц, об оформлении представлений по итогам проверок состояния охраны труда производственного подразделения.

В 2016 году тема Всемирного дня охраны труда: «Стресс на рабочем месте: коллективный вызов». Поэтому далее занятия уполномоченных лиц по охране труда сменились аутогенной тренировкой, направленной на обучение каждого справляться с любым стрессом, восстанавливать работоспособность после напряженного трудового дня. Весь тренировочный комплекс был направлен на самовоспитание, самовнушение и, конечно же, мышечную релаксацию. Каждый уполномоченный был вовлечен в процесс аутогенной тренировки. Первоначальное стеснение было преодолено совместными усилиями, после чего каждый свободно и раскрепощенно повторял упражнения, проговаривал фразы, направленные на расслабление мышц, а правильное дыхание позволило

полностью расслабиться и получить заряд положительной энергии.

Аутогенная тренировка сменилась теоретическим курсом, в ходе которого слушателям были доведены нововведения по вопросам охраны труда, действующие в компании, проработаны новые нормативные документы.

Не прошли стороной и нововведения, связанные с применением бережливого производства в хозяйстве пути, а именно применение системы 5S при размещении путевого инструмента, материалов верхнего строения пути в гаражах. Посещение путевых гаражей участка рельсовых цепей (дорожный мастер Шерстянкин Владимир Леонидович) и 7 линейного участка Уссурийской дистанции пути (дорожный мастер Бойко Алексей Александрович), оборудованных в соответствии с системой 5S по станции Уссурийск 9176 км, приятно удивило уполномоченных лиц по охране труда. Оказывается, всё реально воплотить в жизнь, требуется лишь только заинтересованность и вовлечённость каждого

работника подразделения. Применение системы 5S на практике — это совершенствование, стандартизация, содержание в чистоте, соблюдение порядка, сортировка инструментов, материалов и других ресурсов хозяйства, что и было представлено в путевых гаражах. Гараж участка рельсовых цепей одержал победу по итогам конкурса «На лучший путевой гараж Дальневосточной железной дороги 2015 года», что является стимулом абсолютно для каждого подразделения дистанции пути.

Закрепление всех полученных знаний в ходе семинара было отражено в проведенной интеллектуальной игре в области охраны труда в трёх этапах по темам: кроссворд «Средства индивидуальной защиты» и «Оказание первой помощи пострадавшим»; «Найди замечания КСОТ-П»; вопросы по пожарной безопасности «Будь готов в любой момент».

Уполномоченные с увлечением отвечали на вопросы, вели дискуссии по различным направлениям работы охраны труда в дистанции пути. Особый интерес проявили в поисках

замечаний при заполнении ведомостей несоответствий и закрашивании ячеек визуализированной формы КСОТ-П при проведении ежесменно го контроля состояния охраны труда. Интеллектуальная игра показала, что уполномоченные лица по охране труда обладают достаточными знаниями в области охраны труда, нововведений в документации, а главное, заинтересованы выполнять обязанности уполномоченных лиц в целях соблюдения норм охраны труда в каждом производственном подразделении дистанции пути.

Руководство дистанции пути и профсоюзного комитета надеется, что полученные знания помогут уполномоченным лицам по охране труда в решении многих индивидуальных и коллективных проблем обеспечения охраны труда в подразделениях дистанции пути.

**Наталья НИКЕРОВА,**  
ведущий специалист по охране труда Уссурийской дистанции пути

**29 апреля прошла викторина для молодых работников предприятий железнодорожного узла станции Комсомольск-на-Амуре. Вопросы викторины отражали основные мероприятия профсоюза, посвящённые Году первичной профсоюзной организации.**



Подсчёт итогов раундов, соблюдение участниками правил викторины (по аналогии с правилами известного телешоу «Своя игра») проходили под пристальным вниманием по чётного жюри, в составе которого были: Василий Григорьевич Фастовец — ветеран железнодорожной отрасли (работал начальником сметно-проектного отдела Комсомольского отделения ДВЖД), председатель Совета ветеранов войны и труда железнодорожного узла станции Комсомольск-на-Амуре; Ярослава Михайловна Кушнир — правовой инспектор Комсомольского филиала Дорпрофжел на ДВЖД, с 1989 года по 1997 год занимала должность заместителя председателя, с 1997-1998 года председатель Ургальского райпрофсоюза;

