

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК ДОНБАССА

21 мая 2020 г.

№5 (11584)

Цена договорная

Газета Донецкой железной дороги



*Слава героям -
железнодорожникам!*

На фронтах Великой Отечественной воевали сотни работников Южно-Донецкой железной дороги. За проявленные отвагу и мужество более 80-ти вчерашних железнодорожников были награждены орденом Отечественной войны. Десять были удостоены звания Героя Советского Союза.

Поздравляю ветеранов и железнодорожников Донецкой и Луганской Народных Республик с праздником Победы!

75-я годовщина Победы советского народа в Великой Отечественной войне – по-настоящему всенародный праздник. Это общее торжество для всех, чьи деды и прадеды участвовали в священной битве против фашизма!

В эти дни мы с глубокой благодарностью вспоминаем героизм всех, кто на фронте и в тылу приближал Победу, мужественно перенося испытания и утраты.

Огромный вклад в дело борьбы с фашизмом внесли железнодорожники. Работники стальных магистралей обеспечивали переброску к местам решающих сражений военной техники, боеприпасов и других грузов. Благодаря этому было подготовлено и проведено более 50 стратегических и наступательных операций. Завоеванная старшим поколением Победа сегодня вдохновляет нас на новые свершения, помогает преодолевать трудности и идти вперед.

Низкий поклон вам, дорогие ветераны. Мы всегда будем помнить о ваших подвигах и делать все возможное, чтобы сохранить эту неразрывную духовную связь времен и поколений!

Искренне желаю вам крепкого здоровья, счастья, благополучия и мирного неба над головой! С Днем Победы!

Василий НАЗАРЯН,
генеральный директор-председатель правления
Трансграничного концерна «Железные дороги Донбасса»

Уважаемые ветераны Великой Отечественной войны, труженики тыла, дети войны! Дорогие друзья и коллеги!

От всей души поздравляем вас с 75-й годовщиной Победы в Великой Отечественной войне!

Проходят десятилетия, но Великая Победа остается навечно вписанной в героическую летопись нашего Отечества как символ воинской славы и доблести, беспримерного мужества и негибаемой воли!

Сегодня мы с гордостью чествуем поколение победителей и отдаем дань глубокого уважения всем, кто воевал на передовой, трудился в тылу, поднимал страну из руин. Дорогие ветераны, участники боевых действий и трудового фронта, партизаны, бывшие узники концлагерей! Спасибо вам за самоотверженность и отвагу, стойкость и преданность родной земле!

С чувством горечи мы вспоминаем героев, не вернувшихся с войны. Вечная память тем, кто остался на поле боя, умер от ран или погиб в фашистских застенках.

В День Победы желаем всем ветеранам крепкого здоровья, активного долголетия, внимания близких! Пусть ваши внуки и правнуки будут достойными наследниками вашей славы, помнят правду о войне и с честью продолжают великие традиции народа-победителя!

Владимир КАБАЦИЙ,
генеральный директор
ГП «Донецкая железная дорога»

Сергей ЛЕСОВОЙ,
председатель Профессионального союза
работников Донецкой железной дороги

Восстановление инфраструктуры – первоочередная необходимость

В сложнейших условиях железнодорожники продолжают восстанавливать разрушенную в ходе боевых действий инфраструктуру. Один из примеров сплоченной и профессиональной работы коллектива дороги – запуск в эксплуатацию пункта технического обслуживания электровозов на базе локомотивного депо Дебальцево-Пассажи́рское.

Для качественного выполнения обязанностей, возложенных на железную дорогу, локомотивщикам необходимо неустанно поддерживать работоспособное состояние тягового подвижного состава. Основой же этого является система планово-предупредительных ремонтов, своевременно выполняемых в специализированных ремонтных пунктах бригадами квалифицированных специалистов.

Для обнаружения неисправности тягового подвижного состава в процессе эксплуатации проводится техническое обслуживание ТО-2. Его своевременное проведение позволяет установить и устранить неисправность на начальной ее стадии во избежание выхода из строя узла, агрегата или ТПС в целом.

До 2014 года в локомотивном депо Дебальцево-Пассажи́рское техническое обслуживание ТО-2 и текущий ремонт ТР-1 проводились в здании ангара «Плауэн» ПТОЛ по сектору «Запад» станции Дебальцево-Сортировочное. Но в результате активных боевых действий 2014-2015 гг. здание пункта технического обслуживания электровозов было критически повреждено. 3 сентября 2014 года обстрелы предприятия привели к сильным пожарам, а к январю 2015-го ПТО полностью вышел из строя.

– Тогда же сильно была повреждена контактная сеть и вся инфраструктура по Дебальцевскому узлу, – рассказал исполняющий обязанности начальника локомотивного депо Дебальцево-Пассажи́рское Дмитрий Песков. – Электровозы серии ВЛ8 нам пришлось передать в эксплуатацию в локомотивное депо Ясиноватая, там же осуществлялось их техническое обслуживание и ремонт.

Разрушения, которым подверглось

Дебальцево пять лет назад, многим казались необратимыми: разрушенные обстрелами цеха, изрешеченные осколками крыши, искореженные взрывами рельсы, сгоревшие до остова локомотивы. Но коллективу, не оставившему родной город, родное предприятие, удалось собраться с силами и приступить к ремонтным работам, в том числе и на территории локомотивного депо.

После восстановления линий контактной сети по Дебальцевскому узлу и смежным перегонам было возобновлено движение поездов на электротяге, организованы пункты смены локомотивных бригад по станциям Енакиеве, Угледорск и Дебальцево. Но при всем этом техническое обслуживание ТО-2 электровозы должны были проходить в локомотивном депо Ясиноватая. Такое положение дел приводило к непроизводительным расходам на одиночное следование электровозов в среднем 6150 лок.км. в месяц, что составляет 820 кВт.час в сутки или 3679 руб. в сутки. За год дороге приходилось переплачивать почти полтора миллиона рублей. Кроме того, из-за повышенной нагрузки возникали проблемы на пункте технического обслуживания электровозов по депо Ясиноватая.

Во избежание непроизводительных расходов руководством ГП «Донецкая железная дорога» в 2019 году было принято решение об организации пункта технического обслуживания электровозов серии ВЛ8 на базе ПТО тепловозов сектора «Пассажи́рский» локомотивного депо Дебальцево-Пассажи́рское.

Работу ПТО по выполнению ТО-2 электровозов было решено организовать в специализированном стойле в здании из ЛМК сектора «Пассажи́р-



ский» ТЧ-14.

Для обеспечения ПТО необходимой инфраструктурой коллективом депо был выполнен большой объем ремонтно-строительных работ. А именно: реконструкция пути №3 и смотровой канавы в здании из ЛМК; восстановление электрических сетей в здании цеха из ЛМК; обустройство шлейфа на позиции проведения ТО-2 для проверки работоспособности автоматической локомотивной сигнализации; изготовление системы для заправки моторно-осевых подшипников электровозов осевым маслом под давлением; восстановление эстакады для безопасного выполнения работ по осмотру и техническому обслуживанию электровозов; изготовление эстакады для безопасного выполнения работ по осмотру и экипировке электровозов сухим песком; монтаж и установка пескораздаточного бункера с технологическими трубопроводами; изготовление передвижного выжимного бака для транспортировки сухого песка из пескосушильного отделения сектора «Восток» и заправки раздаточного бункера сухим песком; разработан и согласован установленным по-

рядком технологический процесс. В депо была создана комплексная бригада квалифицированных слесарей по осмотру тягового подвижного состава.

Уже в начале мая текущего года пункт технического обслуживания локомотивов сектора «Пассажи́рский» приступил к проведению ТО-2 электровозам серии ВЛ8 в тестовом режиме. По состоянию на 18 мая дебальчанам было проведено 18 технических обслуживаний. С этого же дня в ПТО проводится полноценное техническое обслуживание ТО-2 электровозам ВЛ8 приписки ГП «Донецкая железная дорога», находящаяся в аренде ГУП «Луганская железная дорога».

