



Дело всей жизни

Транспортные строители рассказали, как они сделали свой выбор и о первых шагах в профессии.

Стр. 02

Точка трех границ

Один день из жизни станции Хасан, где встречаются три страны: Северная Корея, Китай и Россия.

Стр. 08



Сигнал

ГАЗЕТА РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

Издается с 02.08.1994

№ 27 (1231)

7–13 августа
2025 года

t.me/rosprofzhel_rzd



https://rutube.ru/channel/43704213/



vk.com/rosprofzhel_main



rosprofzhel.ru



Старты без проигравших

Фото Дорпрофжел на СЖД



Гостями дорожного этапа IV Железнодорожных спортивных игр РОСПРОФЖЕЛ «Мы вместе» на Северной магистрали стали свыше 3 тыс. железнодорожников и их близких

Спорт

IV Железнодорожные спортивные игры РОСПРОФЖЕЛ «Мы вместе» готовы принять участников и гостей финала, который пройдет в этом году в Кисловодске. В начале августа завершились почти все дорожные этапы. Во всех уголках магистральной сети страны спортивный праздник дарил членам профсоюза незабываемые эмоции, проверку на выносливость, знакомил с новыми видами соревнований. Число спортсменов, за четыре сезона игр сдавших нормы ГТО, превысило 30-тысячный рубеж.

Каскадная система проведения соревнований полностью себя оправдывает. Железнодорожные спортивные игры РОСПРОФЖЕЛ при поддержке РКСО «Локомотив» организованы в три этапа: узловый, дорожный и финал. Все они давно переросли формат простых стартов. На игры приходят семьями. Разные

поколения в местах проведения на региональных и дорожных этапах находят дисциплины и мероприятия по душе. Сильнейшие спортсмены вскоре представят свои Дорпрофжел в финале. Но фестиваль спорта тем и хорош, что в нем не бывает проигравших. Игры «Мы вместе» обеспечивают самый массовый результат по сдаче норм комплекса «Готов к труду и обороне» среди корпоративных мероприятий. В 2025 году уже сдали нормы ГТО 8218 человек. И, как правило, три четверти участников финала — обладатели золотых значков ГТО.

О том, какой яркой получилась борьба на дорожных этапах, рассказываем в этом номере.

Дорпрофжел на ВСЖД: министр спорта, выносливость и удача

Игры дорожного уровня собрали шесть команд: из четырех филиалов Дорпрофжел на Восточно-Сибирской железной дороге — Тайшетского, Иркутского,

Улан-Удэнского, Северобайкальского, регионального отдела Дорпрофжел и профсоюзной организации Улан-Удэнского локомотивового ремонтного завода.

Во время проведения игр с визитом в Иркутске находился министр спорта России Михаил Дегтярев. Оказавшись в спортивном комплексе «Байкал-Арена», он лично поприветствовал участников спортивных игр РОСПРОФЖЕЛ «Мы вместе».

Самыми сложными испытаниями участники называли триатлон и гонку ГТО. В этих дисциплинах сложность составляло выполнение разных этапов практически без передышки. Триатлон, например, включал плавание, велостанок и бег на дистанцию 1000 м. Технолог II категории Иркутского информационно-вычислительного центра Екатерина Краморенко смогла за 10 минут «накрутить» на велостанке почти 5 км, заработав рекорд среди девушек.

Окончание на стр. 4-5

От первого лица



Дмитрий Шаханов, председатель РОСПРОФЖЕЛ:

Уважаемые транспортные строители и ветераны отрасли! Сегодня мы отмечаем ваш профессиональный праздник — День строителя!

Ваша профессия — самая созидательная на земле. Вы реализуете масштабные инфраструктурные проекты по возведению и реконструкции железных дорог, путепроводов, мостов и тоннелей, метрополитенов, автомагистралей, объектов промышленного и гражданского строительства.

Благодаря вашему труду бесконечные просторы нашей Родины обретают единое транспортное пространство. Все, что создается вашими руками, создается для людей, чтобы их рабочие места стали удобными и современными, а жизнь — более благоустроенной и комфортной.

Активно модернизируется БАМ, развивается Центральный транспортный узел столицы и Московской области, а в ближайшей перспективе предстоит воплотить в жизнь первую в России высокоскоростную магистраль Москва — Санкт-Петербург.

РОСПРОФЖЕЛ вместе с работодателями выстраивают эффективное социальное партнерство, сохраняя достойный уровень социальных льгот и гарантий для работников и ветеранов, совершенствуя условия безопасного труда и быта.

Пусть каждый новый объект становится предметом вашей гордости, а профессиональное мастерство растет с каждым днем. Спасибо за ваш неоценимый вклад в развитие транспортной инфраструктуры нашей Родины.

Крепкого здоровья и успехов вам, всего самого доброго вашим близким.

С праздником вас, уважаемые транспортные строители!



Прораб

Есть у строителя мечта

Сергей Черешнев,
корр. «Сигнала»

В свои 34 года прораб строительно-монтажного поезда № 380 строительно-монтажного треста № 3 — филиала АО «РЖД-строй» Борис Шелихов освоил уже три профессии. И все связаны с созиданием. Именно про таких людей говорят: «у него золотые руки». Судьба неминуемо должна была рано или поздно привести Бориса на строительную площадку.

«Все могло сложиться иначе, — рассказал «Сигналу» Борис Шелихов. — В строительстве я до сих пор считаю человеком относительно новым. В отрасли работаю с 2020 года, после окончания профильного училища в Зеленограде. А до этого успел освоить специальности портного-закройщика и ювелира. Мне всегда нравилась возможность создавать. Очень важно в любом деле видеть результат своего труда».

Обе первые профессии вполне отвечают этим требованиям. И если бы не пандемия, вполне возможно, третьего поворота в карьере у нашего героя и не случилось. Супруга Бориса была в тот момент в декрете, найти работу с «домашним» режимом ювелиру в то сложное время было почти невозможно. Тогда он принял новый карьерный вызов.

И Борис Шелихов уверен, что не ошибся. За четыре с лишним года он быстро прошел несколько важных вех в строительной отрасли: мастер, старший мастер, начальник участка. Начинать на объектах благоустройства столицы.

«Жена говорит, что со мной трудно гулять по центру Москвы, — отмечает с улыбкой молодой прораб. — Через каждые 20–30 м могу показать, где трудился с коллегами».

Для всего списка достопримечательностей столицы, в реконструкции которых принимал участие Борис, одной заметки точно не хватит. Среди них Северный речной вокзал, улицы Красной Пресни, Храм Христа Спасителя, Триумфальная арка на Кутузовском проспекте.

Строители Москвы приняли участие и в восстановлении Луганска в Новороссии. Есть у них и опыт возведения оборонительных сооружений для СВО.

«Однако карьера не могла пройти мимо железной дороги, — уверен Борис. — Я родился в Зеленограде, в нашем городе многое связано с железнодорожным транспортом. Магистраль видна сегодня из моих окон. Так и случилось, вместе



с руководителем перешел на транспортные объекты».

Первым из них стал парк отстоя и экипировки станции Солнечная Московской железной дороги. Сейчас коллектив поезда № 380 уже приступил к работам в масштабном проекте высокоскоростной магистрали Москва — Санкт-Петербург. На участке Химки — Молжаниново Борис с коллегами ведет подготовительные работы к монтажу путей.