Александр Егорович Колеганов — председатель ППО вагонного эксплуатационного депо ВЧДЭ-10; Николай Иванович Пяткин — председатель ППО эксплуатационного локомотивного депо ТЧЭ-9; Евгений Леонидович Белов — председатель ППО сервисного локомотивного депо Амурская; Владимир Викторович Комаров — специалист по социальному-экономической защите, председатель Молодёжного совета Комсомольского филиала Дорпрофжел на ДВЖД.

Вопросы викторины были разбиты по тематике: термины, даты, персонажи, события, а также ранжированы по уровню сложности.

В ответах на вопросы участники продемонстрировали знания Устава РОСПРОФЖЕЛ,

основ профсоюзной работы, трудового законодательства и локальных актов ОАО «РЖД», а также знания о выдающихся профсоюзных лидерах, ветеранах железнодорожной отрасли, знаковых исторических событиях, произошедших на Дальневосточной железной дороге и Комсомольском железнодорожном узле, героях-железнодорожниках — участниках Великой Отечественной войны.

По правильности ответов и сумме набранных баллов определены команды-победительницы:

первое место — команда школы-интерната №30 «Купе 30»,  
второе место — команда дистанции электроснабжения ЭЧ-5 «Энергия»,

третье место — команда вагоноремонтного депо ВРК-2 «Вагонник»,  
четвёртое место — команда эксплуатационного локомотивного депо ТЧЭ-9 «Уважаемые коллеги»,  
пятое место — сборная команда НГЧ, ОЦОР, ПЧ, ДКЖД «Планета «Ковалёв»,  
шестое место — сборная команда детских садов №№254, 255, 256 «Умницы»,  
седьмое место — команда восстановительного поезда ВП-412 «Восстановитель».

Все команды-участницы награждены дипломами, участники команд-победителей поощрены денежными премиями.

Дипломом за высокие знания истории развития профсоюзного движения на Дальневосточной железной

дороге отмечена электромеханик Комсомольской дистанции электроснабжения Наталья Тютрина.

От лица организатора мероприятия — Молодёжного совета Комсомольского филиала Дорпрофжел на ДВЖД выражаем благодарность всем участникам викторины, руководителям предприятий, которые поддерживают культурно-нравственное развитие своих молодых работников. Особая благодарность директору Дворца культуры железнодорожников станции Комсомольск-на-Амуре Светлане Владимировне Сергеевой за оказанную поддержку в проведении викторины.

**Игорь БУРДИН,**  
председатель Молодёжного совета Дорпрофжел

# ВСТРЕЧИ С НАСТОЯЩИМ ЧЕЛОВЕКОМ

20 мая исполняется 100 лет со дня рождения прославленного лётчика, Героя Советского Союза, учёного, крупного общественного деятеля Алексея Петровича Маресьева.

Он из тех людей, которые не нуждаются в представлении: их имена хорошо известны и в своей стране, и за рубежом. Известность пришла к Алексею Маресьеву с выходом семидесят лет назад, в 1946-м, книги Бориса Полевого «Повесть о настоящем человеке». Она сразу же зазвучала как гимн силе человеческого духа, несгибаемому мужеству и отваге. И что бы порой ни говорили заказные борзописцы, пытавшиеся бросить тень на всё, что им негоже, это был подвиг, какого ещё не знал мир.

В 1999 году мне довелось побывать в столице и встретиться с человеком-легендой. Я тогда работал собкором «Амурской правды» и дружил с лётчиками расквартированного в нашей области 79-го тяжёлого бомбардировочного авиационного ордена Красной Звезды полка. Свою славную боевую историю подразделение ведёт от 12-го авиационного пограничного отряда. Он был создан в 1938 году на северном Сахалине, и в нём в ту пору проходил срочную службу механиком один из первостроителей Комсомольска-на-Амуре старший сержант Алексей Маресьев.