Ежемесячно все это позволит сэкономить сумму 110370 руб., а по результатам работы за год экономический эффект составит 1192635 руб.

В дальнейшем при увеличении объемов перевозок планируется восстановление ПТО электровозов по сектору «Запад» локомотивного депо Дебальцево-Пассажи́рское.

Александр КОВАЛЕНКО

ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

От всей души поздравляю вас с великим праздником – 75-летием Победы в Великой Отечественной войне.

Для старшего поколения железнодорожников 9 Мая – самый почитаемый, самый главный из всех праздников. Большинство наших ветеранов помнят войну и знают о ней не понаслышке.

Участники боевых действий храбро сражались с оружием в руках, защищая каждую пядь нашей земли. Тыловики под бомбежками и артобстрелами бесстрашно водили поезд с оружием и боеприпасами на передовую. Досталось много горя и страданий детям войны.

Увы, с каждым годом, даже с каждым днем участников Великой Отечественной становится все меньше. Вечная и светлая память тем, кого сегодня нет с нами. Они навсегда останутся в наших сердцах.

Дорогие ветераны! Оставайтесь и дальше в строю! Будьте здоровы, счастливы, не поддавайтесь унынию, и пусть каждое мгновение жизни дарит вам радость.

Татьяна Супрунова,
председатель
Совета ветеранов
Донецкой железной дороги



Вместе мы одолеем и этого врага с «коронай»

Подготовку к 75-летию Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов Совет ветеранов дороги начал сразу после Дня защитника Отечества.

Предстояло сделать большой объем работы. И в первую очередь – подготовить списки участников боевых действий в Великой Отечественной, участников войны, труженников тыла, детей войны, узников концлагерей.

Сложность этой работы в том, что в нынешнее время чаще, чем раньше, взрослые дети забирают пожилых родителей к себе даже увозят в другие города. К тому же каждый день мы кого-то теряем – годы и болезни не щадят никого. Поэтому и списки ветеранов приходится пересматривать едва ли не каждый месяц.

К слову сказать, численность ветеранской организации не становится меньше: нас на учете состоит почти 10000 человек! На смену ушедшим приходят «юные» пенсионеры, многие активно включаются в общественную работу. Приступили

к работе новые люди: председателем Совета ветеранов Иловайского региона избрана Любовь Ивановна Лобода – ветеран СМЭУ Иловайск, организацию Дебальцевского региона возглавила Эльвина Дмитриевна Гончарова, работавшая до этого заместителем председателя регионального Совета, председателем Совета ветеранов Донецкого региона работает Петрова Татьяна Владимировна, бывший инструктор Детской железной дороги.

Конечно, обновить списочный состав без помощи Советов ветеранов на местах практически невозможно. И наши председатели первичного звена проделали в этом направлении большую работу.

Слова особой благодарности – сотрудникам службы управления персоналом дороги. Без их помощи нам пришлось бы очень тяжело.

Подготовка к празднованию 9 Мая

предусматривала и другие мероприятия: посещение ветеранов войны на дому, встречи с коллективами подразделений, но наши планы нарушила эпидемия коронавируса, невесть откуда свалившаяся на наши головы. Конечно, было бы большой ошибкой требовать от председателей Советов ветеранов организации каких-либо встреч, массовых мероприятий. Ведь доктора не устают напоминать, что пожилые люди особенно уязвимы в период эпидемии. Поэтому мы перешли на дистанционный режим работы.

Меня очень обнадеживает тот факт, что руководство дороги и профсоюзные организации незамедлительно подключили к работе по оказанию помощи ветеранам профсоюзные комитеты и молодежные советы дороги. Спасибо огромное всем. Мы верим, что все вместе и этого врага с «коронай» мы одолеем, и все у нас будет хорошо!

Татьяна СУПРУНОВА

История депо: первый юбилей музея

Уникальные фотографии, награды, исторические книги, архивные документы... 1 мая музей революционной, боевой и трудовой славы локомотивного депо Ясиноватая-Западное отметил свой первый юбилей – 5 лет с момента открытия. Идея его создания родилась у группы энтузиастов – работников депо в нещадно обстреливаемой Ясиноватой, а музей стал визитной карточкой предприятия.

Торжественное открытие музея революционной, боевой и трудовой славы локомотивного депо Ясиноватая-Западное один из инициаторов его создания Валерий Аксёнов помнит в мельчайших подробностях.

– 1 мая 2014 года в разгар боевых действий на Донбассе мы отмечали 130-летие локомотивного депо Ясиноватая-Западное, – вспоминает машинист-инструктор локомотивных бригад Валерий Аксёнов. – Было все очень торжественно. После церемонии открытия гости прошли в выставочные залы. Многие из представленных экспонатов вызвали неподдельный интерес. Довольно широко были представлены медали, ордена, форменная одежда разных эпох, домашняя утварь прошлого века, печатные машинки. В экспозиции был арифмометр, музыкальный проигрыватель, патефон 1935 года выпуска, который смог порадовать присутствующих любимой музыкой. Но на момент открытия экспонатов было не очень много, сейчас их стало в разы больше.

На первый взгляд, непростая в исполнении идея благодаря вдохновению сотрудников депо и поддержке руководителей начала воплощаться в жизнь. Было выделено помещение, произведен ремонт, начался поиск необходимого инвентаря, а потом и экспонатов.

– Немаловажную роль в возникновении идеи открытия музея сыграла книга, посвященная развитию Ясиноватой, которая была выпущена к 100-летию города, – рассказывает Валерий Аксёнов. – Кроме того, что в ней рассказывалось о промышленных предприятиях города, развитии сельского хозяйства, речь шла и о нашем депо. В той же книге говорилось, что коллектив

депо загорелся идеей создания музея, но у них что-то не получилось. Вдохновленные идеей железнодорожников-фронтовиков, спустя годы мы решили воплотить ее в жизнь. Первым делом мы отправились к начальнику депо, тогда эту должность занимал Поддипанов Дмитрий Викторович. Он выделил нам помещение, помог с ремонтом. Потом мы вышли на ныне покойного Владимира Донченко, основателя и директора музея истории и развития Донецкой железной дороги. Он помог нам со специальной музейной мебелью – столами, витринами и т. д.

Затем начался сбор экспонатов. Часть активисты обнаружили в шкафах – они остались от фронтовиков, которые планировали создание музея, часть искали самостоятельно. Обращались в Совет ветеранов Донецкой железной дороги, к коллегам, пенсионерам-железнодорожникам, фронтовикам, их родственникам.

– Многие экспонаты принесли сотрудники депо, также мы обращались к людям на встречах коллективов, ходили по домам, звонили, – вспоминает Валерий Петрович. – Обошли около 100 ветеранов, рассказывали им о нашей идее, убеждали. Многие поверили нам, откликнулись. Люди безвозмездно жертвовали форменную одежду разных годов, фуражки, значки, фотографии. То, что многим было дорого как память, стало частью нашего музея.

Сейчас в музее революционной, боевой и трудовой славы локомотивного депо Ясиноватая-Западное – тысячи экспонатов. Они рассказывают о том, как была основана и развивалась железная дорога, о героических поступках сотрудников депо во времена войн и революций, о трудовых буднях.

– Каждый экспонат в музее по-своему уникален, – уверен Валерий Аксёнов. – Одним из самых значимых является старинная книга, настоящий фолиант – «Екатерининская железная дорога» 1910 года издания. Среди экспонатов – специальные именные жетоны образца 1884 года, которые выдавались железнодорожникам, рукописи – воспоминания участников гражданской войны 1905-1917 годов, печатные машинки 30-х, 40-х, 50-х годов. Есть целая коллекция железнодорожных фонарей, начиная от фитильных и керосиновых, заканчивая современными – аккумуляторными. Также у нас есть целое собрание рундучков – портфелей, с которыми паровозные, локомотивные или электровозные бригады ходили на работу.