О своем коллективе он рассказывает с гордостью: «Он устоявшийся, сплоченный. Ребята работают вахтовым методом по 15 дней. Участок занял первое место среди строительных городков треста. Профсоюз постоянно следит за бытовыми условиями рабочих. Сделали внутри бытовок новый ремонт. Есть в транспортном строительстве свои требования к безопасности труда. От них зависят не только сами строители, но и пассажиры, граждане, живущие возле возводимых объектов».

Дочке Бориса уже шесть лет. Она знает, где работает отец. И не так давно была уверена: «Папа строит замки». «Я с ней всегда честен, — смеется сам папа. — Конечно, рассказал, что строю дороги. Помню, она ответила, что все равно все дороги ведут в замки. Она очень любит технику, однако строительная площадка не лучшее место, чтобы ее посещать детям. Но она рада общаться по видеосвязи».

Как строитель он гордится масштабными проектами, в которых участвовал. Их список будет только расти. Но есть и заветное желание — построить собственный дом с участком, чтобы разные поколения семьи могли в нем собираться почаще. Своего рода «родовое гнездо». Даже мечты у людей одной из самых востребованных профессий неизменно связаны с созиданием. И нет сомнений, что Борис Шелихов свой семейный «замок», большой или маленький, для дочери, себя и родителей обязательно постройт.

Точка зрения

Дело всей жизни



Когда вы поняли, что строительство — дело всей вашей жизни?



Алексей Данилов, инспектор по качеству и приемке строительно-монтажных работ Строительно-монтажного

треста № 4 — филиала АО «РЖДстрой»:

— Осознание, что строительство — дело всей моей жизни, пришло в тот момент, когда сдал в эксплуатацию свой первый мост в 1995 году и по нему пошли поезда. Это не просто работа — это создание важного и нужного людям, что останется на долгие годы.



Алексей Камышев, заместитель председателя Теркома профсоюза работников Мосметростроя, председатель

первичной профсоюзной организации ООО «СМУ-24 Метростроя»:

— С самого детства знал, что свяжу свою жизнь со строительством. Мой отец, человек мудрый и проницательный, убедил нас с братом Сергеем, что строитель — это не просто специальность, которая будет востребована всегда, а призвание.

В юном возрасте пришло понимание значимости созидательного труда. Вера в строительное дело стала для меня путеводной звездой. Мне всегда нравилось создавать что-то новое, воплощать идеи в реальность, наблюдать, как под твоими руками рождается нечто полезное.

Профессиональный путь начал с поступления в Горный институт. Работал в Мосметрострое. Специализировался преимущественно в сфере подземного строительства. Ни разу не пожалел о выборе своего пути.



Никита Отекин, мастер СМР МСП-59 — структурного подразделения СМТ № 5 — филиала АО «РЖДстрой»:



Дмитрий Бетурлакин, мастер строительно-монтажных работ Строительно-монтажного

треста № 8 — филиала АО «РЖДстрой»:

— Понимание пришло с опытом, когда участвуешь в создании чего-то значимого и вносишь свой вклад в будущее. Видеть, как проекты становятся частью города и служат людям, — особенное счастье. Горжусь работой на благо страны, и это вдохновляет двигаться вперед.



Александр Носовский, начальник участка крана ГЭПК 130У СМТ «Спецмостотрест» —

филиала АО «РЖДстрой»:

— Никогда не думал быть строителем, в детстве мечтал стать военным моряком. Жизнь распорядилась по-другому. В трудные 90-е годы после службы в армии служил в мостовом батальоне железнодорожных войск — пришел работать в Спецмостотрест на должность механика крана ГЭПК-130У. Участвовал в реконструкции и строительстве мостов на всех дорогах ОАО «РЖД», кроме Калининградской магистрали.

Мне нравится моя работа, строю уже более 25 лет, все объекты — железнодорожные.

Люблю видеть результаты своего труда, законченные и введенные в эксплуатацию искусственные сооружения. А когда проезжаю на поезде по своему мосту, говорю об этом внукам и жене.



Александр Орлов, мастер строительных и монтажных работ Электро-монтажного поезда № 1,

Строительно-монтажного треста № 3 — филиала АО «РЖДстрой».

— Осознание пришло ко мне постепенно. В детстве всегда любил строить что-то своими руками. Позже, когда я начал учиться на электроэнергетика и электротехника, мой интерес только углубился. Однако поворотный момент произошел, когда я впервые участвовал в строительстве крупного объекта. Я увидел, как наша команда собирается вместе, чтобы превратить идеи на бумаге в реальность. Это было невероятно вдохновляюще! Понял, что строительство — это не только физический труд, но и творческий процесс, который требует командной работы и умения решать задачи.



Андрей Дорожков, монтер пути Строительно-монтажного треста № 15 — филиала АО «РЖДстрой»:

— На железной дороге я работаю уже 30 лет. Начал монтером пути в Могзонской дистанции Забайкальской магистрали, в 2010 году поступил в ЧТЖТ и стал дорожным мастером, руководил бригадой из 15 человек.

В 2019 году взял перерыв по семейным обстоятельствам, а в 2021 вернулся в профессию — сейчас тружусь монтером пути 5 разряда в СМТ-15 АО «РЖДстрой». Железная дорога — мое призвание. Ценю коллег СМТ-15 за взаимопонимание, а руководство — за поддержку. Люблю свою работу.



Игорь Супрунюк, инспектор по качеству и приемке строительно-монтажных работ

производственно-технического отдела Строительно-монтажного треста № 12 — филиала АО «РЖДстрой»:

— На профориентационных встречах в 11-м классе я заинтересовался строительными профессиями и поступил в колледж транспортного строительства. После выпуска в 1999 году начал работать плотником-бетонщиком 4-го разряда в Строительном управлении № 5 СМТ № 12 ОАО «РЖД». Параллельно учился в СиБАДИ, затем стал мастером, а через четыре года — прорабом.

Участвовал в реконструкции и строительстве многих объектов Западно-Сибирской железной дороги. С 2015 года работаю инспектором в СМТ № 12 АО «РЖДстрой». Строительство стало делом моей жизни, и я горжусь выбранной профессией.

Семья

Почин династии не окончен

Тимофей Жуков,
корр. «Сигнала»

Трудовой путь династии Галкиных охватывает почти два с половиной века. Это не просто строители метрополитена, а настоящие хранители традиций подземного зодчества.

Династия берет свое начало в 1930-х годах, когда зарождался Мосметрострой. Именно тогда встретились Александр и Зинаида Галкины — молодые энтузиасты, объединенные общей страстью к строительству. Их история любви зародилась на стройплощадке первой очереди метрополитена Москвы.

Зинаида — одна из немногих комсомольцев-добровольцев, откликнувшихся на призыв строить московское метро. В 16 лет она попала в Метрострой. Поначалу взяли учетчицей в отдел кадров. Через месяц девушку направили работать в шахту № 7-8 лебедчицей на строительство станции «Белорусская».

«Меня очень тепло встретил дружный коллектив женщин-лебедчиц. Но после того как вышел приказ о выводе несовершеннолетних на поверхность, меня перевели на должность секретаря в шахтком. Это была «горячая» точка. Тут все кипело и бурлило, — вспоминала в беседах с молодежью Метростроя Зинаида Ивановна. — Социалистическое соревнование, рекорды, спорт и самостоятельность».