Приехав в Москву, я созвонился с Алексеем Петровичем, а на следующий день с понятным волнением поднялся на второй этаж особняка на Гоголевском бульваре и постучал в дверь с табличкой «Первый заместитель председателя Российской комитета ветеранов войны и военной службы А. П. Маресьев».

Откровенно говоря, я ожидал, что увижу если не старику, то уж, конечно, человека весьма пожилого — как-никак ему исполнилось 83 года. А за столом сидел бодрый, подтянутый, широкий в плечах мужчина со смоляной шевелюрой. После его энергичного рукопожатия понял: слово «старик» к нему не относится.

По характеру Алексей Петрович был человеком достаточно доступным. Что бы ни говорили и ни писали о нём, «бронзовелостью» он не грешил. В воспоминаниях о трёх днях моих с ним встреч в столице остались его простота в общении, любовь к хорошей шутке, острому словцу и анекдоту.

Я передал ему приветствие от дальневосточников, сувенирный альбом и памятный знак, выпущенный к юбилею 79-го ТБАП.

Беседа с Алексеем Петровичем началась с его рассказа о себе. Род Алёша в небольшом городке Камышине на Волге. Рано остался без отца, поэтому сам старался заработать на кусок хлеба. Мог пахать, сеять, управляться с лошадьми, освоил специальности токаря по металлу, слесаря, механика-дизелиста и как многие

его сверстники мечтал стать лётчиком.

Важный период его жизни связан с Дальним Востоком. В 1934 году Алексей приехал на строительство Комсомольска-на-Амуре, где поступил в созданный там аэроклуб.

Алексей Маресьев был одним из двенадцати лётчиков, которых местный аэроклуб без отрыва от производства выпустил к пятилетнему юбилею города. Об этом сообщила 30 июня 1937 года газета «Сталинский Комсомольск». В ней была опубликована короткая заметка «Мечтаю стать военным лётчиком» за подпись Алексея Маресьева. Рядом — его фотография возле самолёта. Автор рассказал буквально следующее: «Учиться в аэроклубе я пошёл в первый набор 1935 года. Сначала учёба шла с перебоями. Плохо была поставлена теоретическая подготовка. И только в 1936 году, когда начальником аэроклуба стал тов. Кириюхин, а начальником лётной части тов. Кныш, занятия пошли нормально и организованно.

В марте 1937 года перешли на лётную практику. Я стал летать с инструктором тов. Ерёминым, и когда счёт полётов дошёл до 81, совершил с начальником аэроклуба контрольный полёт, а в 85 раз уже повел У-2 самостоятельно.

В учёбе мне очень помогли тт. Рогожников, Сидоренко, Стельмахович, которые так организовали на производстве мою работу, чтобы я вполне мог хорошо учиться.

Осенью 1937 года я призываюсь в ряды Рабоче-Крестьянской Красной Армии. Мечтаю попасть в авиацию и в совершенстве освоить лётное дело», — с гордостью заявил учёт Маресьев.

И вот — армия. На пароходе «Смоленск» красноармейца Маресьева, уже послужившего в погранвойсках, привезли на северный Сахалин в село Кировское. Там дислоцировалась авиационный погранотряд. Посмотрел Алексей на самолёты этого этапа оценивая: ожидал, что ему придётся летать. Подумал: это не У-2, надо будет переучиваться. Но командование решило по-иному. Поступил приказ: «Маресьев, вот к этому лётчику пойдёшь мотористом».

Вздохнул солдат... Но что делать? Армия есть армия.

— Мотор на самолёте был Р-15, — вспоминает Алексей Петрович. — Я его хорошо знал. Обслуживать его труда не составляло. Приходилось также ходить в наряд на кухню, нести караульную службу. Доводилось, бывало, стеречь нарушителей государственной границы, диверсантов. Южная часть острова, как известно, в ту пору принадлежала Японии.