Довольно широко в музее представлена тема Великой Отечественной войны. Среди экспонатов – медали, ордена, военные билеты, приказы.

– В годы Великой Отечественной войны каждый железнодорожник, кроме должности, имел воинское звание, – проводит экскурс в историю наш собеседник. – Начальник дороги был генерал-майором, начальник депо – полковником, помощник – лейтенантом и т. п. Сформированные колонны НКПС занимались перевозкой грузов гражданского и военного назначения: с фронта вывозили раненых, на фронт доставляли вооружения и живую силу. Документы, подтверждающие это, тоже представлены у нас в музее. Также имеются паспорт 40-х годов, военный билет, всевозможные наградные листы за подписью Верховного главнокомандующего. Много информации посвящено сотрудникам депо – участникам Великой Отечественной войны, тем, кто восстанавли-



вал разрушенное предприятие в послевоенный период. Имеются и уцелевшие листовки, которые гитлеровцы разбрасывали над нашими окопами.

В этом году к 75-летию Великой Победы в депо создали «Уголок славы» – как знак уважения и дань памяти подвигу защитников родной земли.

– Активное участие в работе принимал наш художник Владимир Куликов, – рассказал Валерий Аксёнов. – Он расписал стены у входа в актовый зал композициями, посвященными Великой Отечественной войне. На одной изображен командир, поднимающийся в атаку своих бойцов. Она написана по мотивам знаменитой фотографии «В атаку». Среди экспонатов – газета, датированная 22 июня 1941 года. Именно в ней было напечатано историческое обращение В.М. Молотова о начале войны.

В зоне, посвященной Великой Победе – картина с водружением знамени над Рейхстагом. Рядом – газета за 9 мая 1945 года.

Следующая экспозиция посвящена Льву Львовичу Шестакову, железнодорожнику депо станции Авдеевка, герою Советского Союза, летчику-истребителю, командиру авиационного полка, полковнику. Он погиб в 1944 году во время воздушного боя.

Напротив – экспозиция, посвященная легендарному бронепоезду «Брянский рабочий». Созданный совместными усилиями донецких металлургов

и ясиноватских железнодорожников, он прошел всю войну и стал грозой для гитлеровцев. Все железнодорожники, служившие на бронепоезде, остались в живых, а по возвращении домой написали свои воспоминания. Они хранятся у нас.

Представлены в музее локомотивного депо и «современные» экспонаты, ставшие свидетельством войны на Донбассе: неразорвавшиеся снаряды, осколки мин. Их собрали железнодорожники на территории родного депо.

– Уголок, посвященный боевым действиям на Донбассе, у нас представлен довольно широко, – рассказывает Валерий Аксёнов. – Здесь портреты погибших деповчан-ополченцев, как знак памяти и уважения, много фотографий сотрудников, которые тушили пожары после обстрелов, восстанавливали предприятие.

Уже 5 лет с удовольствием посещают музей локомотивного депо Ясиноватая-Западное школьники города, студенты специализированных учебных заведений Донецка, проводятся экскурсии для желающих.

Для организаторов музея – это не только возможность показать героический боевой, трудовой и духовный путь коллег-железнодорожников, но и возможность оставить послы для будущих поколений: что Родину нужно защищать, работу – ценить, семью – беречь.

Елена СУШКОВА

В дорожном музее обновляют уникальную раритетную технику



Реставрация и ремонт такого масштаба последний раз осуществлялись еще до начала боевых действий на Донбассе – в 2012 году.

Несмотря на сложное финансовое положение, дорогой выделены сред-

ства на приобретение необходимых материалов. Ремонтные работы выполняются исключительно силами железнодорожников согласно плану, утвержденному руководством ГП «Донецкая железная дорога». По своим

Реставрация уникальных натуральных образцов подвижного состава продолжается в музее истории и развития Донецкой железной дороги. Восстановительные работы были организованы Государственным предприятием «Донецкая железная дорога» в связи с 75-летием Победы в Великой Отечественной войне.

направлениям в музее работают представители локомотивного депо Дебальцево, Донецкой дистанции пути и СМЭУ Донецк, вагонных депо Иловый и Ясиноватая. В работах также задействованы специалисты подразделений службы сигнализации и связи, службы электроснабжения, пассажирской службы.

Напомним, нынешний год – юбилейный для музея истории и развития Донецкой железной дороги. Он открылся в историческом здании бывшего паровозного депо станции Юзово 4 августа 2000 года. В документально-исторической экспозиции музея, основу которой составляет семейная коллекция основателя и директора музея, ныне покойного Владимира Донченко, представ-

лены до 10 тысяч единиц документов и материалов.

Настоящая гордость музея – натурные образцы раритетной железнодорожной техники, построенной в период с 1909 по 1982 годы. Среди натуральных образцов локомотивов полной комплектации: паровоз серии ТЭ-6115 1943 года выпуска, который относится к трофейной железнодорожной технике; грузовой паровоз серии СОМ17 3146, изготовленный в 1941 г., и многие другие (об этих исполинах железных дорог мы подробно писали в «ЖД» №2 от 19 февраля 2020 г.). Есть в дорожном музее и единственный на всем постсоветском пространстве маневровый танк-паровоз Ы-2062 «Кукушка», изготовленный в 1929 году (на фото).

В каждой семье есть свой герой

Время бессильно ослабить память о стойкости и мужестве наших предков. В год 75-летия Великой Победы редакция газеты «Железнодорожник Донбасса» предложила работникам Донецкой железной дороги рассказать о своих родных и близких, воевавших на фронтах Великой Отечественной войны, трудившихся в тылу, переживших тяготы военного лихолетья. Мы благодарим всех, кто откликнулся на наш призыв пополнить ряды Бессмертного полка и поделился воспоминаниями о своих героях.



Николай ДЕМИДОВ

Об основателе целой династии дебальцевских железнодорожников Павле Будько рассказал его внук – главный технолог локомотивного депо Дебальцево-Пассажи́рское Сергей Константинович Будько. О своем деду он вспоминает с неизменным чувством гордости: «До сих пор Павел Константинович является настоящим примером трудолюбия и профессионализма для всей нашей семьи и для всех, кто его знал. Мне было всего пять лет, когда дедушка умер, но я очень хорошо помню, как на похоронах нес его награды, помню, как в процессии несли почетное знамя. Всю свою жизнь он отдал Донецкой железной дороге, и свой бесценный опыт передал детям и внукам, которые пошли по его стопам».

Павел Будько родился в 1897 году. В 1941 году он был в рядах железнодорожников, сыгравших важнейшую роль в масштабных эвакуационных мероприятиях, транспортировке и сохранении промышленных ресурсов Донбасса.

После освобождения нашего края от фашистов Павел Константинович сразу же был направлен на восстановительные работы. За восстановление станции Карахаш Луганской области Павел Будько был награжден



Александр ЛИТВИН

Орденом Ленина.

Вплоть до выхода на пенсию в 1956 году Павел Константинович работал дежурным по станциям Петровеньки, Комендантская, Фащевка, начальником станции Кокино. «Пример деда, воспоминания о его труде, о его достижениях помогает и в наше нелегкое время, – уверен Сергей Будько. – Благодаря таким людям, как он, мы верим, что тоже сумеем преодолеть все трудности!»

О своем героическом деду Александре Васильевиче Литвине рассказала заместитель начальника хозяйственной службы Оксана Стулина. Двадцатилетним парнем он был призван в армию и с 1939 года служил на Дальнем Востоке. Оттуда начался и его военный путь артиллерию. Александр Литвин прошел всю Великую Отечественную войну, был контужен и ранен. Великую Победу встретил командиром взвода артиллерийского полка. За отличную службу Александр Литвин был награжден орденами Красной Звезды и



Антонина ЯРМОЛКА

Отечественной войны I и II степени, медалью «За отвагу».