Николай, Зинаида и Александр Галкины на открытии станции «Сходненская» 30 декабря 1975 года

В то время мужчины и женщины трудились на равных. Зинаида лично знала многих легендарных первопроходцев. Одним из них был ее будущий муж — Александр Прокофьевич Галкин. В 1932 году с завода его мобилизовали на первую очередь строительства проходчиком-кессонщиком станции «Красносельская».

Молодежь первой очереди была настроена на романтику, не боясь ни плывунов, ни кессона. Метрострой и обвенчал Александра и Зинаиду. «Как-то, уходя в отпуск, Саша оставил всем в ящиках стола сюрприз — конфеты «Мишка ко-солапый». У меня оказалось больше всех. Коллеги заметили, что мне он уделял особое внимание. Так и началась наша династия», — рассказывала Зинаида.

Оба высокие, статные, активисты общественной жизни, участники многих соревнований

и спортивных парадов конца 30-х годов. Александр к тому времени уже стал председателем профкома, Зинаида — инструктором оргмассового отдела спортобщества «Стрела». Незадолго до войны ее направили в Дорпрофсож Метростроя, где она организовывала отдых детей работников, трудилась вожатой в пионерлагере в Румянцеве.

Строители метро

В 1941 году Александра как мастера проходки, направили вместе с супругой в Китай на закрытую стройку. Список командированных специалистов подписывал лично Сталин. Там находилось месторождение редкоземельных металлов, которые были крайне необходимы в условиях военного времени. В Москву они вернулись уже втроем — с сыном Владимиром, который родился в городе

Кульдже, а спустя два года, уже в Москве, появился на свет сын Николай.

Производственная командировка в Поднебесную — не единственная у семьи Галкиных. В 1955-м партия направляет Александра в Воронежскую область поднимать сельское хозяйство. Едут всей семьей. Он — председатель колхоза, а Зинаида — и помощник председателя, и секретарь-машинистка, и спорторг. Через три года с поставленными задачами председатель колхоза справился — вывел отстающее хозяйство в успешное и вернулся в столицу на родное предприятие — в Метрострой.

Зинаида и Александр прожили долгую и интересную жизнь. Их личный секрет долголетия прост: «Мы всегда были в движении. Участвовали в соревнованиях. И в любых делах были открыты всему новому».

Фамильное дело

Сыновья Галкиных — Владимир и Николай — продолжили фамильное дело.

«Детей направляла на строительство метро сама. Рассказывала, как здесь хорошо. Они последовали совету. Володя работал начальником производственно-технического отдела Управления № 157 Главтоннельметростроя. Николай был главным маркшейдером в СМУ-9. В Мосметрострое наша фамилия стала синонимом надежности. За сыновей и их воспитание меня часто благодарили»,

— вспоминала Зинаида Ивановна.

Старший сын основателей династии — Владимир — специалист по водопонижению и замораживанию грунтов. После окончания Московского института нефтехимической и газовой промышленности был распределен в СКБ Министерства геологии, откуда попал в Главтоннельметрострой.

Он участвовал в сооружении Кодарского и Северо-Муйского тоннелей БАМа. Но по большей части — на строительстве московского метро. Владимир — один из авторов разработки и внедрения новаторского метода бурения наклонных скважин в обводненных грунтах. В условиях плотной городской застройки в 70-е годы эта технология позволила сократить сроки строительства станций метро «Пушкинская», «Чеховская», «Тверская», «Площадь Ильича» и «Авиамоторная».

«Других профессий для отца не существовало. Заявил нам сразу: «Мать в Метрострое, я в Метрострое». Брата Николая после школы папа определил в коллектив Тоннельного отряда — 6, где трудился сам и где Николая приняли в маркшейдерский отдел», — вспоминал Владимир.

Сегодня в организациях Мосметростроя трудятся династии Сатышневых (общий стаж — 80 лет), Соколовых (70 лет), Яровых (69 лет), Костроменковых (56 лет), Цеценко (49 лет) и многих других. За этим неполным списком большая трудовая жизнь нескольких поколений семей.

Развитие

Мосты, которые нас объединяют

Тимофей Жуков,
корр. «Сигнала»

На примере Мостоотряда-90 — филиала АО «Дороги и Мосты» Нацпроектстроя — можно создать строительную энциклопедию новейшей истории. В этом уверены работники предприятия.

«Каждый мост — это наша история. Но некоторыми из них мы гордимся особенно. И все они возведены через реку Волгу», — говорит заместитель директора по экономике отряда Антон Ветер.

Сложный конструктив

С начала XXI века Мостоотряд-90 построил пять конструктивно сложных объектов, а еще один реконструировал. Главный инженер Павел Савенков пояснил, что, к примеру, мост в городе Дубне потребовал ювелирной точности при сборке пролетов в навес. А замыкающий пролет подвозили баржами и монтировали двумя кранами. Под Казанью на трассе М-12 и под Тверью на трассе М-11 применили инновационные технологии.

«Мы не просто строим: мы создаем будущие технологии, — уточнил Павел Савенков. — Совместно с коллегами из проектного института АО «Дороги и Мосты» делаем нашу работу так, чтобы выполнить ее безопаснее, проще и быстрее».

При строительстве перехода через Волгу в Казани на трассе М-12 строители впервые применили опускные металлические оболочки. «Это огромные конструкции диаметром почти 10 метров, — пояснил главный инженер. — Они собираются, как конструктор, и опускаются с помощью гидравлических цилиндров на дно реки».

Этот способ эффективнее, чем классический вариант сооружения в грунтовом ограждении. И скорость строительства выше — до 200 м в месяц.

«Новые технологии позволяют строителям превратить сложные монтажные операции в обычные», — сказал главный инженер.

Приоритет на стройке — безопасность. Сотрудники получают качественную спецодежду: каски, жилеты со светоотражающими элементами. Регулярно проходит проверку техника. Эти меры дают

результат. Снижается количество травм.

Строители участвовали в возведении самого высокого вантового моста в Европе. «Мостовой переход через Москву-реку, или Живописный мост расположен на северо-западе Москвы, входит в состав Краснопресненского проспекта и проспекта Маршала Жукова. Первый вантовый объект, построенный в столице. Это самый красивый мост, который я строил», — уверен монтажник отряда Александр Лукин.

Строительное предприятие — одно из главных создателей скоростных трасс М-11 «Нева» и М-12 «Восток». «На автодороге «Нева» мы возвели два самых длинных моста: через реки Волхов и Волгу», — рассказал Павел Савенков.

Мост через Волгу имеет четыре полосы движения и длину 738 м. Строители выполняли монтаж строения моста и его надвижку на русловые опоры. Масса металлоконструкции составила более 6 тыс. т.

В социальном диалоге

В Мостоотряде-90 сегодня трудятся около 2 тыс. человек. Бо-

лее половины — члены профсоюза. На предприятии проводят праздники и спортивные состязания. Это помогает сотрудникам лучше узнать друг друга и работать слаженно. Антон Ветер рассказал, что, благодаря комплексной корпоративной программе по оздоровлению и отдыху работников, есть хорошая возможность для занятий спортом.