Был такой случай, — в глазах Алексея Петровича забегали «чертенята», — заступил я на пост к старому ангру. Глубокая ночь, холодно, а я в полушибке хожу взад-вперёд, охраняю объект. Тут речка ещё не замёрзла, знай, журчит себе. Сквозь журчание слышу: кто-то, вроде, пыхтит. Что такое? Кричу: «Стой! Кто идёт?». Молчок. Я опять крикнул и затвор винтовки передёрнул. Опять молчок. Ну, думаю, дело серьёзное. Вызвал начальника караула. Смотрим уже вдвое. А на нас движется стреноженная лошадь. И громко так дышит. Смею потом было!

И сейчас, вспоминая об этом, Алексей Петрович от души рассмеялся. Напугала коня!

Оттуда, с Сахалина, старший сержант Маресьев поступил в Читинскую 30-ю авиационную школу пилотов имени комбрига А.К. Серова. В 1939 году её перевели в Батайск.

— Дальний Восток мне понравился, — сказал в заключение первой встречи Алексей Петрович. — И Сахалин в том числе. Я с уважением отношусь к выходитам из тех мест, потому и состоялась эта наша встреча. И ещё один забавный момент. При поступлении в авиационное училище я был единственным с зелёными пограничными петлицами. Всех интересовало: почему. Отвечал: «Я с Сахалина!». На меня смотрели с опаской и спрашивали: «А за что тебя туда?».

И опять мой собеседник задорно рассмеялся.

Что было дальше? Курсант Маресьев с отличием окончил авиашколу. Ему присвоили звание младшего лейтенанта и остались здесь же инструктором. В этой должности прослужил год, подготовил немало хороших лётчиков.

А потом началась Великая Отечественная война.

...К весне 1942 года храбрый и опытный пилот лейтенант Маресьев имел на своём счету уже четыре сбитых фашистских самолёта. Но 4 апреля в воздушном бою в районе Демянского плацдарма в Новгородской области его Як-1 был подбит и упал в тылу врага. С повреждёнными при падении ступнями ног Маресьев 18 суток пробирался по лесу в надежде выйти к своим.

Обнаружили его двое мальчишек у лесной вырубки, куда они пришли за дровами. Несколько дней обессиленного, теряющего сознание лётчика выхаживали в землянке жители деревушки — женщины, дети и старики, прятавшиеся от оккупантов в лесной чащобе. Позже они найдут возможность сообщить о случившемся в авиационную часть, где служил Маресьев, и его, запелённого в одеяло, доставят самолётом сначала в родной полк, а потом в столичный военный госпиталь.



Старший сержант Алексей Маресьев (в первом ряду слева) среди однополчан во время службы на северном Сахалине



Заместитель председателя Российского комитета ветеранов войны и военной службы А.П. Маресьев и автор книги «Повесть о настоящем человеке» Б.Н. Полевой

Нет необходимости пересказывать то, что с глубокой психологической достоверностью описано в книге Бориса Полевого. Но отражённые в ней события имеют жёсткие временные рамки: от падения подбитого самолёта Маресьева в апреле 1942 года до боевых вылетов лётчика в июне 1943-го, в самый разгар сражения на Курско-Орловской дуге — один год и два месяца. Тогда даже бывалых фронтовиков удивили мужество и мастерство безногого лётчика, сбившего в одном из жарких боёв трёх(!) фашистских асов.

После поражения в битве под Москвой и оглушительного разгрома в Сталинградском сражении (когда в Германии был объявлен траур) в решающую схватку на Курско-Орловской дуге гитлеровцы бросили отборные артиллерийские, танковые и авиационные соединения. Вот строчки из исторических документов Великой Отечественной войны:

«За пятьдесят дней ожесточённых боёв на Курской дуге советские войска разгромили до 50 дивизий противника... Фашистские войска потеряли более полутора миллионов человек, 1500 танков, 3000 орудий, 3700 самолётов». Среди 180 удостоенных в августе 1943 года звания Героя Советского Союза был и старший лейтенант Маресьев.