После войны Александр Васильевич вернулся в родной Донбасс, жил в селе с символическим названием Свободное, здесь создал семью. Он безмерно любил детей и внуков. О войне старался не рассказывать, но родные помнят его скупые мужские слезы во время показа кинофильма «Горячий снег».

Александр Литвин трудился механиком на тяжелом металлургическом производстве, был уважаем коллегами и односельчанами. Но вредные условия работы и старые боевые раны забрали у ветерана войны здоровье и силы. 23 апреля 1986 года Александра Васильевича не стало, но память о нем вечно будет жить в сердцах его потомков.

Бережно хранят память о героических предках в семье старшего инспектора хозяйственной службы ГП «Донецкая железная дорога» Натальи Рыженковой. Ее дед Матвей Егорович Рыженков прошел всю Великую Отечественную войну, а начал свою службу в кавалерии еще в Финскую. В 1941 году опытный боец



Павел БУДЬКО (слева)

бился с врагом в составе легендарного 2-го кавалерийского корпуса под командованием генерал-майора Льва Доватора. Позднее Матвей Рыженков служил в разведке, принимал участие в освобождении Праги. За боевые заслуги был удостоен Ордена Красной Звезды.

Подневольный труд на фашистов отобрал несколько лет жизни у бабушки Натальи Рыженковой – Анны Ивановны Гронской, которую угнали в Германию в 16-летнем возрасте. После освобождения советскими войсками девушка вернулась на Родину. Анна Ивановна Гронская посвятила свою жизнь Донецкой железной дороге – много лет она трудилась в ПМС-62 на станции Майорск.

Муж Анны Ивановны – Николай Дмитриевич Демидов в возрасте 17 лет приписал себе один год, чтобы попасть на фронт. Вместе с однополчанами танкист Демидов сдерживал натиск захватчиков под Сталинградом, но в ходе ожесточенных боев вся его часть попала в плен. Дальше были концлагерь, каторжный труд, непреклонная вера в Победу и, наконец, долгожданное освобождение. За храбрость и мужество Николай Дмитриевич Демидов был награжден орденом Великой Отечественной войны.

Тяжелейшие испытания выпали на долю тех, кто был угнан на принудительные работы в Германию. Постигла такая судьба и Антонину Ивановну Ярмолку – бабушку курьера экспедиции хозяйственной службы ГП «Донецкая железная дорога» Виктории

Тополовой. По нерадостному совпадению Антонина Ярмолка родилась 22 июня и встретила свое совершеннолетие в тот трагический день 1941 года. Уже 17 сентября 18-летняя девушка оказалась среди многочисленных «остарбайтеров». На протяжении нескольких лет ей приходилось в нечеловеческих условиях работать на заводах в глубоком германском тылу. Ее вместе с другими рабами выгоняли на работу даже после Дня Победы. Освобождение пришло только после



Анна ГРОНСКАЯ

того, как были уничтожены фашисты, противившиеся уже объявленной капитуляции.

Ни тяжелый труд, ни моральные потрясения не сломили дух Антонины Ярмолки. После возвращения домой она выучилась на бухгалтера и отдала любимой профессии многие годы мирного труда.

«Бабушка, с которой я прожила до 16 лет, была для меня настоящим другом, – вспоминает Виктория Тополова. – Она никогда не рассказывала про военные годы, но своим жизненным опытом обязана бабушке».

Всем нам еще очень много предстоит вспомнить и рассказать о тех, кому мы обязаны жизнью и свободой! Присылайте фотографии и воспоминания о своих героях на электронный адрес gr.dnrailway@gmail.com, и мы расскажем о них на страницах газеты «Железнодорожник Донбасса» и в наших официальных группах в социальных сетях!



Матвей РЫЖЕНКОВ

Александр КОВАЛЕНКО

Жизнь и война под прицелом объектива

Мы помним каждого героя Великой Отечественной войны, гордимся, уважаем и трепетно храним память об их подвигах. О своем деду – военном фотографе, рассказал внук фронтовика, заместитель начальника Ясиноватской дирекции железнодорожных перевозок ГП «Донецкая железная дорога» Игорь Лебезнев. Андрей Николаевич Бородин прошел всю войну, был награжден Орденом Красной Звезды, медалями за боевые заслуги.

– Своего деду Андрея Николаевича Бородина я, к сожалению, знаю только по фотографиям, – рассказывает Игорь Лебезнев. – Но мне о нем много рассказывали родители. Он был замечательным фотографом, веселым и общительным человеком, настоящим героем. Андрей Бородин родился в поселке Зуевка тогда Сталинской области. В 19 лет он пошел служить в Красную Армию, и когда началась война, был

в составе 2-го и 1-го Белорусского фронтов.

– Дед был и военным корреспондентом, – говорит Игорь Лебезнев. – Часто именно из его материалов узнавали главные фронтовые новости: что осажденный Ленинград еще держится или что советские войска вошли в Берлин.

Первой наградой старшего сержанта Андрея Бородина стала медаль «За отвагу». Ее он получил в 1943 году

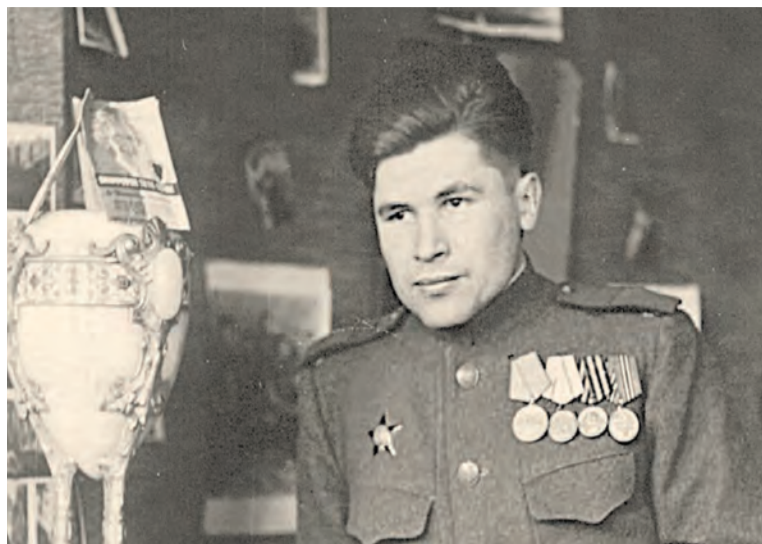
взятых советскими войсками в районе отметки 40,4 - Поречье, Андрею Бородину пришлось выполнять боевое задание, находясь под непрекращающимся ружейно-пулеметным и артиллерийско-минометным огнем. Но он быстро разыскал оборонительные сооружения противника и сфотографировал их, обеспечив выполнение поставленной задачи на 9 часов раньше срока.

Тремя днями позже, выполняя вновь поставленную задачу по рекогносцировке и фотографированию оборонительных сооружений противника, занятых советскими войсками, боец попал под сильный артиллерийско-минометный огонь и огонь снайперов. Часть каскет, висевших у него на боку, были разбиты осколками, но старший сержант Бородин полностью выполнил боевое задание на 7 часов раньше установленного времени.

– Почти всю войну дед прошел с любимым фотоаппаратом «Москва» на плече. Вместе они выбирались из множества фронтовых передышек, – вспоминает Игорь Лебезнев. – Во время выполнения одного из заданий – сбора данных при артобстреле – осколок от разорвавшейся мины попал ему в бок, а основной, по счастливой случайности, пришелся именно на фотоаппарат.

О войне Андрей Николаевич Бородин рассказывать не любил, хотя поведать было что. Воспоминания о боях за Ленинград были для него самыми тяжелыми.

– После того, как отбили Ленинград, дед прошел весь Северный фронт, принимал участие в штурме Берлина, – с гордостью рассказывает внук. – Они с сослуживцами даже



сфотографировались на стене Бундестага – именно на той, где на знаменитой фотографии стоит советский воин со Знаменем Победы в руках.