«Существующее здание физкультурно-оздоровительного комплекса позволяет нам заниматься различными видами спорта. Особой популярностью пользуется волейбол», — уточнил Антон Ветер.

В Мостоотряде-90 люди меняются редко. Когда у человека лишь одна запись в трудовой книжке,

для данного предприятия привычное дело. Так, крановщица Светлана Шаповалова в компании уже 32 года. «Пришла работать в 90-е годы, когда в стране были проблемы. Начинала в отряде арматурщиком. И когда увидела, как работают краны, очень понравилось. Выучилась и вот уже более тридцати лет тружусь машинистом крана. Помогаю создавать основной материал для строительства железобетонных конструкций. А еще у меня из кабины самый красивый вид с высоты на родное предприятие».

Олег Зимирев 25 лет назад начинал в отряде простым мастером, а сегодня он директор Мостоотряда-90 и многодетный отец, воспитывает с супругой четырех дочерей. С женой познакомился, когда отряд строил трассу М-11.

«Первая дочь Маша родилась, когда с коллегами возводили мост через Волгу в Твери, — рассказывает он. — Даша появилась на свет, когда мы строили Живописный мост в Серебряном бору. Третья — Карина родилась, когда мы возвели мост через Волгу в Дубне. А четвертая дочка — когда закончили строительство объекта через Волгу в Твери».

Свыше **200** мостов и путепроводов возвели строители Мостоотряда-90 с момента создания предприятия в 1941 году.



Старты

Окончание.
Начало на стр. 1

Позже она поделилась, что сил после этого испытания совсем не осталось, а предстоял еще бег. Не сдать после такой нагрузки и пробежать километр помогла сила воли и ответственность за общий командный результат.

Где-то участники проявляли выносливость и физическую подготовку, а на некоторых этапах добиться успеха можно было только благодаря удаче. Таким испытанием стала комплексная эстафета, которая проходила на надувном батуте. РФСО «Локомотив» подготовил сюрприз и добавил элемент квеста. Во время прохождения полосы препятствий нужно было взять стикер с кодом. На финише полосы стоял ящик с замками, и, открыв его с помощью кода, участник узнавал имя спортсмена, который должен стартовать следующим. Одним нужным замком попадался сразу, а некоторые были вынуждены снова и снова перебирать. Это добавило азарта и адреналина от прохождения.

Еще порцию положительных впечатлений получили участники игр «Мы вместе» Дорпрофжел на ВСЖД на музыкальном квизе. Он проходил вне зачета, и команды смогли немного отдохнуть, настроиться на позитив и посоревноваться в знании песен и их исполнителей. Не обошлось и без профсоюзного раунда.

В самом конце спортсменов ожидала проверка на прочность. Основная борьба завязалась между тремя соперниками — Иркутским, Тайшетским филиалами и Региональным отделом Дорпрофжел. И к 8-му завершающему этапу — перетягиванию каната — две команды имели одинаковое количество баллов, но и третья не отставала. К концу второго дня соревнований на этом этапе уже и силы были на исходе, и эмоциональное напряжение зашкаливало. И именно он оказался решающим для всех команд.

По итогам игр первое место занял Региональный отдел Дор-

профжел на ВСЖД, второе место — Тайшетский филиал, а бронзу забрал Иркутский филиал.

Дорпрофжел на МЖД: выиграли отдых у моря

В дорожном этапе игр на Московской магистрали приняло участие 11 команд всех регионов дороги, управления МЖД, региональных дирекций по ремонту пути и эксплуатации путевых машин, а также АО «Центральная ППК» и Строительно-монтажный трест № 3 «РЖДстрой». Площадкой для проведения мероприятия стала Олимпийская деревня—80.

Несмотря на прохладную погоду, страсти на поле, в бассейне и на трибунах кипели нешуточные. Участники соревнований боролись за звание лучших в четырех дисциплинах: плавание, дуатлон, эстафета ГТО, ритм-симулятор «джаст-дэнс».

По итогу четырех видов в общекомандном зачете сборная «Феникс» Смоленского региона получила за четвертое место утешительный приз от НПФ «Благосостояние». Бронзовым призером стала команда «Экспресс» управления МЖД. Серебряным — команда «Союз» Московско-Смоленского региона. Золото у команды «Энергия» Московско-Курского региона, не раз побеждавшего в соревнованиях дорожного уровня. Победителям и призерам вручены кубки, медали, грамоты и призы. Всем участникам — подарки от Дорпрофжела на МЖД с символикой 120-летия РОСПРОФЖЕЛ.

За годы проведения спортивных игр РОСПРОФЖЕЛ на Московской железной дороге сложилась хорошая традиция, инициированная в свое время Дорпрофжел на МЖД, — проведение профсоюзной лотереи. Вот и в этот раз участники дорожного этапа разыграли сертификаты Дорпрофжел, по одному на каждую команду, на бесплатную семейную путевку на черноморское побережье в 2026 году.

Машинист-инструктор эксплуатационного локомотивного депо Смоленск Сергей Барышников стал счастливым обладателем

такого сертификата в прошлом году. Нынешним летом, в июле, он вместе с женой Светланой и младшим сыном Кириллом отдохнул в санатории-профилактории недалеко от Туапсе. Семья Сергея — спортивная. Жена — фитнес-тренер, сыновья увлекаются футболом и хоккеем. Сам он тоже — приверженец хоккея, привлекает к занятиям спортом коллег, формирует команду для соревнований различного уровня.

«Мы и отдохнули, и подлечились, и набрались новых впечатлений, — сказал Сергей. — Когда ехали, не думали, что будет так хорошо. Спасибо. Это великолепная инициатива Дорпрофжел».

А у семьи приемщика поездов станции Рыбное, члена ППО линейных станций Рязанского региона МЖД и многодетной мамы Светланы Стригуновой поездка к морю впереди. Светлана отстаивала честь региона на дорожном этапе Железнодорожных спортивных игр РОСПРОФЖЕЛ 2025 года в новой дисциплине «фид-



житал-танцы» и ей также улыбнулась удача в профсоюзной лотерее.

«Неожиданно и приятно. С нетерпением будем ждать следующего лета, — говорит Светлана. — Такой выигрыш — хорошая мотивация для занятий спортом».

Дорпрофжел на Северной дороге: семейный праздник

Дорожный этап IV Железнодорожных спортивных игр РОСПРОФЖЕЛ «Мы вместе» на Северной дороге стал по традиции настоящим семейным праздником. На его территории вместе со спортивными турнирами и состязаниями развернулись развлекательные площадки, разнообразные аттракционы для детей и взрослых. Всего гостями праздника стали свыше 3 тыс. железнодорожников и их близких.

Сразу после старта соревнований на главной сцене спортивного праздника начался концерт творческих коллективов железнодорожников. Кто-то исполнял зажигательные композиции, кто-то демонстрировал свое умение



отбивать чечетку, кто-то показывал экстремальный танец с саблями.

Для детей была подготовлена отдельная программа: помимо веревочного города, катания на зорбе и других веселых аттракционов, у ребят была возможность тоже приобщиться к спорту и поучаствовать в эстафете. Проигравших в ней не было: медали

щиков игр из разных регионов Западно-Сибирской железной дороги.