Зенит славы, в каком Алексей Петрович оказался после войны, мировая известность кружили голову, казалось бы, очень зажалённым в моральном плане людям. Но не Маресьеву. Герой Советского Союза, награждённый одиннадцатью советскими, российскими и иностранными орденами, восемнадцатью медалями, защитивший диссертацию на соискание учёной степени кандидата исторических наук, он в составе советской делегации участвовал в работе двух Всемирных конгрессов мира. Много десятков раз Алексей Петрович выезжал по приглашениям за рубеж. Франция, США, Австралия, Польша, Румыния...

Проще назвать страны, где он не бывал. В Дании его принимала королевская семья. И при всём этом он оставался скромным и доступным человеком.

Я спросил Алексея Петровича, почему после войны у него не получилось побывать в Комсомольске-на-Амуре.

— Речь идёт не только о городе моей юности, — ответил ветеран, — не довелось мне посетить, несмотря на приглашения, Великобританию, Японию и ряд других далёких в географическом плане государств. Из-за того, что в пятьдесят восьмом году врачи запретили мне даже пассажиром летать на самолётах.

А случилось вот что. В составе делегации оказался Маресьев в Румынии. В гостинице его поселили в одном номере с известным кинорежиссёром Михаилом Роммом. Михаил Ильич вскоре уснул, а Алексей Петрович никак не мог продохнуть. Ворочался, ворочался — до тех пор, пока пробудившийся Ромм не вызвал врача.

— Я доктору-то говорю, мол, прилетел на новое место, разволновался, — рассказывает Алексей Петрович. — А он меня вдруг спрашивает: «Вы самолётом управляете, когда летите?».

— Да что вы, отвечаю, там же экипаж есть. Такие тяжёлые, к тому же пассажирские, я не пилотировал. — «Все-таки расскажите, как вы ведёте себя во время полёта». — Хорошо, во-первых, когда поднимаешься по трапу, прошу стюардессу посадить меня у иллюминатора с правой стороны. — «Зачем?» — Когда самолёт разбегается, смотрю, как он выдерживает направление. А перед этим слушаю работу двигателя, когда перед взлётом он даёт полные обороты и прожигает свечи. Взлетел — смотрю на землю и слежу, как пилот выдерживает выравнивание. Хорошо, молодец командир, всё делает правильно.

— «А потом?» — Смотрю на часы: по времени должен быть аэропорт. Начинаю искать, где же он. Вижу взлётно-посадочную полосу. Наблюдаю, как выполняется посадка. Наблюдаю, как выполняется посадка. — «Зачем?» — Когда самолёт разбегается, смотрю, как он выдерживает направление. А перед этим слушаю работу двигателя, когда перед взлётом он даёт полные обороты и прожигает свечи. Взлетел — смотрю на землю и слежу, как пилот выдерживает выравнивание. Хорошо, молодец командир, всё делает правильно.

— «А потом?» — Смотрю на часы: по времени должен быть аэропорт. Начинаю искать, где же он. Вижу взлётно-посадочную полосу. Наблюдаю, как выполняется посадка. Наблюдаю, как выполняется посадка.



Курсант Комсомольского-на-Амуре аэроклуба Алексей Маресьев.  
Фоторепродукция из газеты «Сталинский Комсомольск».

схема захода на посадку. Пилот самолёт выровнял, а я думаю: подтянуть бы надо, подтянуть! — «А вы говорите, что не управляете самолётом, — с деликатной укоризной попенял мне врач. — Да вы это так делаете, что сидящий за штурвалом пилот чувствует себя гораздо свободнее, чем вы. Вы же себе даёте сумасшедшую нагрузку, после которой надо долго отдыхать. Я вам не советую больше летать на самолётах».

И после Ил-14 я больше в воздух не поднимаюсь. Передвигаюсь только наземными и водными видами транспорта.