Демобилизовали Андрея Бородина в марте 1946 года. За образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленные при этом доблесть и мужество он был награжден Орденом Красной Звезды, медалями «За отвагу», «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией», «За взятие Берлина», «За взятие Кенигсберга».

После войны Андрей Николаевич вернулся в разрушенную Зуевку. Впереди было много работы – восстановление поселка, любимая работа в газете «Вестник» и новые

фотографии: строительство шахты «Коммунист», Зуевской ТЭС и, конечно же, родные донбасские просторы.

Всю войну прошли и три брата Андрея Бородина: Дмитрий служил в железнодорожных войсках, Сергей – в морском флоте, Иван был танкистом. Младшего брата Александра призвали в 1943-м, он погиб под Запорожьем.

– Братья, когда пришли с войны, обзавелись семьями, – говорит Игорь Лебезнев. – И так получилось, что все назвали своих сыновей в честь погибшего брата. Деды говорили, что вместо одного погибшего за Родину воина появилось три защитника – три Александра.

Елена СУШКОВА



уже подготовленным бойцом. Но профессиональное занятие фотографией сыграло свою роль – Андрей стал военным фотографом (фотолаборантом) в артиллерийских войсках. Его основной задачей была аэрофоторазведка, выполнение фотофиксации результатов отработки артиллерии – фактически потеря техники и людей противника после боя.

В 1941 г. в составе артиллерийских войск Бородин воевал на Северо-Западном фронте, в 1942 г. – на Волховском, в 1944 г. – в составе Ленинградского фронта, затем 3-го и 1-го Прибалтийского, в 1945 г. – в

за участие в освобождении Ленинграда.

22 июля 1943 г. он получил боевое задание на фотографирование работы собственной артиллерии во время наступления. Выполняя поставленную задачу, фотолаборант оказался под артогнем, был дважды оглушен разрывами снарядов противника, но продолжил свою работу. Боевое задание было выполнено своевременно и точно.

17 августа 1943 г. при рекогносцировке и фотографировании оборонительных сооружений противника, разрушенных артиллерией и за-



Боевой путь связистки Марии Нефедовой



Мария Александровна Нефедова родилась 13 декабря 1924 года в Ивановской области в многодетной семье. Дети помогали родителям по хозяйству, отец занимался торговлей. В годы коллективизации отец не захотел идти в колхоз, и его отправили в ссылку, а все добро конфисковали. Осиротевшая семья голодала. Старшие Машины братья ушли на заработки, младшую се-

стру мать сдала в приют, чтобы кроха не умерла с голоду.

Когда Маше было 4 года, мать умерла. Соседи, как могли, подкармливали малышку, а в 1928 году девочка с одним из братьев попала в детский дом в деревне Контеева Буйского района.

В детдоме Мария окончила 10 классов и сразу шагнула во взрослую жизнь – началась война. В первый год войны

Ветерана Великой Отечественной войны, участницу боевых действий Марию Александровну Нефедову поистине можно назвать живой легендой. 95-летняя пенсионерка-железнодорожница ОП «Станция Дебальцево-Сортировочная» в годы войны была связисткой артиллерийской батареи. За храбрость, стойкость и мужество она награждена Орденом Отечественной войны II степени, орденом «За мужество» III степени.

окончила ФЗУ в Ярославле, освоила профессию токаря. Работала токарем на заводе имени Серго Орджоникидзе. Трудилась по 20 часов в сутки, обтачивала детали для военной техники.

Потом была эвакуация на станцию Энгельс, работа на приборостроительном авиационном заводе. Девушка выкладывалась по полной, но считала, что ее место на фронте. Как только ей исполнилось 18 лет, пошла в военкомат.

Мария попала в 1865 зенитно-артиллерийский полк третьего Белорусского фронта, а вскоре стала командиром отделения полевой связи. Во время выполнения боевых задач несколько раз была ранена, лечилась в госпиталях. Победу встретила под Кенигсбергом. За героизм и мужество в годы Великой

Отечественной Мария Нефедова награждена орденом Отечественной войны II степени, орденом «За мужество» III степени, медалью «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне».

В одном из госпиталей Мария встретила будущего мужа. Его родные похоронили на сына две похоронки, а он выжил и вернулся домой в Дебальцево с красавицей-женой.

Нефедовы пошли работать на железную дорогу. Муж выучился на машиниста. Сама Мария Александровна начинала машинисткой-делопроизводителем, была ревизором.

Жизнь Марии Нефедовой, как и многих людей ее поколения – яркий пример героизма, самоотверженности и преданности Родине.

Железная дорога длиною в жизнь

Разбирая архив периодической железнодорожной печати нашего дорожного музея пятидесятилетней давности, я заинтересовалась очерком писателя Алексея Азарова под названием «Дорога в жизнь» в газете «Гудок» от 12 августа 1969 года. На страницах газеты открывалась новая рубрика «Судьбы страны – судьбы людей», и этот очерк стал первым, рассказывающим о семье Героя Социалистического труда Василия Яковлевича Дубины из Дебальцево и его знаменитой династии железнодорожников.

Основатель династии – Андрей Григорьевич Дубина. Родом он был из деревни Воровка, что в пяти километрах от современного Енакиево, и на расстоянии совсем близком от построенной в 1878 году Донецкой каменноугольной железной дороги. Вот сюда и устроился работать крестьянский паренек. Сначала был путевым обходчиком, затем стал возить уголь для железнодорожных мастерских.

Его сын, Яков Андреевич Дубина свою трудовую биографию начал в 1895 г. в должности ремонтного рабочего на станции Хацапетовка (ныне Углегорск). С 1917 по 1920 г. работал бригадиром пути, а затем до ухода на пенсию в 1935 г. – дорожным мастером на станции Дебальцево-Сортировочная. Это – сухие строки из его трудовой книжки.

А вот воспоминания самого Якова Андреевича, напечатанные в газете «Железнодорожник Донбасса» от 1 января 1939 г.: «У отца нас было много, а зарабатывал он мало. Малышом я пошел на ремонт пути. Выбивался «в люди». Десять лет работал ремонтным рабочим, шесть лет – подстаршим и только после этого старшим рабочим. А работал, скажу откровенно, честно. Но разве тогда ценили наш труд...»

И все-таки он, ремонтный рабочий Яков Дубина, был счастлив. Хотя бы потому, что на свои 17 рублей мог кое-как прокормиться и даже «построил» пальто и выходные сапоги. Правда, не сразу, а откладывая по копейке, только годика через два. Затем прикупил картуз, косоворотку с перламутровым «разговором» и, надевая их, чувствовал себя основательным человеком при важном деле.

Яков не просто махал молотком. Был он наблюдательным и любознательным. Отмечал и запоминал все тонкости работы ремонтного рабочего и стал лучшим в своей профессии. Правда, тогда, в царские времена, ему это и мешало. Десятники, чуя возможного конкурента, взыскивали с него круче, чем с остальных, ставили на самые грязные и неудобные работы, грозились прогнать. И прогнали бы, не будь он действительно очень хорошим рабочим.

Началась Гражданская война. Шли и шли на фронт через Дебальцево военные поезда... В 1919-м железнодорожники Дебальцевского узла создали свой бронепоезд, и Яков Дубина в качестве дорожного мастера отправился на нем на фронт. Под градом белогвардейских пуль восстанавливал разрушенное железнодорожное полотно.

В это время в его семье подрастало уже третье поколение железнодорожников: шестеро сыновей и три дочери. В будущем Дмитрий стал диспетчером на станции Дебальцево, Иван – начальником станции Мануилровка, Григорий – дежурным по станции на станции Дебальцево-Сортировочная. Три сестры свою трудовую биографию начинали разнорабочими в депо, вышли замуж, мужья их тоже были железнодорожниками. Все их дети и дети детей тоже связали свою судьбу с Дебальцевским железнодорожным узлом.