Особый интерес вызвала новинка программы — введение триатлона, состоящего из трех дисциплин: велостанок, бег и плавание. Заместитель Новосибирского обособленного структурного подразделения РФСО «Локомотив» Александр Смирнов отметил, что этот формат соревнования вызвал наибольший энтузиазм и одновременно определенные трудности для ребят.

«Триатлон заставил всех проявить максимальную концентрацию и физическую подготовку, — поделился впечатлениями Александр Смирнов. — Ребята долго готовились, однако выдержать такую нагрузку оказалось непросто, особенно новичкам. Но, несмотря на сложность, настроение было бодрое, и спортсмены продемонстрировали высокий уровень командного взаимодействия и личной мотивации. Помимо триатлона, остальные традиционные виды состязаний были сохранены неизменными, включая эстафету ГТО, народный жим и фиджитал спорт: гонка дронов и ритм-стимулятор. Отдельно отметим успешное завершение турнира по керлингу, проведенного еще в апреле».

А победу на дорожном уровне завоевала команда из Омска.

Дорпрофжел на ЮУЖД: ошибки синоптиков, двоеборье и чирлидинг

На Южно-Уральской железной дороге дорожный этап игр собрал восемь команд из различных регионов и узлов магистрали. Синоптики в этот день прогнозировали дождь, однако участникам повезло с голубым небом и солнцем.

По словам спортсменов, в этом году соревнования стали особенно запоминающимися благодаря введению новой дисциплины — двоеборья. Сорок восемь спортсменов проявили свои навыки в плавании и беге: сначала они преодолели дистанцию 50 м в бассейне, а затем, не теряя времени, вышли на стадион «Локомотив», чтобы пробежать один километр. Эта комбинация стала





без проигравших

настоящим испытанием на выносливость и силу воли, и участники справились с ним на хорошем уровне.

«Сочетание дисциплин, таких как плавание и бег, — это еще одна возможность испытать свои силы, посоревноваться с коллегами», — уверена инженер по эксплуатации технических средств Орской дистанции СЦБ Ирина Молчанова.

Как отметила специалист по информационной работе и социальной сфере Дорпрофжел ЮУЖД Юлия Воронина, второй год подряд проходят соревнования на ритм-симуляторе «джаст-дэнс», ставшие хорошей традицией. Этот вид добавил элемент творчества и веселья в спортивную программу, позволив участникам самовыразиться через танец и музыку.

«Эстафета ГТО была динамичной, и все участники выложились по максимуму. Я старалась выполнить все элементы быстро и качественно!» — поделилась своими впечатлениями Людмила Домрачева, электромеханик Челябинского регионального центра связи. Она также выделила впечатляющее выступление девчонки чирлидинга, которые удивили всех своим танцем с эффектом зависания в воздухе.

Дорпрофжел на ДВЖД: вручение значков ГТО, палящее солнце и новый триумфатор

Дорожный этап игр этого года на Дальневосточной магистрали собрал рекордное количество участников — сразились за победу 16 команд. Впервые в рамках торжественного открытия игр состоялось вручение железнодорожникам золотых и серебряных знаков отличия ГТО.

Стартовал соревновательный день с борьбы за первенство среди пловцов, а завершился эстафетой ГТО и комбинированной эстафетой.

Запомнился всем участникам этот день не только праздником спорта, но и сложными погодными условиями. Демонстрировать силу и ловкость спортсменам пришлось в особых условиях, когда столбик термометра перешагнул отметку в 30 градусов жары, что ничуть не умерило стремления команд к победе.

«Соперники сегодня были очень сильные, все натренированные, поэтому, не скрою, было тяжело в этой атмосфере серьезной конкуренции», — отметила участница команды «Огни Сахалина», дежурная по станции Сахалинского центра организации железнодорожных станций Ольга Корпачева. — И настоящий зной только усугубил эту напряженную борьбу, когда под палящим солнцем буквально раскалились спортивные снаряды, а ноги порой не хотели слушаться. Но наши спортсмены — просто молодцы. Спра-



вились отлично. Нам сегодня действительно удалась крепкая командная работа.

В общекомандном зачете награды за третье место взяла команда «Огни Сахалина», второе место заняла сборная «Юность». Впервые триумфатором и обладательницей главного кубка дорожного этапа игр «Мы вместе» стала команда Хабаровского территориального управления Дальневосточной магистрали «Пульсар».

«Собрался очень сильный коллектив, — рассказал капитан команды «Пульсар», председатель первички сервисного локомотивного депо Дальневосточное Владимир Иванов. — Ребята из нашей команды серьезно занимаются спортом. И на протяжении всего дня не покидало ощущение, что мы победим. Самым сложным испытанием для всех без исключения сегодня стала жара. А вот с эстафетами команда справилась отлично. Вдвойне приятно, что сборная Хабаровского территориального управления впервые заняла первое общекомандное место в играх второго узлового уровня».

Дорпрофжел на КрЖД: особый статус фиджитал-спорта и новые рекорды абаканцев

В дорожном финале на Красноярской магистрали приняли

участие более 100 человек, представлявших девять команд от крупнейших предприятий и узлов. Свои сборные на турнир выставили Красноярский и Абаканский регионы, дирекции инфраструктуры, связи, тяги и управления движением, а также отдельные команды Абакана, Саянской и Иланской.

Разнообразной выдалась и программа соревнований. Участники могли попробовать свои силы в триатлоне, пауэрлифтинге, а также в спортивно-игровом многоборье, которое в этом году стало состязаниями на меткость — дартс и электронная стрельба. В программу игр были включены также сдача нормативов ГТО и командная эстафета ГТО.

В собственную отдельную категорию в этом году впервые внесли фиджитал-спорт — электронные игровые соревнования. Цифровая часть игр состояла из двух дисциплин: гонок на виртуальных дронах и танцевально-го турнира на ритм-симуляторе с использованием музыкальной игры «джаст дэнс».

Лучший результат в электронном спорте показали представители сборной Иланского узла, помощники машиниста эксплуатационного локомотивного депо Юлия Илькаева и Никита Черников.

«Мы даже не ожидали, что

окажемся в лидерах. Наши участники почти не имели опыта в таких соревнованиях, тем не менее, сумели быстро освоить правила и нужные приемы. Особенно удачно выступила Юлия Илькаева, она хорошо показала себя в гонках дронов и стала победительницей в виртуальных танцах», — рассказал тренер Иланской сборной Анатолий Понкратов.

Звание самых метких участников игр завоевали спортсмены дирекции инфраструктуры. Они выиграли соревнования как по дартсу, так и по стрельбе.

Во всех остальных номинациях лучшими стали представители сборной Абаканского региона, которая и заняла первое место, второе — у команды Иланского узла, третье — у сборной дирекции инфраструктуры.

Примечательно, что абаканцы установили новый рекорд — с момента учреждения этих игр в 2022 году они являются бессменными победителями дорожного финала. Нынешняя победа — уже четвертая в медальной копилке.

«На основе победившей аба-

канской команды будет сформирована сборная нашей дороги. Она представит магистраль на финале игр «Мы вместе», который состоится в сентябре в Кирово-Чепецке», — сообщил руководи-

Дорпрофжел на ОЖД: лидер с первых минут

На Октябрьской магистрали дорожный этап игр «Мы вместе» прошел необычно рано — 28 июня, а вот место проведения не менялось — проверенный временем Физкультурно-оздоровительный центр ОАО «РЖД».