До последних дней (а он ушёл из жизни 18 мая 2001 года, за час до начала торжественного вечера, посвящённого собственно му 85-летию) Алексей Петрович Маресьев работал сначала в Советском, а потом Российской комитете ветеранов войны и военной службы, возглавляя созданный им Фонд инвалидов войны. Похоронен на Новодевичьем кладбище в Москве.

Светлая память о замечательном Настоящем Человеке живёт в сознании народа России. Он — национальное достояние и гордость нашей страны. На его подвиге и примере мужества воспитывалось подрастающее поколение. В Волгоградской области, откуда родом Алексей Петрович, год 100-летия со дня его рождения объявлен Годом Маресьева. В Комсомольске-на-Амуре, почётным гражданином которого является Алексей Петрович, в краеведческом музее, открылась и действует выставка, посвящённая вековому юбилею прославленного лётчика. В Комсомольском-на-Амуре авиастроительном лицее проходят открытые чтения произведения Бориса Полевого «Повесть о настоящем человеке». Лицейсты принимают участие в конкурсе видеороликов «100 слов об Алексее Маресьеве и его подвиге». В группах проводятся уроки мужества и часы истории, открыта книжная выставка, посвящённая памяти героя. В мае учащиеся проверят свои знания по истории в краевой, а затем и во всероссийской интернет-викторине в честь 100-летия со дня рождения Алексея Петровича Маресьева.

В канун юбилея хабаровские летчики-энтузиасты совершили перелёт на легкомоторном самолете из краевого центра в Комсомольск-на-Амуре, посвятив его столетнему юбилею А.П. Маресьева. В Городе юности они возложили цветы к подножью памятника прославленному герою-летчику.

**Геннадий АСТАХОВ**  
Фото из архивов автора и  
Комсомольского-на-Амуре  
краеведческого музея

## «ЗДРАВСТВУЙ, ЮНОСТЬ ФРОНТОВАЯ...»

Руководство Тындинского региона ДВЖД, филиала Дорпрофжел в Тындинском регионе и региональный Совет ветеранов ДВЖД провели для ветеранов войны, трудового фронта, детей войны, ветеранов-железнодорожников и строителей БАМа встречу-приём по случаю 71-й годовщины Великой Победы.

Люблю я бывать на встречах с ветеранами Великой Отечественной войны: пообщаться с участниками боевых действий и теми, кто ковал Победу в тылу, попеть песни военных лет, которые меня восхищают. Как будто погружаясь в атмосферу детства, прошедшего на рубеже 40-50 годов, когда ребячий ум остро воспринимал то, о чём говорили и что пели взрослые, прошедшие фронтовое горнило.

То же самое случилось со мной недавно в санатории-профилактории «Надежда», где собрались ветераны войны, трудового фронта, дети войны, ветераны-железнодорожники и строители БАМа. Их парадную одежду украшали советские и иностранные награды. Культурнорганизатор Дворца культуры железнодорожников Вера Наченская подготовила специальный концертный сценарий. Мероприятие ей помогаливести юные ассистенты Полина Ляховская и Матвей Коняев.

Открылось торжество исполнением песни «Пусть всегда будет солнце». Поздравляли присутствовавших представители самых разных поколений. Участницы народного коллектива — студии эстрадного пения «Очаровашки» (художественный руководитель Анна Земляная) трёхлетняя Есения Зеленкова, пятилетние Олеся Дыбова и Рита Клинчакова — праздничными стихами. А дети постарше — Ксюша Носикова и Дима Лучшев — театрализованной картинкой «Гармонист

Ветеранов поздравляют Ксюша Носикова и Дима Лучшев



Тимошка». Звучали песни военных лет. Хореографический коллектив «VIP» подготовил и показал несколько танцев.

С приветствием к собравшимся обратились заместитель начальника ДВЖД по Тындинскому региону Валерий Матющенко, руководитель филиала Дорпрофжел в Тындинском регионе Игорь Томенко, председатель Тындинского регионального Совета ветеранов ДВЖД Галина Карымова. Прозвучали тёплые поздравления по случаю 71-й годовщины Победы, слова признательности победителям за ратную доблесть и ударный труд в тылу и преклонения перед памятью тех, кто сложил головы на полях сражений. Особо был подчёркнут вклад в Победу, который внесли уложенные в Волжскую рокаду рельсы довоенного ещё БАМа.