Сын Якова Дубины Василий пришел в депо Дебальцево-Восток в 1925 году 16-летним паренком. Начал трудовую биографию разно-

рабочим, был помощником слесаря, поездным кочегаром, с 1929 года – помощником машиниста паровоза. Он упорно шел к своей цели: стать машинистом, постоянно учился, осваивая тонкости профессии.

Не отставали от Василия и младшие братья Михаил и Николай. Их первым учителем стал замечательный наставник – молодой по возрасту, но опытный машинист Яков Будаев. Вместе с другом Николаем Шашковым они создали в депо комсомольско-молодежный локомотив. Именно создали, ибо облюбованными ими паровозы серии Эу №677-17 числились в тяжелобольных и восстановлению не подлежали. Собирали его буквально по винтикам. Не хватало многих деталей – отбирали их со списанных в утиль паровозов. Из дома принесли ветошь, краску. Василий Дубина и его братья стали активными участниками создания этого локомотива, а Василий даже включили в состав экипажа паровоза помощником машиниста.

В 1931 году началась служба в рядах Рабоче-крестьянской Красной Армии. Василий Дубина был направлен в железнодорожный полк №6, дислоцировавшийся в Киеве. Наряду с военным делом в свободное время самостоятельно изучал паровозное хозяйство, и в 1932 году с согласия командования полка был направлен в управление Юго-Западных железных дорог для сдачи экзамена. Для дальнейшего прохождения службы боец вернулся с удостоверением на право самостоятельного вождения паровоза и был зачислен машинистом полкового паровоза. Вернувшись в родное депо Дебальцево-Восток, Василий продолжил работать на своем комсомольско-молодежном локомотиве Эу№677-17, но уже машинистом.

В 1938 году железнодорожный транспорт получил новую технику. В депо поступили мощные локомотивы – паровозы «ФД», и многие стремились попасть работать на этих красавцах-машинах. Мечтали об этом и братья Дубины, тем более что все они уже получили профессию машиниста паровоза и стали квалифицированными специалистами.

Недолго думая, Василий Дубина обратился к руководству депо с предложением организовать семейный комсомольский паровоз №20-1393 серии «ФД». Назвали его «КИМ» – Коммунистический интернационал молодежи. В его составе: старший машинист – Василий Дубина, машинисты – братья Михаил и Николай, помощники машинистов – Иван Фролов, Федор Середа и Виктор Кондратьев, кочегары – Захар Субботин, Михаил Роговцев и Николай Колесников. Марку комсомольского «семейного» паровоза держали высоко.

Экономия технических ресурсов на промышленных предприятиях всегда стояла и стоит во главе угла. Как решала эти важные вопросы наша бригада? В ту пору норма среднесуточного пробега составляла 320 км. Экипаж решил сломать ее и на коротком плече Дебальцево-Картушено увеличил пробег до 450-500 км. Мало того, между подьемочными ремонтами пробег довели до 75 тыс. км – в два с лишним раза превысив еще одну считавшуюся до недавнего незыблемую норму. Используя тех-



Братья Василий, Михаил и Николай Дубины

нические резервы паровоза, увеличили вес вождения тяжеловесных поездов до 3 тыс. тонн вместо 2,3 тыс.

Когда в аномально холодную зиму 1938-1939 годов сложилась угрожающая ситуация по нехватке угля в Москве и Ленинграде, был организован угольный маршрут из Донбасса, и первым, кто повел по нему грузовой поезд, стал комсомольский «семейный» паровоз ФД20-1393. Бригада поставила еще один рекорд: расстояние в 1200 км было преодолено в кратчайший срок со среднесуточным пробегом в 700 км.

По поручению Наркомата путей сообщения молодежный экипаж водил поезд с военным грузом и на Финский фронт.

Приказом №83 от 7 июня 1940 года «За проявленные образцы социалистического труда, за инициативу и энергию в деле улучшения работы дороги» братья Василий, Михаил и Николай Дубина были награждены значками «Почетному железнодорожнику», а Василию Яковлевичу были также вручены именные часы «От наркома путей сообщения».

О вероломном нападении Германии экипаж узнал, находясь в очередном рейсе. Из воспоминаний Василия Яковлевича Дубины: «Война внесла значительные коррективы в жизнь каждого из моих соратников и членов семьи. Николай ушел машинистом на бронепоезд № 11, сооруженный силами колллектива депо Дебальцево-Сортировочное. В колонну особого резерва НКПС был направлен Григорий Дубина. От ран, полученных во время бомбежки, в самом начале войны умер мой старший брат Иван. Погиб он героически – на посту начальника станции Мануилровка, когда рассредотачивал горящие вагоны, освобождая главные пути станции для пропуска эшелонов с эвакуированными детьми».

Сам Василий Яковлевич с братом Михаилом продолжали водить эшелоны с грузом для фронта и тыла теперь уже по военным маршрутам. Работали на паровозе серии Эу № 686-27.

Хочу привести выдержки из записей Василия Яковлевича Дубины о войне: «В туман, метель, гололед не работает автотранспорт. Морской не работает в шторм, речной – в морозы, воздушный – в туман, грозу, снегопад. И только железнодорожный везет свои грузы в любое время суток и в любую погоду. Поэтому вся нагрузка по обеспечению фронта в период Отечественной войны легла на железнодорожников. Красная Армия и железнодорожный транспорт – это родные братья. Работая в трудных условиях военного времени под открытым небом днем и ночью, мы и отдыхали под обстрелами вражеской авиации и артиллерии. Для нас не было окопов, блиндажей. Наш дом – это вагон при

паровозе. Не щадя жизни мы защищали нашу Родину...».

5 ноября 1943 года приказом Президиума Верховного Совета СССР в числе других железнодорожников старшему машинисту Василию Яковлевичу Дубине было присвоено звание Героя Социалистического труда. А приказом №697 от 21 ноября 1943 года «За трудовой героизм, проявленный при выполнении заданий Правительства и командования Красной Армии в дни Великой Отечественной войны» Василию Дубине было во второй раз присвоено звание «Почетного железнодорожника». В трудовую книжку Михаила Дубины внесена запись: «За безаварийную, своевременную доставку военных грузов к линии фронта объявить благодарностью».

Война для экипажа Василия Дубины, на тот момент занимавшего должность заместителя начальника колонны паровозов НКПС №44, закончилась в Польше в городе Кракове. Здесь же Василию Яковлевичу был вручен третий значок «Почетному железнодорожнику».

Василий Дубина работал заместителем начальника депо, машинистом-инструктором. Все силы и энергию отдавал обеспечению безаварийного вождения тяжеловесных поездов. Занимался новаторством, передавая свой опыт, знания, навыки и мастерство молодым железнодорожникам. Избирался депутатом городского Совета трудящихся, был членом Президиума райпрофсожа, членом Дорпрофсожа – отвечал за обеспечение жильем труженников Донецкой дороги. Уже в мирной жизни был награжден орденами Ленина и Трудового Красного Знамени, многочисленными медалями, грамотами. Свой трудовой путь, выйдя на пенсию, Василий Яковлевич завершил в 1964 году.

На вечном хранении у локомотивного депо Дебальцево установлен знаменитый паровоз ФД20-1393 под названием «КИМ» (Комсомольский Интернационал Молодежи). Своим величественным видом он не дает забыть, как вершилась история развития профессионального мастерства труженников Дебальцевского железнодорожного узла.

В завершение хотелось бы отметить, что при самых общих подсчетах потомков Андрея Григорьевича Дубины по прямой, боковой и, так сказать, по касательной линиям на железнодорожном транспорте работало и работает около трехсот человек. И половина из них – на Дебальцевском железнодорожном узле, многие – в депо Дебальцево.

Людмила ДОНЧЕНКО,
методист музея
истории и развития
Донецкой железной дороги

Как промышленники подъездные пути отстояли

В год 150-летия Донецкой магистрали мы продолжаем цикл публикаций об истории первых железных дорог Донбасса, основанных на исследованиях краеведа Павла Белицкого. Наш сегодняшний рассказ – о подъездных путях, в которых остро нуждались углепромышленники Российской империи.