Хорошей традицией стало выступление команд Петербургского государственного университета путей сообщения и сборной «Агенты ЗОЖ». Участникам удалось составить достойную конкуренцию сборным командам всех шести региональных отделов Дорпрофжел на ОЖД.

Еще одной ключевой особенностью стало изменение формата проведения плавательного этапа. На этот раз заплывы на 50 м были сформированы покомандно — заплыв шесть девушек одной команды, далее заплыв шести мужчин этой же команды.



канской команды будет сформирована сборная нашей дороги. Она представит магистраль на финале игр «Мы вместе», который состоится в сентябре в Кирово-Чепецке», — сообщил руководи-

А главной новостью результатов игр стало абсолютное первое место у сборной Санкт-Петербургского регионального отдела Дорпрофжел на ОЖД. Победа во всех промежуточных этапах не оставила шансов преследователям. Такого показателя точно не было за время проведения игр «Мы вместе». За второе и третье места разыгралась нешуточная борьба — пять команд боролись практически на равных. Серебро досталось Санкт-Петербург-Витебскому региону. Бронза — у мурманчан.

Анастасия Дьяченко,
Мария Бокова,
Павел Мирошников,
Юлия Воронина,
Наталья Соловьева,
Нина Лисицына,
Олег Гельвиг,
Елена Половинская,
Дорпрофжел на ВСЖД,
ЗСЖД, МЖД, ЮУЖД, ДВЖД,
ОЖД, КрЖД;
Сергей Черешнев,
корр. «Сигнала»





Маршрут

Капитаны Восточной Сибири

Анастасия Дьяченко,
Дорпрофжел на ВСЖД
Иркутск

С начала мая внимание членов РОСПРОФЖЕЛ приковано к велопробегу «Две Победы». Авангарды сменяются один за другим, и все больше километров покоряются велосипедистам. На Восточно-Сибирской железной дороге профактив ждал две команды — авангардные группы № 11 и 12. Их лидерами стали местные спортсмены — работники ВСЖД.

Представители профсоюзной организации встречали «Авангард-11» прямо на административной границе Красноярского края и Иркутской области. Там же помимо запланированной, произошла и случайная встреча — с представителем автопробега «От моря, до моря», посвященного Великой Победе. В подарок нашим велосипедистам вручили книгу с автографом и пожеланиями от автора. Кстати, на протяжении путешествия марафонцам-железнодорожникам



Фото Дорпрофжел на ВСЖД

На встрече велосипедистов в Иркутске собралось более 140 участников

встречи прошли затем в Нижнеудинске и Тулуне.

Примечательной была встреча в городе Зима, где вел-

Фото Дорпрофжел на ВСЖД

ялся на мемориале «Вечный огонь» в сопровождении песен военных лет, аплодисментов и, конечно, приветственных слов от руководителей Дорпрофжел, дороги, области.

Председатель Дорпрофжел на ВСЖД Игорь Милостных вручил участникам авангардных групп подарки, которые будут напоминать о той части пути, которая прошла по Восточно-Сибирской железной дороге. А финишировавшей авангардной группе — заслуженные медали участников велопробега.

Поддержать веломарафонцев, выразить свою благодарность и стать частью движения пришли более 140 зрителей — члены профсоюза, ветераны, воспитанники Детской железной дороги. 24 из них приехали на велосипедах. У всех были неподдельные эмоции, особенно, когда можно было дать «пять» команде, отправляющейся в свой маршрут.

«Нас везде замечательно встречали, — рассказывает участник «Авангарда-11», представитель Куйбышевской железной дороги Дмитрий Гушин в городах организовывали торжественные мероприятия, а в селах и деревнях — проезд велопробега становился великим событием. Многих местных жителей трогала наша миссия, а мы, чувствуя ответственность, с радостью общались и рассказывали о ней».

Из восьми ходовых дней самым морально сложным, по мнению капитана «Авангарда-11» Павла Сидорова, стал первый — старт прошел под дождем. Однако вскоре погода улучшилась, и путешествие пошло легче. Например, участок Нижнеудинск — Тулун, из-за короткой дистанции и небольшого набора высоты, участники даже назы-

вали «днем отдыха». В бортовом журнале они написали: «Наша дорога шла параллельно Транссибу, по которому в оба направления мчат поезда. Погода нам благоприятствовала: обещанный утренний холод не наступил, а в спину большую часть пути дул попутный ветер».

А вот самой запоминающейся точкой для капитана стал Ангарск. «Больше всего запомнилась точка в последний ходовой день — она не входила в основной план, но с инициативой выступил наш коллега с ВСЖД Тимофей Цирюльников. Как уроженец Ангарска, он организовал заезд на мемориал в родном городе. Этот памятник посвящен участникам Великой Отечественной войны, вернувшимся и отстроившим город. Победители на этом мемориале изображены в распахнутых телогрейках, из которых видны медали, — поделился он.

Ребятам из «Авангарда-12», которому предстояло добратся до Читы, в первый же день достался непростой участок — путь до Култук. Местные жители знают эти затажные подъемы и спуски — набор высоты соста-

вил около 1800 м. Однако велосипедисты справились и даже сохранили позитивный настрой. Успели насладиться видами и сладостями — местные жители угостили их мороженым.

Во второй день пути, от Култук до Танхой, профактив встретил марафонцев на границе Иркутской области и Республики Бурятия. Делегация Улан-Удэнского филиала Дорпрофжел на ВСЖД приветствовала команду традиционным подношением хадака и угощениями. Активисты подготовили национальные костюмы и исполнили гимн республики. Больше всего эмоций встреча вызвала у велосипедистов из Ярославля и Кирова — им очень понравились бурятские блюда: буузы и бухлер из говядины.

В Улан-Удэ велопробег встретили торжественным митингом у мемориала Героям-железнодорожникам. Программа включала творческие номера, возложение цветов и добрые пожелания.

Участников не испугал ни сложный рельеф, ни переправа через горную реку с ледяной водой. Главное — это невероятная природа Байкала и атмосфера единства в команде. «Авангард-12», как и его предшественники, относился к своей миссии с воодушевлением и охотно рассказывал о ней местным жителям. Те в ответ делились историями: преподаватель лица из Талбаги рассказывал о родном крае, а дочь шамана — о том, какой обряд нужен для расположения духов предков.

Команда продолжала встречать велотуристов — в том числе из Индии и Словакии.

Веломарафонцы с честью пронесли важную миссию, не испугались трудностей и с энтузиазмом приняли все сюрпризы маршрута. Ради захватывающих видов они сворачивали с асфальтированных дорог в дебри и даже в брод — и были вознаграждены моментами, которые не передать ни одной камерой. Но останутся воспоминания, яркие эмоции, фотографии и истории, которые не забудутся никогда.

Фото Дорпрофжел на ВСЖД



Велопробег вносит неоценимый вклад в сохранение памяти Победы



Памятные подарки будут напоминать о маршруте по Восточно-Сибирской железной дороге

рожникам необычайно везло на встречи с участниками других велопробегов или одиночными велотуристами.