Выступает ветеран строительства БАМа А.С. Людвиг



Зою Дмитриевну Мисайловой, Августину Сергеевну Овсянниковой, Василия Павловича Скрипника.

В ответном слове Дмитрий Тимофеевич Леонов, Владимир Пантелеимонович Малевич и ветеран строительства БАМа Александр Семёнович Людвиг поздравили всех присутствовавших с праздником Победы, поблагодарили за тёплые пожелания и внимание к тем, кто спас Родину в соровую годину. Особая благодарность прозвучала в адрес юных артистов, подготовивших концерт, а также коллектива санатория-профилактория «Надежда» за неофициальную часть мероприятия.

А потом были песни. С удовольствием спел с ветеранами «Землянку», «Дождливым вечером...», «Мы, друзья — перелётные птицы», «Три танкиста» и другие музыкальные произведения тех далёких незабываемых лет. И уходил, прикоснувшись к светлому и трагическому, с чувством душевной приподнятости, просветлённости.

**Геннадий АСТАХОВ**  
Фото Людмилы Дискиной

## ГОРДИМСЯ И ПОМНИМ

В преддверии великого праздника для всех россиян каждый коллектив обязательно намечает план мероприятий по чествованию своих ветеранов — участников Великой Отечественной войны и тружеников, ковавших победу в тылу.



Хочется поздравить всех ветеранов, прошедших войну как на фронте, так и в тылу, и пожелать, чтобы будущие поколения никогда не испытали тех бед, которые выпали на долю наших ветеранов.

**Вера ПОРХАЛО,**  
председатель ППО ДС-2

## МЫ БЛАГОДАРНЫ



Первичная профсоюзная организация эксплуатационного вагонного депо Тында совместно с администрацией организовала посадку деревьев трудовой династией нашего депо.

В преддверии Дня Победы участник Великой Отечественной войны Дмитрий Тимофеевич Леонов, имеющий трудовой стаж на железнодорожном транспорте более 37 лет, вместе с сыном Юрием и внуком Дмитрием, а также с начальником депо Дмитрием Александровичем Ушанфа, заместителем начальника по кадрам Валерием Васильевичем Волошином и почётным железнодорожником Василием Антоновичем Синчуком высадили деревья в честь ныне здравствующих тружеников тыла Марии Сергеевны Леоновой (стаж на железнодорожном транспорте более 27 лет), Василия Павловича Скрипника (стаж на железнодорожном транспорте более 30 лет) и миллионов граждан нашей страны, погибших во время Великой Отечественной войны.

**Константин КАЛИТИН,**  
председатель ППО ВЧД-11

## С ВИЗИТОМ В ГОРОД-ГЕРОЙ НА НЕВЕ

**Владивостокский филиал Дорпрофжел на ДВЖД совместно с туристической фирмой «Радуга» организовал майские каникулы в Санкт-Петербурге.**

Пятнадцать ребят со всего Владивостокского территориального управления Дальневосточной железной дороги в преддверии великого праздника — Дня Победы посетили северную столицу.