С развитием производства неуклонно увеличивались количество и суммарная протяженность подъездных путей в Донбассе. Так, если в 1880 г. вдоль существовавших участков будущей Екатеринбургской железной дороги числилось 6 подъездных ветвей суммарной протяженностью 16 верст, то в 1890 г. их было 16 общей протяженностью 64 версты, а в 1900 г. – уже 87 ветвей протяженностью 263 версты. Подобная тенденция наблюдалась на Курско-Харьковско-Севастопольской и Юго-Восточных железных дорогах.

Однако процесс планирования строительства новых подъездных путей к станциям активизировался и приобрел черты системности лишь с началом

разгорелись жаркие дебаты. Шахтовладельцы пытались построить подъездной пути за счет казны (строительная стоимость ветви составляла 686 тыс. руб.). Свои требования они аргументировали тем, что данный район должен был обслуживать участок железной дороги Криничная-Рудничная, внесенный в утвержденную сеть железных дорог еще в 1874 г., но так и не построенный. Однако в связи с испытываемыми на общегосударственном уровне финансовыми трудностями правительство отказало углепромышленникам в столь дорогим подарке.

Не дождавшись государственных гарантий, наследники Дмитрия Ивановича Иловайского, создавшие общество Макеевских рудников, при-



Завод «Новороссийского общества каменноугольного, железного и рельсового производства»

Ясиноватая к рудникам Кальмиусской группы (Хлытчиева, Кебер, Иловайской) за счет казны при условии льготного погашения промышленниками строительной стоимости в течение 26 лет, а затем и вовсе отказалось от возврата средств шахтовладельцами.

Богодуховская ветвь была построена в 1886-1888 годах. Это дало развитие угольным шахтам на территории современных Донецка и Макеевки. После ввода данного подъездного пути в эксплуатацию доставка угля на ст. Ясиноватая по железной дороге обходилась на 1,25 коп/пуд дешевле, чем доставка гужем. Это предоставило дополнительные возможности к расширению угледобычи в данном районе в связи с начавшимся вытеснением английского угля из Азово-Черноморского бассейна и района Москвы. Доходы промышленников от эксплуатации подъездного пути выросли на десятки тысяч рублей.

В 1892-1893 гг. на Богодуховской линии была построена станция Мушкетово, названная в честь тамошних землевладельцев. От завода Джона Юза к ней был проложен путь по земле, арендованной Юзами у Области Войска Донского. В конце XIX века ст. Мушкетово была крупнейшей углеотправительной станцией Донбасса.

В декабре 1889 г. от разъезда Щегловка II (Кальмиус) к рудникам Кальмиусской группы (Рыковским копам) была построена Кальмиусская ветвь. В 1899-1901 гг. от ст. Широкий была построена Широковская ветвь протяженностью 5 верст в направлении Ларино. Путь строился силами Новороссийского общества для удовлетворения потребностей доменного производства в флюсах. В этом же году было дано разрешение на строительство Чумаковской ветви протяженностью 7 верст от ст. Чумаково к рудникам.

Низкий темп строительства подъездных путей вызвал ряд ходатайств Совета Съезда горнопромышленников юга России, поддержанных XII, XIII и XIV Съездами в 1887-1889 гг., о строительстве новых подъездных ветвей общего пользования, призванных соединить с железными дорогами участки месторождений и группы копей. Требования эти выглядят вполне закономерно: к концу 80-х гг. более 50% угля, добытого на донецких рудниках, все еще доставлялась на железнодорожные станции гужевым транспортом. Поэтому под нажимом Совета Съезда к 1891 г. государством было построено 20 ветвей частного пользования.

Следующим крупным успехом промышленной буржуазии Донбасса стало образование в 1892 г. в Санкт-Петербурге особой комиссии по сооружению подъездных путей с участием уполномоченных представи-

тельному антрацитовым месторождениям), Кураховская (от ст. Желанная к Кураховскому каменноугольному месторождению), Изюм-Ломоватская (в промзону современного г. Стаханов) ветви, а также линия Еленовка-Мушкетово. В 1887 г. была построена железнодорожная ветвь от ст. Славянск с промежуточной станцией Славянск-Ветка и конечной – Соль-Заводы.

В 80-90-е гг. особая комиссия по сооружению подъездных путей зарекомендовала себя как влиятельная, последовательная в своих требованиях негосударственная структура, отстаивающая интересы промышленности и бизнеса без привязки как к отдельным железным дорогам, так и к административным границам регионов. В течение 1891-1901 гг. к станциям примыкания на Екатеринбургской железной дороге была построена 91 ветвь общего и частно-



Макеевка. Угольные разработки Иловайских

строительства Екатеринбургской железной дороги. В 1882 г. на VII Съезде горнопромышленников юга России был достигнут консенсус, позволивший приступить к разработке общего плана строительства подъездных путей.

Все подъездные пути были разделены на питательные, имеющие общее экономическое значение, и специальные: направленные к отдельным копам – частного пользования, к группам копей – общего пользования.

Было намечено строительство 5 питательных (общей протяженностью 60 верст) и 20 специальных (97 верст) ветвей. Наибольшее значение Совет Съезда придавал строительству питательной Богодуховской ветви протяженностью 18 верст, примыкавшей к ст. Ясиноватая и призванной обслуживать 10 каменноугольных рудников, на которых добывалось порядка 21 млн пудов угля в год.

Вокруг предстоящего строительства Богодуховской ветви

ступили в 1884 г. к строительству подъездного пути от ст. Ясиноватая к собственному руднику за собственные средства. Позже подъездной путь достраивался: одно из ответвлений прошло через промзону нынешних Макеевского металлургического и Харцизского трубного заводов, дав развитие рабочим поселкам в черте современной Макеевки, а также станции и будущему городу Харцизску. Протяженность сквозного участка составила 27,5 версты.

Преимущество, которое оказалось у наследников Иловайского, буквально всколыхнуло владельцев каменноугольных копей Кальмиусской и Богодуховской групп. Углепромышленники данного района усилили нажим на Министерство путей сообщения, настаивая на необходимости строительства питательных ветвей за счет казны, поскольку они имеют общее экономическое значение. Наконец, в 1885 г. Министерство разрешило строительство ветви от ст.



Станция Мушкетово

телей Совета Съезда. А возглавил ее председатель Департамента железнодорожных дел Министерства финансов В.В. Сумароков. В результате такого сотрудничества первоочередными к строительству были признаны Крестнинская (от ст. Крестная, ныне – Штеровка, к Боковскому и Хрусталь-

го пользования. Кризис, поразивший многие отрасли народного хозяйства Российской империи в 1900 г., практически не коснулся угольной отрасли, и подъездные пути на сломе веков продолжали строиться, хотя темпы их строительства несколько уменьшились.

Наша жизнь – это падения и взлеты

Легендарный менеджер Ли Якокка блестяще умел мотивировать работников. Например, на одном из заводов Генри Форда, где он работал, сервисная бригада, которая отвечала за бесперебойную работу конвейера, получала деньги за то, что отдыхала.

Ремонтники получали зарплату, только когда сидели в комнате отдыха. Как только зажигалась красная лампа поломки линии сборки, счетчик, начислявший им деньги, останавливался. Поэтому они всегда оперативно производили ремонт, чтобы быстрее вернуться в комнату отдыха, и выполняли его качественно, чтобы в ближайшее время не приходилось покидать комнату из-за той же неисправности.

Лидо Энтони Якокка – человек-легенда, самый знаменитый топ-менеджер автомобильной промышленности. Он родился в 1924 году в городе Аллентаун (штат Пенсильвания) в семье итальянских иммигрантов. Его отец Никола Якокка приехал в Америку в 1902 году нищим человеком. Двадцать лет спустя он был владельцем сети закусных. Своих детей Никола приучил к труду и научил никогда не делать долгов больше чем 20 центов.