Первой контрольной точкой на ВСЖД стал город Тайшет. 22 июля, по случаю приезда команды, в городском парке культуры и отдыха Тайшетский филиал Дорпрофжел на ВСЖД организовал праздничную программу с выступлением творческих коллективов города. Веломарафонцы возложили цветы к памятному мемориалу, отдав дань уважения и чести тем, кто отдал свою жизнь за нашу страну. Выражая солидарность команды, к колонне присоединились работники железнодорожных предприятий станции Тайшет и сопроводили ее на велосипедах до выезда из города. Подобные

елосипедисты посетили сервисное локомотивное депо Зиминское, на территории которого установлен мемориал с Вечным огнем, посвященный погибшим работникам предприятия. Коллеги провели авангардистам познавательную экскурсию по музею депо. А на встрече в Черемхово профактив не удержался и проводил команду на маршрут домашней выпечкой и компотом.

Иркутск встретил велопробег «Две Победы» 27 июля. Путь длиной в 1129 км и 8 дней завершился для «Авангарда-11». Участники двух команд встретились вечером и посетили озеро Байкал! А уже 28 июля торжественно передали символический флаг велопробега «Авангард-12». Этот момент состо-

Коллектив

Кулинарный экстрим

Вадим Кожуховский,
Дорпрофжел на КбшЖД
Самара

Профком ульяновской больницы «РЖД-Медицина» искал таланты за пределами операционных: члены профсоюза стали участниками квеста «Адская кухня».

Это были командный азарт и задания, от которых даже опытные повара вспотели. А точнее, лепили пельмени на скорость, но так, чтобы не развалились в кипятке, пекли блины-эквивалибристи — переворачивали одним взмахом, без права на



Фото Дорпрофжел на ВСЖД

ошибку, готовили смузи вслепую — смешивали ингредиенты не глядя и потом героически дегустировали, а еще — кормили мороженым друг друга с за-

крытыми глазами. Холодно, но весело.

Это была проверка на слаженность, юмор и умение работать в цейтноте.

Составил Алексей Пискунов

| | | | | | | | | | |
|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|--|--|--|--|--|--|--|
| Партизанский ... | Краш-тест для судна | Любой из персонажей «Репки» | | | | | | | |
| Мargarin вместо масла | Поэтесса Гиппиус | Запряжка гуськом | | | | | | | |
| Жидкая катастрофа | Музыкальный индивидуализм | Вымахал не по годам | | | | | | | |
| Делится самым кровным | Шабашник за рулём | Город в честь селекционера | | | | | | | |
| Мадьяр | Автомобильная антилопа | Быстрая любовь русского | | | | | | | |
| Право входа или доступа | «Собачий компас» | Сокор на рыбной диете | | | | | | | |
| Автомобильный «заводила» | «Грудь» Памелы Андерсон | Разумное содержание | | | | | | | |
| Колосистый букет | Актриса Клюка | Диаметр на военной службе | | | | | | | |
| Депозит желтых машин | «Сани гороховые» | Атака на крепость | | | | | | | |
| Эпоха Леонардо | Делает двойку восьмёркой | Количество гурман | | | | | | | |

Ответы на сканворд, опубликованный в № 25

По горизонтали: Ловелас. Филе. Сильвер. Худо. Пунш. Сцепка. Помол. Тире. Вилы. Шлем. Тесак. Рёва. Ларь. Сказ. Стук. Утро, Сарыч. Скула. Кран. Шалаш. Зонт. Лук. Ушиб. Сатира. Дизель. Зебу. Егор. Депп. Наём. Тушь. Лета, Крош. Боярин. Хна. Пиза. Кокс.
По вертикали: Тимуровец. Лесоповал. Волан. Лувр. Сердце. Улика. Штырь. Срыв. Полок. Алмаз. Ротор. Скала. Азы. Сосна. Усушка. Ралли. Чашка. Аура. Олигарх. Туземка. Изотоп. Беруши. Судьба. Топляк. Перо. Ганс. Тик.

История

Музыка БАМа

Ирина Павлова,
внеш. корр. «Сигнала»

День строителя — праздник творцов и созидателей, они строят города и прокладывают новые магистрали. На торжественных мероприятиях, где будут чествовать тех, кто прокладывает сегодня железнодорожные пути, строят мосты, теплотрассы и тоннели, конечно, будут звучать посвященные им песни. В том числе написанные 50 лет назад, когда строилась Байкало-Амурской магистраль.

Строительство БАМа стало временем расцвета творческого потенциала молодежи. Ведь ехали на эту стройку века люди молодые, романтики, полные творческой энергии. Они везли с собой вместе с нехитрым скарбом (рюкзак, теплый свитер, котелок) гитары. Старенькие, иногда полуразбитые, но драгоценные, эти гитары оказались в числе самых нужных, самых важных вещей для первопроходцев. Песни, часто собственного сочинения, посвященные друзьям и дороге, которую они начинали строить, звучавшие у вечерних костров, в палатках геологов и вагончиках, заложили фундамент неповторимому явлению в культурной жизни страны — бамовской песне, ставшей музыкальным символом эпохи.

Слышишь, время гудит —
БАМ,
На просторах крутых —
БАМ,
И большая тайга
покоряется нам.
Слышишь, время гудит —
БАМ,
На просторах крутых —
БАМ, —
Это колокол наших сердец
молодых!

Песня-восклицание, где всем известная аббревиатура зазвучала как мощный аккорд, была исполнена Муслимом Магомаевым на фестивале «Песня года» в 1974 году и сразу стала гимном БАМа.

Настроение и атмосферу комсомольскихстроек передает и песня Александры Пахмутовой и Николая Добронравова «Яростный стройотряд»:
Радостный строй гитар.
Яростный стройотряд.
Словно степной пожар,
Песен костры горят.
Эти авторы открыли и лирическую сторону комсомольской ма-

гистралы песней «До отправления поезда»

Старый мотив
Железных дорог,
Вечная молодость
Рельсовых строк...
Кажется, будто вся жизнь
впереди —
Не ошибись, выбирая пути!

Эти песни не были официальными. Написанные от души, они передавали человеческие чувства и эмоции. Среди песен о БАМе есть песни-размышления, есть лирические песни, маршевые, песни-размышления под стук колес.

Проложим за Байкалом
мы невиданный маршрут.
До отправления поезда
осталось пять минут.
Поездки композиторов и музыкантов по самым труднодоступным уголкам страны, концерты перед строителями на дощатой эстраде — все это, по советской традиции, было и привычным, и необходимым.

На БАМ ехали лучшие представители эстрады того времени: Иосиф Кобзон, Лев Лещенко, Валентина Толкунова, Людмила Сенчина, Надежда Чепрага, Вячеслав Ободзинский, Сергей Захаров. Певцы Борис Штоколов и Юрий Гуляев, артисты Большого театра СССР, балалаечник-виртуоз Михаил Рожков.

В их числе были и ВИА «Самозвезды» со своей прекрасной композицией.
Веселей, ребята,
Выпало нам
Строить путь железный,
А короче — БАМ!
Многие помнят песню композитора Владимира Шаинского на стихи Михаила Пляцковского, которую исполняли ребята из ансамбля «Пламя»:
Дорога железная,
Как ниточка, тянется...
А то, что построено,
Все людям останется.

Побывав на БАМе и знаменитый в то время американский эстрадный певец Дин Рид, исполнявший в сопровождении белорусского ансамбля «Верасы» свой хит «Дайте миру шанс!».
Песни, родившиеся на БАМе, остались достоянием страны. Их уже не вычеркнешь из истории, из народной души. Мы многим обязаны и тем песням, и тем строителям, для которых они сложены. Прав был Николай Добронравов, когда писал: «В песнях останемся мы».