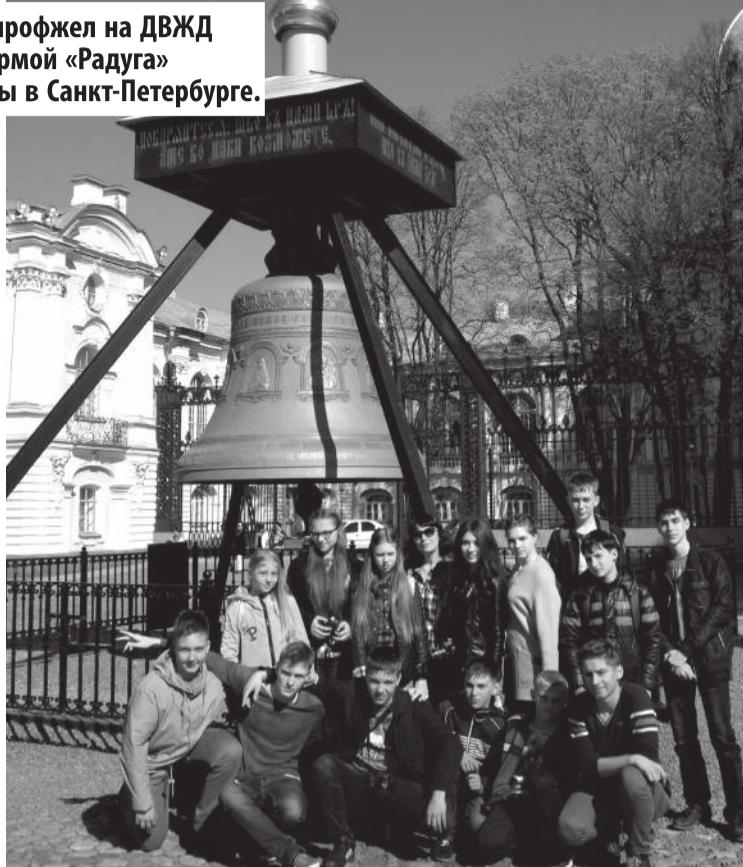
Первым делом по прибытии в город ребята посетили Пискарёвский мемориал, где возложили цветы к монументу «Родина-мать».

В Санкт-Петербурге ребята побывали в Эрмитаже, доме-музее А.С. Пушкина, Храме Спаса на Крови, Зоологическом музее, Казанском соборе, Петропавловской крепости, музее воды. Проехали по Большой Петергофской дороге — дороге императоров и президентов. Побывали в Петергофе. Посмотрели программу «Салют Победы» в Большом государственном цирке.

Семь дней были очень насыщенными и запоминающимися. Ребята многое узнали о городе с момента его основания до наших дней. Площадь Восстания, Дворцовая площадь, Невский проспект... Ребятам очень жаль было покидать город - колыбель революции, город-памятник, город-историю, город-герой.

За семь дней, проведённых вместе, ребята очень сдружились. Расставание, конечно, не обошлось без ноток грусти и сожаления о завершающемся отдыхе.

**Татьяна ЦЫГАНОВА,**  
специалист Владивостокского  
филиала Дорпрофжел



## КАНИКУЛЫ НА БАЙКАЛЕ

В период весенних школьных каникул 30 ребят Тындинского региона отдохнули на самом чистом озере мира — Байкале. Тур был организован туристической фирмой «Радуга» при участии первичных профсоюзных организаций региона и Тындинского филиала Дорпрофжел на ДВЖД.

За пять дней экскурсионной программы дети познакомились с достопримечательностями Иркутска, посещали знаковые места города, храмы и площади, знакомились с традициями и обычаями местного населения. В посёлке Листвянка для ребят был организован поход в Байкальский музей, где были интерактивное погружение на дно Байкала, аквариум с нерпой и другими обитателями озера, класс по изучению микромира Байкала. Дети побывали у истока Ангары и легендарного Шаман-камня. По сложившейся традиции совершили поездку по Кругобайкальской железной дороге. Также была организована экскурсия в

архитектурно-этнографический музей «Тальцы», цирковое представление в нерпинари. Каждый вечер заканчивался для ребят костром во дворе или танцами.

Каждый участник программы увёз с собой отличное настроение, множество позитивных моментов и, конечно, частичку величайшего озера мира — Байкала. Все ребята остались очень довольны поездкой. Мы благодарим всех причастных за предоставленную возможность провести весенние школьные каникулы с огромным интересом и пользой. Это первая наша поездка на Байкал. Надеемся, что и впредь дети членов профсоюза



будут участвовать в подобных поездках.

**Инициативная группа  
членов профсоюза ДПРОФ-6**