Лидо Якокка окончил школу с отличием и в 1941 году поступил на металлургический факультет Лихайского университета, а после получил степень магистра в Принстоне. Он начал работать в Ford Motor Company в 1946 году в качестве инженера-стажера, но через несколько месяцев попросил перевести его в отдел продаж и маркетинга, где, по его мнению, мог принести больше пользы.

Сократить свое имя до двух букв парня заставил обычный телефон. «В те дни еще не существовало прямого набора нужного номера, поэтому всегда приходилось соединяться с

абонентом при помощи телефонистки, – писал он впоследствии в своей автобиографической книге. – Обычно она спрашивала мою фамилию, я отвечал: «Якокка». Телефонистки, разумеется, понятия не имели, как такая фамилия пишется, и при этом постоянно возникали трудности. Затем меня просили назвать свое имя, и когда я говорил «Лидо», телефонистки взрывались смехом. Наконец я подумал: «А кому это нужно?» И стал называть себя Ли».

К 1960 году Ли Якокка стал вице-президентом и генеральным директором Ford, а его первым полноценным проектом стал Ford Mustang – самая популярная машина среди молодежи того поколения. В 1978 году он стал президентом Ford, но из-за конфликта с Фордом II был уволен.

Считалось, что увольнение менеджера связано с автомобилем Ford Pinto – он был создан при его поддержке, но впоследствии автомобиль стали критиковать за конструкцию бензобака, который при аварии мог загореться. Правда, ходили слухи, что при увольнении господин Форд II сказал Ли Якокке: «Вы мне просто не нравитесь».

«Внезапно я оказался без работы. Ощущение было гнусное, меня выворачивало наизнанку», – вспоминал о тех днях Якокка. Самым болезненным для него стало то, что увольнение из компании оказалось неожиданным – его младшая дочь Лия услышала об этом по радио и плакала навзрыд. «Я острее всего вспоминал плач Лии по телефону.

Я ненавижу Генри за то, что он мне причинил. Но еще больше ненавижу я его за то, как он это сделал. Я был лишен возможности посидеть и поговорить об этом с моими детьми до того, как о моем увольнении узнал весь свет. Этому я ему никогда не прощу», – писал в автобиографии Якокка.

После ухода из Ford Якокка стал генеральным директором Chrysler. Он спас компанию от банкротства, убедив Конгресс в 1980 году утвердить гарантии федерального займа на сумму до \$1,5 млрд, и смог исправить положение.

Под руководством Якокки Chrysler вновь стала прибыльной и в 1983 году погасила все свои займы на \$1,2 млрд и проценты по ним – за семь лет до установленного срока погашения. Для этого компании пришлось принять ряд жестких мер: убыточные заводы закрывались, непрофильные активы продавались. Так, например, предприятия по производству танков были проданы General Dynamics за 348 млн долларов. Люди, в которых не было абсолютной необходимости, увольнялись. Увольнением руководящего персонала Якокка в большинстве случаев занимался сам. «Не такое это дело, чтобы перепоручить его другим. Надо говорить правду. Испытав увольнение на самом себе, я понимал, чего делать не следует», – объяснял он. Собственное жалование он снизил на год до 1 доллара.

Последние годы жизни Ли Якокка посвятил написанию книг и благотворительности. Самая известная из его книг – автобиография, изданная в



1984 году под названием «Карьера менеджера». В общей сложности в мире было продано 4 млн экземпляров этой книги. В ней, кроме прочего, автор изложил свои подходы и принципы, применявшиеся в бизнесе. Вот некоторые из них.

«Основная задача руководителя или лидера – мотивировать людей, а коммуникация – ключ к этому», – писал Якокка – Мне, как менеджеру, самое большое удовлетворение доставляет видеть, как работник, на которого наклеили ярлык посредственного и бездарного, на деле добивается признания. Причем только потому, что кто-то выслушал его, вник в трудности и помог их преодолеть».

Якокка мотивировал менеджеров хвалить людей, которые предлагают идеи, и советовать честно и искренне их оценивать, даже если идея не пойдет в дело. Он считал, что хвалить сотрудника лучше в письменном виде, а критиковать по телефону или при личной встрече.

Гуру менеджмента настаивал на необходимости использовать взлеты и падения работников. «Когда сотрудник получает вознаграждение за

труд, он находится в лучшем настроении, и в этот момент можно повысить его ответственность – у него есть мотивация выполнять больше обязанностей. А когда у работника проблемы с выполнением задач или он расстроен после провала – не критикуйте, иначе это может нанести серьезный вред его мотивации быть лучше и предпринимать новые попытки решить задачу», – писал он.

По мнению Ли Якокки, наиболее ясный способ, каким компания может признать ценность сотрудника – это денежное вознаграждение и продвижение по службе. «Когда же работника повышают в должности, самое время увеличить круг его обязанностей и предъявить ему более высокие требования», – говорил он.

На пенсии Ли Якокка делал собственное вино и оливковое масло, занимался ресторанным бизнесом и даже электрическими велосипедами, тратил значительные суммы на исследование способов лечения диабета, погубившего его первую жену. Умер бывший глава Ford и Chrysler 3 июля 2019 года в возрасте 94 лет.

						Линия родства	Монета Западного Самоа	Свиное сало
"Две-надцать"	"Душа" по-научному	Соединение вагонов	"Военный" цвет	Авель	Печной ездок (сказоч.)			
			Спартанский земледелец				Лошади с экипажем	Кто такой дока?
	Житель Сев. Испании			"Е" по-старинке	Скорбь			
	Греч. бог неба	Жутко ядовитый газ	Король провокаторов			1/100 шекеля	Плакса	Знать в питье
				Музыкальный задавака		... Хача-турян		
Песенная часть		"Жигули"				"Фауст"		
			Сомнительное предпринятие	... дорожке денег				
Визбор, Галич		Единица силы тока				Ларец для мощей		

Работа твоей мечты

Международный день труда традиционно празднуют представители самых разных профессий. А какие из них самые редкие и необычные?

- Торговец мечтами может исполнить любое желание: стать на один день капитаном корабля, поужинать с любимым певцом, выступить на театральной сцене. Такая должность действительно есть в специальных агентствах, но услуги по осуществлению желаний стоят весьма дорого.
- Переворачиватель пингвинов работает в Антарктиде, где эти нелетающие птицы часто засматриваются на самолеты и падают на спину. Это очень опасно, ведь по своей природе пингвин не способен самостоятельно подняться и даже может из-за этого погибнуть.
- Слушатель пармезана входит в штат итальянских фабрик по производству сыра. Сотрудник стучит по головке сыра серебряным молоточком, чтобы определить степень созревания продукта. До полной готовности пармезан доходит за 3 года, и звук от постукиваний каждый день разный.
- Дегустатор кормов для животных снимает пробу со свежих партий, чтобы убедиться в качестве продукта. Сами профессиональные дегустаторы говорят, что очень важно контролировать сбалансированность продуктов, аппетитность блюда и вкус.
- Автор музыки для игровых аппаратов – особый вид композиторов с коммерческим уклоном. Они прекрасно знают: звуковой ряд должен вызывать симпатию, чтобы удерживать игрока. Ведь если в течение первых минут потребителя раздражает музыка, он уже никогда не возвращается к продукту, а это полный провал.
- Запаховед обязан каждый день нюхать чужие подмышки. Работают «нюхачи» в крупных компаниях по производству косметики и парфюмерии. Существуют также специалисты, которые оценивают запах изо рта. Как правило, трудятся они в компаниях, производящих жевательную резинку или освежающие леденцы.

Ответы на сканворд
 По горизонталу: Психика, Емеля, Баск, Илом, Цуан, Вьезд, Ять, Куплет, Арам.
 По вертикали: Блок, Уран, Сцен, Хаку, Лада, Азеф, Каин, Темп, Траур, Вемель.
 Agor, Сене, Рёва, Знамок, Лярд, Мера.