Фото <http://opd.archives.kurganobl.ru>

Выступление посланцев Челябинской области, участников агитпоезда ЦК ВЛКСМ «Комсомольская правда» на одном из участков строительства БАМа. 1981 г.



Станция

Точка трех границ

Екатерина Белова,
Дорпрофжел на ДВЖД
Хасан

В кабинете начальника международного вокзала станции Хасан Алексея Вершинина детали строгого интерьера напоминают о соседстве с КНДР. На столе стоит фотография — на ней лидер Корейской Народно-Демократической Республики Ким Чен Ын. Он сидит на том же кресле для гостей, как когда-то и его отец Ким Чен Ир. Эта традиция, когда высокие гости отправляются с визитом в Россию по железной дороге и наносят визит начальнику вокзала, сохраняется больше 20 лет.

Точка трех границ

Алексей Вершинин в должность вступил в мае. До этого он руководил вокзалом Ледяная, расположенном рядом с космодромом Восточный в Амурской области. Предложение — перейти в Приморье — в точку трех границ, а здесь встречаются три страны: КНДР, Китай и Россия, воспринял позитивно.

«Интересный опыт. И я всегда хотел жить рядом с морем. Уверен, детям, а у нас с женой их трое, здешняя природа понравится, — говорит он. — Пойдемте, покажу окрестности».

Местная достопримечательность — виадук привокзальной площади. Отсюда открывается завораживающий вид на озеро Лотос, прекрасные цветы распускаются в июле. За ним виднеется китайская пагода и синие вершины корейских гор.

Вокзал Хасан с просторными холлами, современной системой досмотра, табличками-ориентирами на двух языках построили в 1989 году. Он рассчитан на прием 500 посетителей в сутки. Сейчас в производственных помещениях идет косметический ремонт,



Фото Екатерины Беловой

После пятилетнего перерыва в Хасан прибыл пассажирский поезд Пхеньян — Москва

в зале ожидания меняют систему отопления, электрику. Новое освещение планируется установить и на привокзальной площади. Железнодорожники готовят к празднику, посвященному 80-летию со дня освобождения советскими войсками Кореи от японских оккупантов. О чем будет свидетельствовать установка мемориальной доски.

Долгожданный поезд

Назначение нового начальника вокзала совпало с активизацией пассажирского движения в КНДР. В день нашего знакомства после пятилетнего перерыва, вызванного пандемией, прибыл первый пассажирский поезд с самым длинным маршрутом в мире Пхеньян — Москва. И, конечно, мы вышли его встречать.

Фото Екатерины Беловой

Корейский вагон в красно-белой-голубой «ливрее» доставила тепловозом с соседней станции Туманган локомотивная бригада депо Уссурийск. Сегодня на этом направлении обкатано 15 «экипажей», при увеличении объемов, как заверил начальник Дальневосточной дирекции тяги Артур Горбунов, их станет больше.

На пассажирских рейсах задействованы самые опытные локомотивщики. Один из них — Виктор Гунько, машинист первого класса. За плечами Виктора почти 19 лет железнодорожного стажа, последние четыре года он работает в пассажирском движении.

«Бригады специально обкатывают на такие пассажирские маршруты. Ведь ответственность другого уровня. Нужно хорошо знать инструкции, потому что пассажиров возем, и управление тормозами в локомотиве совсем другое, нежели в грузовом составе», — рассказывает Виктор Гунько. Помощник машиниста Семен Туленков в профессии два года и последние полтора работает в паре с Виктором, перенимая опыт и осваивая тонкости рейсов.

В КНДР локомотивная бригада, когда открылось движение, уже накатала рейсов 20.

«Путь от Хасана до Туманган занимает всего около 20 минут. Главная сложность — это тщательный досмотр на границе», — уточняет Виктор.

После короткого перегона бригада проводит в Тумангане около четырех часов.

«Нам разрешается гулять по

перрону, заходить в местный магазинчик, где можно купить воду, печенье, конфеты. Расплачиваемся российскими рублями, цены примерно, как в Уссурийске, — говорит, улыбаясь, Виктор. — Северо-корейские железнодорожники относятся к нам доброжелательно, любят поговорить, особенно на профессиональные темы».

Дружелюбное отношение к русским подтверждает и знакомство с главой корейского представительства на Хасане Ким Мингу. Он провожает и встречает здесь граждан КНДР.

«Четыре года, пока не перевели в Хасан, я работал в Красноярске. За это время полюбил Россию. Очень хочу, чтобы соотечественники увидели ее», — добавляет он.

Наталья Антипова, начальник пункта пропуска передачи вагонов, говорит, специфика работы на приграничной станции требует дипломатических навыков.

«По долгу службы мне пришлось бывать и на станции Туманган, она находится в трех километрах от Хасана, и в Раджине. Эта поездка помогла лучше узнать менталитет людей, с которыми мы общаемся по долгу службы практически каждый день. Привлекательна Северная Корея будет и для наших соотечественников», — уверена она. Сейчас, кроме маршрутов Пхеньян — Москва, Пхеньян — Хабаровск, три раза в неделю между Туманганом и Хасаном курсирует поезд, который возит рабочих КНДР и туристов. «Последних с каждым месяцем становится все больше. И это ра-

дует, значит, и в наш поселок воляется жизнь», — говорит Наталья.

Мост дружбы

Станция Хасан получила свое нынешнее название по одноименному поселку, расположенному в 300 км от Владивостока. В 1938 году началось строительство железнодорожной линии от станции Барановский до поселка Краскино. Основными целями этого проекта были освоение природных ресурсов южного Приморья и защита его границ от Японии.

Дорогу закончили прокладывая как раз к началу Великой Отечественной войны. И только после победного залпа работу возобновили, начав тянуть ветку до государственной границы с КНДР. В итоге конечным пунктом линии и стала станция Хасан. Она недолго оставалась тупиковой: через реку Туманган, по фарватеру которой проходит государственная граница, возвели временный деревянный мост, и уже в 1952 году «на ту сторону» прошли первые рабочие поезда. Однако со временем стало ясно: он не может обеспечить перевозку возрастающего грузопотока. Поэтому спустя шесть лет совместными усилиями строителей двух стран появился железнодорожный мост с металлическими пролетными строениями на каменных устоях. Он получил название «мост Дружбы».

В настоящий момент ведется строительство автомобильного перехода, который соединит Хасан и КНДР.



Виктор Гунько и Семен Туленков водят пассажирские поезда в КНДР

Сигнал

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

Заместитель главного редактора: М. Волкова
Ответственный секретарь: С. Захарова
Ведущий дизайнер: С. Протасова

ПОДГОТОВЛЕНО К ПЕЧАТИ
В ИНФОРМЦЕНТРЕ ЦК ПРОФСОЮЗА.

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

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

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

Тираж отпечатан в АО «Красная Звезда» 125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, д. 39
Тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62
<http://www.redstarph.ru>; E-mail: kr_zvezda@mail.ru
При перепечатке ссылка на «СИГНАЛ» обязательна.
Выходит 48 номеров в год. Общий тираж: 42 637 экз.
Номер подписан: 05.08.2025. Номер заказа: