



«Мы должны обеспечить достойные условия работы нашим сотрудникам»

24 мая на совещании под председательством и.о. Генерального директора ГП «Донецкая железная дорога» Олега Калеватых были рассмотрены результаты весеннего комиссионного осмотра сооружений, устройств, служебно-технических зданий и проверки работы предприятий хозяйств ГП «Донецкая железная дорога», который проводился с 18 по 20 мая.

Открывая совещание, и.о. Генерального директора ГП «Донецкая железная дорога» Олег Калеватых отметил крайне низкий уровень подготовки к объезду на подавляющем большинстве предприятий.

– При наличии укомплектованного штата первых руководителей практически на 90% предприятий комиссия фиксировала беспорядок на рабочих местах, неудовлетворительное состояние бытовых помещений, душевых, санузлов, раз-

битые стекла в цехах и производственных помещениях, отсутствие нормального наружного и внутреннего освещения, захламленные служебные проходы, заросли сорняков на прилегающих территориях, – сказал он. – Считаю, что наведение элементарного порядка не требует дополнительных финансовых вливаний, и в данной ситуации свидетельствует о полном безразличии и формализме руководителей на местах.

Среди худших подразделений по организации работы были названы станции Щебенка и Торез; Горловский участок ШЧ Иловыйск; ПТО Каракуба, Горловка, Енакиево.

Олег Калеватых отметил, что такое отношение к своим обязанностям напрямую отразилось на безопасности движения, в частности, привело к увеличению числа случаев схода с рельсов подвижного состава – 10 против 4 в прошлом году. На станции Нижняя Крын-

ка имели место три повторных случая – 2 за ПЧ и 1 за ДС.

– У нас это основная погруточная станция на сегодняшний день, и она должна быть полноценной, рабочей, – подчеркнул он.

И.о. заместителя Генерального директора-главного ревизора по безопасности движения поездов и автотранспорта Юрий Витнин, доложил, что в ходе объезда ревизорским аппаратом был зафиксирован целый ряд замечаний.

– Было установлено, что руководителями дирекций ДУД, ДТ, ДИ, ДОП и руководителями подведомственных подразделений не выполняется сопровождение пассажирских (пригородных) и грузовых поездов; неудовлетворительно

ведется работа с книгой «Замечания машиниста» и системой информирования «Человек на пути»; не проводятся периодические проверки технологических проездов; некачественно проводится подготовка подвижного состава к летним пассажирским перевозкам во время проведения весеннего комиссионного осмотра; не осуществляются выезды на удаленные участки и подразделения; не проводятся проверки видимости огней светофоров, проверки «Постов безопасности» и пунктов контроля поездов в пути следования; некачественно проводятся комиссионные осмотры на станциях и комиссионные осмотры тракционных путей.

(Продолжение на стр. 2)

Отработали профессионально

Работники ГП «Донецкая железная дорога» приняли участие в мероприятиях по проведению плановых совместных действий по ликвидации кризисных ситуаций в Республике.

В период с 17 по 22 мая на территории Донецкой Народной Республики проводилась проверка готовности к действиям органов управления и сил функциональных и территориальных подсистем Единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций в случае возможных кризисных ситуаций.

Для выполнения запланированных мероприятий были привлечены силы и средства подразделений МЧС, Министерства внутренних дел, Министерства транспорта, Министерства здравоохранения, а также соответствующие территориальные подсистемы и военные комиссариаты городов и районов Республики. Всего около 40 тыс. человек. Непосредственное участие в мероприятиях принимали граждане, пребывающие в запасе.

К отработке навыков оперативного реагирования на условную чрезвычайную ситуацию при повреждении железнодорожного и автомобильного полотна и восстановлению движения транспорта на поврежденных участках пути были привлечены 376 работников ГП «Донецкая железная дорога» и «Автодора», а также 55 единиц специализированной техни-



ки и аварийно-восстановительных средств. Об этом рассказал на совместном брифинге руководителей профильных министерств Республики министр транспорта ДНР Дмитрий Подлипанов.

В рамках плановых совместных действий также были проведены: учебная тренировка по ликвидации условной чрезвычайной ситуации, связанной с аварией на химически опасном объекте на территории Горловки; комплексная тренировка по развертыванию мобильного госпиталя; ликвидирована условная чрезвычайная ситуация, произошедшая в результате попадания снаряда ВФУ на территорию «Шахты имени В.М. Бажанова».

Свою оценку совместным действиям министерств и ведомств дал

Глава Донецкой Народной Республики Денис Пушилин.

«Руководящий и личный состав всех ведомств, а также органы власти ДНР отработали все поставленные задачи эффективно, профессионально и в кратчайший срок. Проведенные совместные действия позволили повысить уровень взаимодействия, выучки личного состава, отработать меры по предупреждению, выявлению и ликвидации кризисных ситуаций и их последствий. На сегодняшний день можно с уверенностью сказать, что все министерства и ведомства Республики готовы оперативно прийти на помощь населению в случае возникновения любых чрезвычайных ситуаций», – подчеркнул Денис Пушилин.

Подписано Генеральное соглашение

13 мая было подписано Генеральное соглашение между Правительством Донецкой Народной Республики и Федерацией профсоюзов ДНР на 2021-2022 гг.

От имени органов исполнительной власти и работодателей ДНР документ подписал председатель Правительства Александр Ананченко, со стороны профсоюзов Донецкой Народной Республики – председатель Федерации профсоюзов ДНР Максим Паршин.

«Генеральное соглашение дает старт развитию договорного регулирования социально-трудовых отношений, заключению отраслевых соглашений и формированию на их основе коллективных договоров. В данном документе заложены такие гарантии, как установление

минимальных коэффициентов для определения тарифных ставок рабочих 1 разряда по отраслям внебюджетного сектора экономики, а также норма о повышении тарифных ставок и должностных окладов работников при очередном повышении МРОТ на коэффициент его роста», – отметил Максим Паршин.

Председатель Правительства Александр Ананченко отметил необходимость скорейшего принятия Народным Советом и вступления в силу Трудового Кодекса Донецкой Народной Республики, который на законодательном уровне урегулирует систему социально-трудовых отношений и оплаты труда в Республике. Он также обратил внимание руководителей республиканских органов исполнительной власти на сроки принятия отраслевых соглашений.

«Мы должны обеспечить достойные условия работы нашим сотрудникам»

(Окончание. Начало на стр. 1)

Руководителями дирекций и их подразделений также не проводятся натурные осмотры путей, стрелочных переводов, искусственных сооружений, устройств контактной сети, и как результат, фиктивно осуществляется принятие отчетов по выполнению планов работ и основных нормативов личного участия. В результате отсутствует контроль за выполнением подчиненными руководителями и работниками должностных обязанностей, основных нормативов личного участия и требований нормативных документов по безопасности движения.

Юрий Витнин отметил, что большинство из вышеперечисленных нарушений не требуют материальных вложений, а требуют лишь своевременного выполнения требований нормативных

документов с целью предупреждения событий, отказов.

– Все руководители являются эталоном для своих заместителей и подопечных, – сказал главный ревизор. – Какой пример подает руководитель и как он ведет себя по отношению к окружающим, в основном, и влияет на поведение всего коллектива. Прошу и требую: начните с себя, с выполнения своих должностных обязанностей, основных нормативов личного участия и требований нормативных документов по безопасности движения.

О результатах комиссионного осмотра по своим направлениям на совещании отчитались начальники структурных подразделений «Дирекция инфраструктуры», «Дирекция управления движением», «Дирекция по эксплуатации и ремонту подвижного состава», «Дирек-

ция по обслуживанию пассажиров» ГП «Донецкая железная дорога». Во всех докладах речь шла о намеченных планах по пересмотру технологических процессов с учетом сегодняшних условий работы, озвучивались конкретные мероприятия.

И.о. главного инженера ГП «Донецкая железная дорога» Денис Пашков обратил внимание присутствующих на проблемы ресурсосбережения и необходимость изыскания дополнительных видов подсобно-вспомогательной деятельности.

– В условиях снижения объемов грузоперевозок мы должны искать дополнительные источники доходов, – отметил он. – В ваших руках огромный ресурс: мы имеем колоссальные территории, колоссальные мощности, оборудование. Подсобно-вспомогательную

деятельность нужно развивать. Думайте. Подсказывайте. Проявляйте инициативу.

В завершение совещания и.о. Генерального директора ГП «Донецкая железная дорога» Олег Калеватых акцентировал внимание на необходимости оперативного устранения выявленных недостатков.

– Мы должны обеспечить достойные условия работы нашим работникам. Все санузлы, душевые, комнаты прима пищи, рабочие места должны соответствовать сегодняшнему дню, – подчеркнул он. – Следует привести в надлежащий вид подвижной состав, производственные помещения.

Олег Калеватых акцентировал на необходимости рационального подхода к формированию заявок с учетом имеющихся остатков ТМЦ.

Обновление инфраструктуры

Предприятия-участники ТН «Железные дороги Донбасса» продолжают работу по обновлению и ремонту инфраструктуры.

В апреле 2021 года из материалов, оборудования и запасных частей, приобретенных за счет средств целевого финансирования, на ГП «Донецкая железная дорога» произведена укладка рельсошпальной решетки в объеме 2,262 км на нечетном пути перегона Путепровод-Ханженково и на первом главном пути станции Ханженково. Осуществлена укладка трех новых комплектов стрелочных переводов на железобетонных брусках на станциях Криничная, Ханженково и Иловайск. Произведен ремонт кабельных линий СЦБ и связи на станциях Ясиноватая, Енакиево, Дебальцево-Сорт. и на перегонах Горловка-Пантелеймоновка, Дебальцево-Чернухино, Постниково-Торез общим объемом 1,6 км. Выполнена замена несущего троса по первому пути перегона Иловайск-Кутейниково и по четвертому пути станции Пантелеймоновка общей протяженностью 2 км. На дороге также проводились другие работы по обновлению и ремонту инфраструктуры.

«Будущее выбираем сами»

20 мая Государственному предприятию «Донецкая железная дорога» была вручена благодарность директора Республиканского центра занятости ДНР за активное участие в профориентационном мероприятии «Будущее выбираем сами».

Наряду с другими предприятиями-работодателями представители дороги ежегодно принимают участие в республиканских мероприятиях, направленных на содействие учащейся молодежи в профессиональном самоопределении, повышении престижа рабочих профессий, пользующихся спросом на рынке труда ДНР. В ходе общения железнодорожниками предоставляются списки вакансий, озвучиваются уровень заработной платы, что особенно актуально для молодых сотрудников.

Приглашает «Есенин»

Между руководством дороги и Советом ПРОФДОНЖЕЛ достигнута договоренность о летнем оздоровлении членов профсоюза на льготных условиях.

Заявки в авторский отель «ЕСЕНИН» Resort & Spa, (Краснодарский край, с. Лермонтово) – с 1 июня по 26 сентября т.г. Планируется оздоровить 234 члена профсоюза. В путевку включены проезд от ж/д ст. Успенская до с. Лермонтово туда и обратно, проживание, 3-разовое питание. По вопросам приобретения путевок обращаться в профсоюзный комитет подразделения.

Главное – заниматься созиданием

«Главное для человека – заниматься созидательной деятельностью. Это приносит наибольшее удовлетворение, потому что ты видишь результаты своей работы». Эти слова звучали рефреном на протяжении всей нашей беседы с заместителем главного инженера-начальником службы технической политики ГП «Донецкая железная дорога» Игорем БЕЛОУСОВЫМ. А поводом для встречи стало знаменательное событие: 5 мая за многолетний добросовестный труд и весомый личный вклад в восстановление железнодорожной транспортной инфраструктуры Игорь Борисович был награжден нагрудным знаком «Почетный железнодорожник».

Трудовую деятельность на Донецкой железной дороге Игорь Белоусов начал в 1981 году. 1 октября он приступил к работе в должности инженера в лаборатории по поездной и грузовой работе на станции Донецк. В 1985-м перешел в службу движения заместителем начальника технического отдела.

– Это была очень интересная работа. Многие делали для развития дороги, и мне повезло с тем, что я попал в самую гущу событий, – признается Игорь Борисович. – Мы всегда были в серьезном напряжении, потому что развивали инфраструктуру практически по всем направлениям: шло строительство третьих путей, проводилась реконструкция станций, велась большая работа по их оборудованию устройствами электрической централизации, реконструировалась западная система станции Ясиноватая, строились жилые дома. Только по хозяйству службы движения мы ежегодно вводили в эксплуатацию до 16 объектов! До сих пор вспоминаю, как интересно и сложно было работать на строительстве поста ЭЦ станции Константиновка. Это был мощнейший объект с новыми котельными, компрессорными. Вводился он в эксплуатацию довольно тяжело, потому что станция находилась на главном кавказском ходу, по которому в сутки пропусклось до ста пар грузовых и пассажирских поездов. Ежедневно станция грузила около 150 вагонов, выгружала 200-300 вагонов.

Игорь Белоусов непосредственно участвовал в строительстве устройств ЭЦ на станциях Гродовка, Стаханов, Часов Яр, Удачная, Южного парка отправления станции Иловайск, занимался развитием подъездных путей и станций примыкания.

Игорь Белоусов считает большой честью, что ему выпало работать на Донецкой железной дороге в советское

время, когда постоянно росли объемы грузоперевозок, погрузка приближалась к 1 миллиону тонн в сутки.

– Донецкая магистраль обеспечивала до 10% погрузки всех железных дорог Советского Союза. Это колоссальные цифры, громадные объемы, и мы эту работу обеспечивали, – с гордостью вспоминает наш собеседник. – Было много моментов, осложнявших нашу деятельность, не хватало подвижного состава, тем не менее, дорога всегда справлялась с поставленными задачами. Она достойно работала и в украинские времена, обеспечивая до 45% погрузки всей «Укрзалізниці». Донецкая ордена Ленина железная дорога – это звучит гордо! И для меня великая честь – посвятить ей свою жизнь и трудовую деятельность.

Вспоминая о годах работы в пассажирской службе, куда он перешел в 2007 году, Игорь Белоусов отмечает, что и здесь наша магистраль была одной из самых передовых в «Укрзалізниці» – по развитию вокзальных комплексов, ремонтной базы.

– За тот период, когда я был главным инженером пассажирской службы, было построено много объектов: это и вагоно-мечный комплекс в вагонном депо Донецк, и новый цех капитально-восстановительного ремонта, включавший в себя дробеструйную камеру и малярное отделение, высоковольтные испытательные станции во всех четырех в то время депо, ПТО для скоростных поездов «Hyundai» в депо Донецк, выполнена модернизация оборудования прачечных в Луганском и Донецком депо, – вспоминает он. – Колоссальная работа проводилась по приведению санитарно-бытовых помещений в соответствие с установленными нормами, приобреталась новая автотехника.

Но самым серьезным проектом, в реализации которого довелось участвовать опытному инженеру, была рекон-



струкция железнодорожного вокзала Донецк: строительство новых зданий, приведение всего вокзального комплекса в соответствие с мировыми нормами по обслуживанию пассажиров, людей с ограниченными возможностями.

– Было крайне интересно работать в период проектирования и строительства нашего вокзала, – с ностальгией вспоминает Игорь Борисович. – Больно, что пока мы его не можем эксплуатировать, и не только потому, что в этот объект было вложено много ресурсов и сил. Донецкий вокзал очень красивый, современный, уникальный. Мне много приходилось ездить, но нигде я не видел вокзала, который бы выигрывал у нашего по технологичности, продуманности всех логистических цепочек.

На наши опасения, что вокзал сильно пострадал от обстрелов в 2014 году, Игорь Белоусов ответил, что большая часть уже практически восстановлена.

– Нам повезло, что было всего несколько попаданий в вокзальный комплекс, причем не критических. Мы его частично отремонтировали и привели в то состояние, в котором он сейчас находится. После прекращения боевых действий мы его однозначно окончательно восстановим. Надеюсь, он будет востребован, движение поездов возобновится. И мы еще увидим Донецкий вокзал во всей красе! – убежден наш собеседник.

За свою долгую трудовую жизнь на разных должностях Игорь Белоусов занимался и развитием дорожной социальной сферы, внес свою лепту в реконструкцию пансионата «Урзуф», пионерского лагеря «Буревестник», санатория-профилактория «Щуровский», детской железной дороги и др. А еще он очень гордится тем, что активно участвовал в создании музея истории и развития Донецкой железной дороги.

– В 2000 году у нас образовалась группа единомышленников, в которую вошли главный редактор газеты «Железнодорожник Донбасса» Свердлов Борис Михайлович и директор будущего музея Донченко Владимир Николаевич, – рассказал Игорь Белоусов. – Благодаря поддержке начальников дорог – Крючкова Олега Митрофановича, Момота Александра Ивановича, Рогова Николая Васильевича, Сергиенко Николая Ивановича, Луханина Николая Ивановича, наша идея стала реальностью. Музей открылся 4 августа 2000 года в ознаменование 130-летнего юбилея Донецкой магистрали и со временем приобрел международную известность. В книге отзывов музея делегации из Германии, Великобритании, Голландии, Австрии, Швеции, Бельгии называли его лучшим в Украине. Мы были очень рады, когда в июне 2004 года музей истории и развития Донецкой железной дороги был включен в состав Фонда сохранения железнодорожного наследия Новой Европы (ФЗЗСНЕ).

Говоря о нынешних временах, Игорь Борисович соглашается, что они крайне непростые, но тут же напоминает о 2014-2016 годах, когда дорога находилась в плачевном состоянии.

– Электрификация на большей части территории была уничтожена обстрелами, разбиты подстанции, цеха, опоры контактной сети, здания, вокзалы. Особенно пострадали Дебальцевский и Иловайский узлы, Угледорск, – с болью вспоминает он. – Это, наверное, самый трудный период моей жизни. Объемы разрушений были колоссальные, и трудно было понять, как мы будем выходить из этой сложнейшей ситуации.

Какой-то период Игорь Белоусов был главным инженером ГП «Донецкая железная дорога» и знает о существовавшем положении дел не понаслышке.

– Пока ситуация находилась под контролем ПАО, серьезные работы по восстановлению инфраструктуры фактически не велись, – говорит он. – Но после того, как уже в поле Донецкой Народной Республики образовалось Государственное предприятие «Донецкая железная дорога», мы активно начали восстановительные работы. Проходили они непросто: на путях еще лежали боеприпасы, были заминированы подъездные дороги. К сожалению, были случаи, связанные с ранением и гибелью людей. Хочу сказать большое спасибо нашему трудовому коллективу, который невзирая на все трудности справился с поставленной задачей. На сегодняшний день восстановлены практически все направления, и мы можем обеспечивать движение поездов в значительно большем объеме, чем они сегодня осуществляются. Успешность работы железной дороги всегда напрямую зависела от эффективного функционирования промышленных предприятий. И мы очень надеемся, что экономическая ситуация, наконец, стабилизируется, снова увеличится количество предъявляемых к перевозке грузов, и дорога заработает на полную мощность.

В заключение Игорь Белоусов поблагодарил руководителей и коллег, с которыми ему посчастливилось работать, за их опыт, понимание и помощь в работе.

– Я уверен, что с руководителями нам очень повезло: каждый внес свою лепту и в работу дороги, и в восстановление. Каждый считал своим долгом что-то оставить после себя, какой-то яркий след, и практически у всех это получилось. Кроме того, я хочу выразить глубокую признательность за оценку моей деятельности и.о. первого заместителя генерального директора ТК «Железные дороги Донбасса» Кабацкую В.В. и и.о. генерального директора ГП «Донецкая железная дорога» Калеватых О.Н.

Говоря в целом о коллективе Донецкой железной дороги, Игорь Белоусов отметил, что и во времена СССР, и Украины, и в настоящее время он был и остается очень мощным, сплоченным, способным решать все поставленные задачи.

– Хочется пожелать новым поколениям работников железной дороги достойно справиться со всеми трудностями и высоко держать марку Донецкой ордена Ленина железной дороги! – сказал он.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ (МИНТРАНС ДНР)

ПРИКАЗ

05 мая 2021

г. Донецк

№283

О награждении ведомственной наградой
Министерства транспорта Донецкой
Народной Республики – нагрудным
знаком «Почетный железнодорожник»

За многолетний добросовестный труд и весомый личный вклад в восстановление транспортной инфраструктуры Донецкой Народной Республики, руководствуясь Положением о нагрудном знаке «Почетный железнодорожник», утвержденным приказом Министерства транспорта Донецкой Народной Республики от 10 июля 2019 года №266, зарегистрированным в Министерстве юстиции Донецкой Народной Республики 16 июля 2019 года за №3283, Положением о Министерстве транспорта Донецкой Народной Республики, утвержденным Постановлением Совета Министров Донецкой Народной Республики от 26 сентября 2016 года №11-34 (с изменениями),

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Наградить нагрудным знаком «Почетный железнодорожник»:

БЕЛОУСОВА Игоря Борисовича – заместителя главного инженера – начальника технической службы ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ «ДОНЕЦКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»

2. Контроль за исполнением настоящего Приказа оставляю за собой.

Министр

Д.В. Подлипанов

Светлана КОВАЛЬ

Новые герои нашего Бессмертного полка

На официальном сайте ГП «Донецкая железная дорога» уже четвертый год продолжается акция по увековечению памяти о железнодорожниках-участниках Великой Отечественной войны. В разделе «Бессмертный полк Донецкой железной дороги» размещено 93 фотографии ветеранов-железнодорожников, а сегодня наш «Бессмертный полк» пополнили еще два героя: участник Великой Отечественной войны Ханкин Леонид Абрамович и рядовой пехоты Бойко Петр Митрофанович.

В этом году молва об акции «Бессмертный полк Донецкой железной дороги» докатилась до Германии. В конце апреля в редакцию газеты «Железнодорожник Донбасса» пришло письмо от супругов Норкиных: Галины Леонидовны (в девичестве – Ханкиной) и Леонида Яковлевича.



Леонид Абрамович ХАНКИН

«Вся жизнь моя и моей семьи была связана с Донецкой железной дорогой, – написала Галина Норкина. – Почти 40 лет после окончания медицинского института я работала в Дорожной больнице на ст. Донецк (врач терапевт-аллерголог). Была создателем Музея истории родной больницы».

Ее супруг 30 лет проработал в проектно-исследовательском институте «Донжелдорпроект» начальником отдела инженерных сетей и сооружений. С молодости увлекался стихами, прозой, издавал литературные сборники. Из-под пера Леонида Норкина вышла не одна книга, посвященная ветеранам Великой Отечественной войны. Да и как иначе? Отцы Галины и Леонида Норкиных каждый по-своему вносили вклад в приближение Великой Победы, поэтому память о войне для них свята.

Отец Галины Леонидовны, Ханкин Леонид Абрамович – выходец из семьи рабочего. Зарабатывать на хлеб свой

насуточный начал уже в 15 лет. В 26 лет окончил Днепропетровский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Паровозное хозяйство». А уже в зрелом возрасте получил второе техническое образование по специальности «Локомотивное хозяйство», как того требовали новые технологии. Леонид Абрамович был дважды награжден знаком «Почетному железнодорожнику», а таких людей на Донецкой дороге были единицы.

Леонид Ханкин был участником войны, хотя в боевых действиях прямого участия не принимал. В июле 1941 года по заданию командования Красной армии он возглавил группу инженеров, которые строили бронепоезда для фронта и «одевали» в 40-миллиметровую броню обычные паровозы серии «О». Все его награды – медали «За победу над Германией», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За трудовую доблесть», «За трудовое отличие» и другие переданы в Музей истории Донецкой железной дороги.

Мама Галины Норкиной, Ханкина Ида Лазаревна – тоже железнодорожница, она работала стенографом начальника дороги Виктора Васильевича Приклонского.

Отец Леонида Норкина, Яков Львович, свой боевой путь начинал под Сталинградом, с декабря 1941 года служил в саперной армии по строительству оборонительных сооружений. Боевой путь Якова Норкина – от солдата до офицера, от Сталинграда до Вены, где был тяжело ранен. Участвовал в Ясско-Кишиневской и Корсунь-Шевченковской операциях, форсировал Днепр. О фронтовой жизни Якову Львовичу было что рассказать. Спустя годы сын опубликовал его воспоминания в книге «Голос памяти».

При взятии Вены, 6 апреля 1945 года, рядом с Яковом Норкиным разорвался снаряд, он был тяжело ранен в левую ногу и живот. К счастью, какой-то сол-

дат подобрал раненого командира и доставил в госпиталь. Бегло осмотрев поступившего, врач распорядился отправить его в морг. Помог счастливый случай: медсестра заметила ритмичное движение грудной клетки под простыней, накрывающей «погибшего» офицера, и подняла тревогу. Чудом спасенного срочно отправили на операционный стол.

«Начались скитания по госпиталям Австрии, Югославии. Война для отца уже закончилась, но тяжелые ранения сказались в гражданской жизни, и его не стало в 52 года», – написал в книге «Голос памяти» Леонид Норкин.

За ратные подвиги по освобождению Венгрии и Австрии Яков Львович Норкин был награжден Орденом Красной Звезды. А медаль «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» нашла героя в августе 1946 года в городе Сталино.

Еще один герой Бессмертного полка Донецкой железной дороги – Бойко Петр Митрофанович.



Николай Митрофанович БОЙКО

О нем нам рассказала экспедитор административно-хозяйственной службы ГП «Донецкая железная дорога» Лилия Митюгаева.

– Мой родной дедушка Бойко Петр Митрофанович ушел на

фронт, когда ему было 29 лет, – рассказала Лилия Гурамовна. – Всю войну он прослужил на передовой рядовым пехоты. Рассказывал, что это было настолько тяжело, что перед боем каждому бойцу для смелости наливали 100 граммов спирта.

Дома в оккупированном Иловайске Петра ждала жена с маленькой дочкой.

– Дедушка до войны был партийным работником, и когда в город вошли немцы, очень быстро об этом узнали. Бабушку допрашивали, – пересказывает семейные воспоминания наша собеседница.

Четыре года Петр Бойко шел с ожесточенными боями дорогами войны. После тяжелого ранения его комисовали.

– Вернулся домой он совсем другим человеком – переживания о войне давали о себе знать. Но несмотря на это, к жизни старался относиться с юмором – часто шутил и баловал внуков, – вспоминает Лилия Митюгаева. – Он устроился работать в вагонное депо Иловайск. Очень любил семью. Был награжден двумя орденами и пятью медалями. Прожил Петр Митрофанович недолгую жизнь – умер в 1969 году в возрасте 57 лет.

Двоюродный дядя Лилии Гурамовны Николай Бойко в годы Великой Отечественной войны служил на подводных лодках Черноморского флота. Участвовал в 16 боевых походах на подводных лодках «М-32» и «М-117» на коммуникации противника, за что был представлен к высокой награде – Орденом Красной Звезды. «На последнем походе при потоплении миноносца проявил себя мужественным и отважным во время бомбежки подводной лодки, – говорится в наградном листе. – После бомбежки вводил в строй механизмы, отдавая все силы для этого. Во время перехода умело обслуживал их, благодаря чему лодка имела движение и возвратилась на базу».

Во время службы на подводной лодке «М-120» старшина 1 статьи Николай Бойко был награжден Орденом Отечественной войны I степени: «5 сентября 1944 года участвовал в операции по захвату Румынского флота с суши. Проявляя храбрость, инициативу и выдержку,

участвуя в группе по захвату подлодок, одним из первых вошел по трапу на ПЛ ТС-1, разоружил верхнего вахтенного, проявляя инициативу и выполняя план операции, проник внутрь подлодки в дизельный отсек, разоружив при этом двух человек,



Петр Митрофанович БОЙКО

находившихся в ПЛ. Обеспечил доступ внутрь ПЛ другим нашим бойцам через люк 4 отсека. После чего с оружием в руках с группой бойцов, руководимой им, проявляя мужество и настойчивость, пренебрегая опасностью, разоружил и доставил на верхнюю палубу всю румынскую команду ПЛ в количестве 21 человека во главе с румынским офицером», – говорится в сопроводительном документе к приказу о награждении.

За боевые заслуги Николай Митрофанович был награжден четырьмя орденами и шестью медалями. После окончания войны он продолжил службу на подводных лодках Черноморского флота.

Дорогие друзья! Редакция газеты «Железнодорожник Донбасса» приглашает вас вместе пополнить галерею памяти «Бессмертный полк Донецкой железной дороги». Присылайте фотографии ветеранов войны, трудившихся на нашей железной дороге, на электронный адрес gr.dnrailwai@gmail.com. В сопроводительном письме укажите фамилию, имя, отчество героя или героини, даты жизни, в каком подразделении Донецкой железной дороги работал и в какой должности.

Елена СУШКОВА

Малоизвестные факты о Великой Отечественной войне

За 76 лет, прошедшие после Великой Победы, широкой публике было открыто множество исторических документов времен войны. Но и сегодня существует масса малоизвестных фактов о Великой Отечественной.

- На протяжении десяти лет после Победы Советский Союз формально находился в состоянии войны с Германией. Дело в том, что, приняв капитуляцию немецкого командования, СССР решил не подписывать мир с врагом и таким образом остался с Германией в состоянии войны. Лишь 25 января 1955 года Президиум Верховного совета СССР издал указ «О прекращении состояния войны между Советским Союзом и Германией».
- За годы войны более 11575 воинов стали Героями Советского Союза. В их чис-

ле: 8182 русских, 2072 украинцев, 311 белорусов, 161 татарин, 108 евреев, 96 казахов, 91 грузин, 90 армян, 69 узбеков, 61 мордвин, 44 чуваша, 43 азербайджанца, 39 башкир, 32 осетина, 19 молдаван, 18 марийцев, 18 туркмен, 15 литовцев, 14 таджиков, 13 латышей, 12 киргизов, 10 коми, 10 удмуртов, 9 эстонцев, 9 карелов, 8 калмыков, 7 кабардинцев, 6 адыгейцев, 5 абхазцев, 3 якута.

- В годы Великой Отечественной войны сражались 80 тысяч советских офицеров-женщин. В целом же на фронте в

разные периоды воевали от 600 тысяч до 1 млн представительниц прекрасного пола. Из женщин-добровольцев были сформированы три авиационных полка, отдельная женская добровольческая стрелковая бригада и отдельный женский запасной стрелковый полк. Женщин-снайперов готовила Центральная женская школа снайперов. Кроме того, была создана отдельная женская рота моряков. Воевал «слабый пол» достаточно успешно: звания Герой Советского Союза во время войны были удостоены 87 женщин.

- Подвиги, аналогичные тому, что совершил Александр Матросов 27 февраля 1943 г. в бою у деревни Чернушки, в годы войны повторили 445 героев. Но

первым в истории Великой Отечественной закрыл своим телом амбразуру дзота младший политрук танковой роты Александр Панкратов 24 августа 1941 г. на острове Нелезень на реке Волхов.

- Известны случаи, когда при острой нехватке бронетехники тракторы трансформировались в танки. Машины на гусеничном ходу обшивались металлическими листами и дополнялись муляжами башенных пушек. Атака в основном проводилась в ночные часы, на тракторе включались фары и ослепляли противника ярким светом. Конечно, такие «танки» не могли стрелять, но производили достаточно мощный психологический эффект. Поэтому их и называли – НИ-1, что означает «на испуг».

Человек жив, пока жива память о нем

Связь поколений непрерывна – именно эта мысль первой приходит в голову, когда смотришь на стенд «Наш Бессмертный полк» в Дорожном центре стандартизации и метрологии. Он был установлен в мае прошлого года в честь 75-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне и увековечил память о героических предках работников ДорЦСМЭ, воевавших на фронте и трудившихся в тылу. Инициатором создания стенда стал инженер отдела технической диагностики и экспертизы ДорЦСМЭ Олег Шмонин. Буквально по крупицам он собирал информацию о военных и трудовых подвигах героев, фотографии, исторические справки, архивные материалы.

– В прошлом году в условиях пандемии под запрет попали все массовые мероприятия, не было традиционного шествия «Бессмертного полка», – рассказал о предыстории создания стенда Олег Владимирович Шмонин. – Чтобы отдать дань уважения и почтить память наших предков, защищавших родную землю от фашистов, было решено организовать наш «Бессмертный полк». Многие сотрудники принесли фотографии, документы, вместе мы искали информацию в Интернете. Затем я систематизировал полученные данные. Информации собралось очень много. На стенде удалось разместить, на-

на фронте не была, но рассказывала, что во время войны ей было 17-18 лет, жила она в Воронежской области. Все мужчины были на фронте, а женщин, в том числе и ее, отправляли рыть окопы под Ленинград. Еще она рассказывала, как в их деревню зашли немцы, и оставшимся там женщинам с детьми приходилось прятаться по чердакам и подвалам.

Инженер отдела технической диагностики и экспертизы Олег Шмонин предоставил информацию о своем родном дяде – Герое Советского Союза Шмонине Александре Ивановиче.

– Дядя родился в 1910 году в деревне Екатериновка в Воро-

нине Александре Ивановиче.

Александр Шмонин подготовил около 40 молодых снайперов, 15 лучших его учеников уничтожили около 900 фашистов. Приказом № 471 от 3 октября 1944 года он был награжден вторым орденом Красного Знамени. Умер в 1980 году, похоронен в городе Дебальцево.

У заместителя начальника ДорЦСМЭ Дмитрия Лаврунова на фронтах Великой Отечественной войны воевали два прадеда. Дмитрий Ильич Лаврунов был командиром батальона, погиб. Валентин Дмитриевич Лаврунов здравствует и ныне, живет в Курской области.

– Когда началась война, он окончил 7 классов, – рассказывает о прадеде Дмитрий Лаврунов. – Когда выбили немцев, начальник МВД Чумаков собрал группу подростков, среди которых был и дед. Молодые парни ездили с милиционерами по селам и помогали выявлять предателей, которые были на службе у немцев.

В 1943 году по поручению военкомата Валентин Лаврунов выполнял обязанности связного. В ноябре 1944-го парня направили в 103-й запасной полк в Тамбовской области, где он готовился стать снайпером. Сразу после Победы Валентина отправили на службу в Германию – почти семь лет он стоял на границе, разделяющей зоны. В 1949 г. ему было присвоено звание старший сержант, в 1951 году – помощник командира взвода. Когда вернулся домой, райком партии направил Валентина Лаврунова на службу в РОВД, где он честно и добросовестно отслужил с февраля 1953 по сентябрь 1980 года.

С войны не вернулись четыре родственника Дмитрия Лаврунова: рядовой Лаврунов Иван Николаевич погиб в бою 31 января 1942 года в Тамбовской области; лейтенант Лаврунов Иван Романович погиб 27 ноября 1942 года в Северной Осетии; рядовой Лаврунов Михаил Николаевич пропал без вести 10 мая 1944 года; рядовой Лаврунов Николай Иванович пропал без вести 20 июля 1944 года.

Начальник отдела технической диагностики и экспертизы ДорЦСМЭ Алексей Коремин рассказал о своем героическом прадеде Тебневе Федоре Ефимовиче. Он ушел на фронт 12 июля 1941, участвовал в боях в Смоленской области, был разведчиком.

– Известно, что 15 февраля 1942 года группа из 13 человек



Алексей Коремин с фото прадеда Тебнева Павла Ефимовича и двоюродного деда Коремина Павла Макаровича

пошла в разведку в деревню Песочня, – рассказал Алексей Коремин. – На рассвете их заметили немцы, завязался неравный бой, все 13 человек погибли. Жители деревни тайно похоронили бойцов в общей могиле. После окончания войны останки советских воинов перезахоронили в городе Вязьма, где также был похоронен их легендарный командир – генерал Ефремов.

Родной брат его деда Коремин Павел Макарович воевал на Карельском и 3-м Украинском фронтах, был автоматчиком, командиром отделения. Награжден медалями за боевые заслуги.

У начальника сектора экспертизы электроустановок ДорЦСМЭ Александра Черного, к сожалению, нет фотографий его родных дедов – Черного Михаила Григорьевича и Бескаравайного Александра Филипповича. О не вернувшихся с войны героях осталась только запись в книге (именном списке) невозвратных потерь личного состава воинской части. Отец папы

Черный Михаил Григорьевич 1911 года рождения, был пулеметчиком. Он погиб 20.04.1944 г. в Румынии в ходе Кишенево-Яссывской операции.

Отец мамы Бескаравайный Александр Филиппович, 1921 года рождения, погиб 09.12.1942 г. под деревней Дмитриевка Сталинградской области.

Дед инженера по метрологии отдела обеспечения единства измерений ДорЦСМЭ Ольги Золотковой Караблинов Иван Афанасьевич был призван в армию в феврале 1942 года стрелком-кавалеристом. Закончил воинскую службу в ноябре 1945 года. За боевые подвиги Иван Караблинов награжден орденом Отечественной войны II степени, памятьными медалями.

Два родных дяди инженера отдела технической диагностики и экспертизы ДорЦСМЭ Александра Зарецкого пропали без вести. Их имена значатся в именном списке невозвратных потерь.

Елена СУШКОВА



Олег Шмонин с фотографией дяди Шмонина Александра Ивановича

верное, процентов 30 от всего объема материалов.

Начальник Дорожного центра стандартизации и метрологии Ольга Косик поддержала инициативу коллеги.

– Человек жив, пока жива память о нем, – уверена Ольга Анатольевна. – У нас многие сотрудники ежегодно принимают участие в акции «Бессмертный полк». В условиях непростого 2020 года с его множественными запретами наш стенд стал отдушиной, возможностью, несмотря ни на что, соблюсти традицию и отдать дань уважения тем, чьей кровью был отвоеван мир в 1941-1945 годах. У меня воевали два деда, но об их фронтовой жизни я знаю очень мало. Николай Николаевич Семенов не стало еще до моего рождения, у меня нет о нем почти никакой информации. Второго дедушку Дмитрия Петровича Смертина немного помню с детства. Говорить о войне он не любил. Моя бабушка Мария Лукьяновна Дикая не воевала и

шиловградской области. Работал забойщиком на шахте. Был призван на фронт 27 июня 1941 года. Сначала сражался на Западном фронте (Смоленское направление), был ранен. С конца декабря 1941-го воевал на Карельском фронте. Организовал снайперское движение в своей части, – рассказал о знаменитом родственнике Олег Владимирович. – В марте 1942 года старший сержант А.И. Шмонин был представлен командованием части к первой награде – ордену Красной Звезды за уничтожение 30 солдат и офицеров противника, в сентябре – орденом Красного Знамени за уничтожение 91 фашиста. 27 июня 1943 года командир отделения 1-й стрелковой роты 1-го отдельного стрелкового батальона (65-я морская стрелковая бригада, 32-я Армия, Карельский фронт) старшина А.И. Шмонин был представлен командованием части к присвоению звания Герой Советского Союза за уничтожение 140 сол-



Дмитрий Лаврунов с фотографией прадеда Лаврунова Дмитрия Ильича

Герои передовой и трудового фронта

Старшему поколению есть чем гордиться – освободив землю от коричневой чумы, они восстанавливали страну из руин, работали во имя процветания Родины. Ветераны – это пример оптимизма и мужества, и молодежь гордится своими героическими предками.

О своем прадеде Утюгове Борисе Петровиче старший инспектор административно-хозяйственной службы Елена Куркурина рассказывает с особой гордостью. Он прошел всю войну, воевал в составе 115 гвардейского стрелкового полка 38 гвардейской стрелковой дивизии; 31 запасной стрелковой дивизии.

– Борис Петрович Утюгов был призван в армию, когда ему было около 18 лет, – рассказывает о своем прадеде по материнской линии Елена Куркурина. – Его боевой путь был нелегким и героическим. Точно знаю, что в 1944 году он освобождал Брестскую крепость. Дошел до Берлина. Был дважды ранен. За проявленные смелость и героизм в июне 1944 года был награжден медалью «За отвагу».

На официальном сайте Министерства обороны Российской Федерации «Подвиг народа», который представляет собой электронную базу данных с информацией о наградах участников Великой Отечественной войны, о подвиге Бориса Утюгова говорится так: «31.03.1944 в период боев в д. Жетица тов. Утюгов со своим взводом отбил две контратаки противника, при этом уничтожив до двух взводов его живой силы. Сам, будучи раненым, не покинул поля боя. 21.06.1944 в период боя на левом берегу реки Припять тов. Утюгов, поддерживая огнем наступающие части, уничтожил две огневые точки противника».

Елена Куркурина вспоминает, как прадед неоднократно рассказывал, что впоследствии именно медаль «За отвагу» спасла ему жизнь.

– В одном из боев разорвалась мина, и ее осколок попал точно в медаль, которую Борис Петрович носил на кителе. От медали откололся кусочек, и потом прадед прикрывал поврежденное место под другими наградами.

В августе 1944 года гвардии лейтенант 115-го полка 38-й гвардейской стрелковой дивизии Борис Утюгов был представлен к награждению Орденом Красной Звезды. Среди наград, свидетельствующих о боевых подвигах Бориса Утюгова – медали «За боевые заслуги» и «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», Орден Отечественной войны I степени.

Прожил Борис Петрович долгую и счастливую жизнь. Воспитал детей, внуков и даже правнуков. Но пройдя все лишения Великой Отечественной войны, помня все ее тяготы и потери, он так и не смог понять и принять нынешнюю, уже современную, войну на Донбассе.

Машинист локомотивного депо Иловайск на пенсии Павел Васильевич

Киричек вспоминает о Великой Отечественной войне со слезами на глазах. События давно минувших лет до сих пор терзает душу. На долю 15-летнего подростка выпали тяжелые испытания военного лихолетья.

– На момент начала войны я жил вблизи Константиновки, в районе станции Магдалиновка, – рассказывает Павел Васильевич. – Многих детей по доносу односельчан забирали в концлагерь для последующей отправки в Германию, и я не стал исключением. Но чудом мне удалось сбежать из приемного пункта. Долго скитался по лесам, питался тем, что находил – травой, кореньями. Первым самым болезненным воспоминанием со времен войны и стало предательство своих же людей. Но такими были не все. Однажды мне повезло ночевать в местной школе, помогла и не выдала учительница.

Павел Киричек вспоминает, что, наступая, немцы не спешили заходить в Константиновку, сначала они разрушали город, сбрасывая на него бомбы с самолетов.

– Мне пришлось испытать весь ужас бомбежек и авианалетов, я собственными глазами видел, как фашисты с самолетов сбрасывали бомбы на жилые дома, как страдали люди, – вспоминает железнодорожник. – Так погибли и наши близкие родственники. Мы пытались укрыться везде, где можно было. Главное правило того времени – чтобы в окне не светился даже маленький огонек, иначе могло сразу прилететь. Люди держались, верили в победу. Была хорошо организована работа по распространению мотивационных листовок, которые сбрасывали с самолетов на город в большом количестве. «Наше дело правое! Враг будет разбит! Победа будет за нами», – говорилось в них, и мы верили.

Константиновку освободили осенью 1943 года. Это было по-настоящему долгожданное и радостное событие для местных жителей. Впереди был нелегкий труд по восстановлению разрушенного.

– На станции Магдалиновка немцы не успели взорвать подъездные железнодорожные пути, – рассказывает Павел Киричек. – Вместе с другими ребятами мы разминировали железнодорожное полотно, собирали взрывчатку и относили ее специалистам инженерных войск для дальнейшей дезактивации. Восстановительные работы велись круглосуточно.

Павел Киричек учился в Славянском железнодорожном техникуме, совмещал учебу с работой в депо станции Славянск, где трудился слесарем по ремонту подвижного состава и кочегаром.

В 1948 году Павел Васильевич перешел работать в локомотивное депо Иловайск машинистом тепловоза, на этой должности трудился до выхода на пенсию.

Для семьи Киричек 9 мая – праздник особенно почитаемый. Павел Васильевич всегда был активным участником парадов в честь Дня Победы. Говорит, это возможность отдать дань уважения тем, кто очистил нашу землю от фашистского гнета, и стыдно эту возможность упустить.

Петр Васильевич Овчаренко посвятил родной Донецкой магистрали более 50 лет жизни. Когда началась война, ему было всего 14 лет. Он жил в селе Успенка Амвросиевского района.

– У нас была большая дружная семья, – вспоминает Петр Васильевич. – Я учился в школе, любил гулять с друзьями, во время одной из таких прогулок и узнал, что началась война. Уже через неделю закрыли школу. Когда в село зашли немцы, моего отца Максима Петровича расстреляли, я остался с матерью Антониной Михайловной, двумя братьями Николаем и Савелием, и сестрой Евдокией.

Старший брат Николай, как и многие односельчане, ушел на фронт. Рвался воевать с фашистами и Петр, но его не взяли – по возрасту не подходил.

– Я думал, как? Раз на фронте не могу воевать, значит, по месту должен делать все возможное, и даже больше того, – рассказывает Петр Васильевич. – После освобождения Донбасса восстанавливали колхоз, помогали военным. Ни от какой работы не отказывался, понимал, что нужно.

Но попытки уйти воевать юноша не оставлял, и вскоре поехал в Амвросиевский военкомат записаться на фронт добровольцем. Снова не взяли, но посоветовали поехать в Иловайск – попробовать себя в железнодорожных войсках. Тогда парень и не предполагал, что этот совет неизвестно кем определен его дальнейший жизненный путь.

– По прибытии в город, меня с поезда сразу сняли, поскольку, кроме свидетельства о рождении, у меня не было никаких документов, – делится воспоминаниями Петр Овчаренко. – Но когда узнали, куда и зачем я еду, ответили к поезду. Там меня не приняли, мол, им нужны сильные и крепкие люди для тяжелой физической работы. Взяли меня в паровозное депо токарем, но проработал я там всего неделю. Однажды пришел начальник локомотивного депо, сказал, что им нужны кочегары, и я согласился. Мне выдали комплект формы с шинелью и спецодежду: фуфайку, брюки, ботинки, шапку, поскольку было уже холодно. В депо меня называли «пионером», потому что я был самым молодым. Из-за этого у бригадиров часто возникало недовольство, когда меня отправляли к ним в бригаду на работу. Поэтому выполнять свои обязанности я старался как можно лучше.



Борис Петрович УТЮГОВ

Петр сразу понял, что железная дорога – это его. Не испугали юношу ни тяжелые условия труда, ни отношение бригадиров к молодому специалисту. Работал он с высокой самоотдачей, постоянно оттачивал свое мастерство, и уже в 1945 году стал помощником машиниста, а в 1947-м поступил на курсы по обучению машинистов, которые успешно окончил.

– Очень хорошо помню послевоенные годы, восстановление, – рассказывает железнодорожник. – Работы было много: мы кололи дрова, помогали одиноким старикам, организовывали школы по обучению будущих специалистов, работников железной дороги. Одна работа сменяла другую, на отдых времени почти не оставалось. Я вступил в комсомол, старался быть в передовых рядах советской молодежи. Позже был назначен машинистом комсомольского паровоза.

На этой должности Петр Овчаренко проработал до самой пенсии. Был награжден медалью «За трудовую доблесть», многочисленными грамотами и благодарностями.

Сохраняя историческую память о подвигах участников Великой Отечественной войны и тружеников тыла, мы никогда не забудем, какой ценой была завоевана Победа, и какими титаническими усилиями страна поднималась из руин в послевоенные годы. Мы гордимся славным поколением ветеранов, восхищаемся их мужеством и самоотверженностью. Они – достойный пример для молодежи.

Поздравляем хранителей истории!

18 мая отметили свой профессиональный праздник сотрудники наших музеев: музея истории и развития Донецкой железной дороги, музея революционной, боевой и трудовой славы локомотивного депо Ясиноватая-Западное, музея Детской железной дороги.

В документально-исторической экспозиции музея истории и развития Донецкой железной дороги представлены до 10 тыс. единиц документов и материалов. Настоящая гордость музея – натурные образцы раритетной железнодорожной техники 1909-1980-х годов: паровозы, тепловозы, вагоны различных типов, путевые машины и другие образцы. Музей революционной, боевой и трудовой славы локомотивного депо Ясиноватая-Западное был создан самими работниками депо в 2014 году. В его экспозиции – уникаль-

ные экспонаты, относящиеся к разным эпохам. В музее увековечена память о дедовчанах, сложивших голову в боях за Донбасс в 2014-2015 годах.

Многочисленные экспонаты музея Донецкой детской железной дороги рассказывают о становлении и развитии Малой магистрали на разных исторических этапах.

Поздравляем всех причастных с Международным днем музеев, желаем новых находок и творческих успехов!

Подписной индекс 28070

Периодичность выхода

1 раз в месяц

Стоимость на 6 месяцев:

90 руб.

Стоимость на 3 месяца:

45 руб.

Дорогие друзья!

Если Вы не успели подписаться на газету «Железнодорожник Донбасса» на весь год, самое время оформить подписку на 2-е полугодие!

Оформить подписку на 6 мес. можно в любом отделении ГП «Почта Донбасса» до 25.06.2021 г.; на 3 и менее мес. – до 25 числа каждого месяца. Тариф почты на прием подписки: на 6 мес. – 15,00 руб., на 2-3 мес. – 12,00 руб., на 1 мес. – 6,00 руб.

Малая магистраль дает зеленый свет

1 мая на Донецкой детской железной дороге им. В.В. Приклонского традиционно открылся очередной, 49-й сезон летней учебно-производственной практики. В 10.30 фирменный поезд «Донецкие зори» точно по графику отправился со станции Пионерская, дав старт пассажирскому движению на Малой магистрали в 2021 году.



В день начала работы Донецкой детской железной дороги оживление на станции Пионерская было заметно издали. Пассажиры с детьми спешили к кассам, чтобы купить билет на поезд. Юные железнодорожники получали последние напутствия инструкторов и готовились приступить к работе.

– Начало работы детской магистрали – событие долгожданное, и в первую очередь – для наших юных железнодорожников. Они на протяжении нескольких месяцев старательно готовились к летней практике, – рассказал начальник Донецкой детской железной дороги Александр Евтушенко. – Мы заранее обратились с письмом в штаб по борьбе с коронавирусной инфекцией, и получили разрешение на работу, но с обязательным условием соблюдения всех противоэпидемических мер.

1 мая фирменный поезд «Донецкие зори» повел в первый рейс старший машинист Денис Арнаут. Молодой человек очень волновался, ведь на нем лежала большая ответственность.

– На Донецкой детской железной дороге я занимаюсь уже 4 года, – рассказал Денис. – За это время я точно усвоил, что железная дорога не прощает ошибок и оплошностей. Наша детская дорога почти ничем не отличается от взрослой: что там тепловоз – что здесь, что там может произойти непредвиденная ситуация – что здесь. Поэтому все регламенты должны точно соблюдаться, как на большой дороге. А поскольку именно на машинисте лежит главная ответственность за здоровье и жизнь пассажиров, я всегда внимательно слежу за дорогой, строго следуя инструкциям.

Ответственно к работе относится и девятиклассница Ася Ильина. Сегодня она – стрелочник, выполняет работы по подготовке пути.

– На детской железной дороге мне очень нравится. Здесь все по-настоящему: поезда, станции, диспетчеры – только немного меньше по размеру. И руководят всем процессом дети, – делится впечатлениями юная железнодорожница. – Главное, здесь мы получаем бесценный практический опыт.

Милена Филипповская занимается на Донецкой детской железной дороге 3 года. За это время она освоила немало профессий, а сегодня выполняет обязанности проводника.

– Работа проводника – особенная, это непосредственное общение с людьми, а они, как известно, бывают разные, хотя у нас обычно все

пассажиры вежливые и обходительные. На протяжении всего пути я рассказываю им об истории нашей магистрали, о нашем городе, о достопримечательностях, мимо которых проезжаем. Здесь важна дикция, громкое и четкое произношение.

Уже сейчас Милена не представляет свою жизнь без детской железной дороги и точно знает, что в будущем свяжет свою профессиональную жизнь со стальной магистралью.

Для ревизора Анастасии Малахай 1 мая стало первым днем практики на Донецкой детской железной дороге. Но дебютантка точно знала, что всегда может рассчитывать на поддержку более опытных юных коллег и инструкторов.

– Я в восторге от сегодняшнего дня! Уже чувствую, что здесь будет весело! – признается девушка. – В обязанности ревизора входит проверка билетов. Это очень интересно и увлекательно.

Последние штрихи – и фирменный поезд «Донецкие зори» принимает первых в этом сезоне пассажиров. Лилия Шевченко привела на детскую железную дорогу 4-летнего сына Мишу. Мальчуган с восторгом смотрит на яркие вагоны и ответственно держит в руках билеты.

– Поезд такой большой! – с восторгом выдыхает мальчик. – Я на нем еще ни разу не ездил!

– Мы давно хотели побывать на нашей знаменитой детской дороге, – объясняет Лилия Шевченко, – но не решались, пока сын был маленьким. А теперь вот приехали и не пожалели. Это действительно удивительно – ребенок в восторге!

Пока пассажиры занимают места, подруги Кира и Лена подбирают удачный ракурс для селфи. Уверены: друзья будут завидовать!

– Мы не первый раз на детской железной дороге, нас часто сюда приводят организованно от школы, – рассказывают девочки. – Но в этом году мы решили прийти на открытие, погулять и пофотографироваться! Обязательно похвастаемся фотографиями в социальных сетях.

Сергей с 5-летним сыном Виктором приехал на Донецкую детскую железную дорогу впервые. Говорит, давно сыну обещал, и сейчас выбрали специально. У ребенка масса положительных эмоций.

В июне поезд «Донецкие зори» будет курсировать по пятницам, субботам и воскресеньям. Проезд в поезде возможен только при наличии средств индивидуальной защиты (маски) и при соблюдении социальной дистанции между пассажирами. Наполняемость вагонов – 50% от общего числа пассажирских мест.

На постоянную работу требуются:

Вакансии	Кол-во вакансий	Должностной оклад рос. руб.	Образование
Дирекция по эксплуатации и ремонту подвижного состава			
Токарь	3	9373	среднее профессиональное
машинист крана*	5	6963-9016	среднее профессиональное
слесари по ремонту локомотивов*	7	7320	среднее профессиональное
осмотрщики вагонов*	2	8699	среднее профессиональное
осмотрщик-ремонтник вагонов*	8	9985	среднее профессиональное
слесари по ремонту вагонов*	12	7320	среднее профессиональное
электрогазосварщик*	4	8212	среднее профессиональное
Дирекция инфраструктуры			
электромонтеры контактной сети*	2	8641	среднее профессиональное
электромонтеры СЦБ*	7	11578	среднее профессиональное
электромонтеры связи*	2	8304	среднее профессиональное
электромеханики СЦБ	7	14175	среднее профессиональное
электромеханики связи	7	12221	среднее профессиональное
бригадиры пути*	15	11270	среднее профессиональное
монтеры пути*	15	6972	среднее общее, среднее профессиональное
машинисты ж.д.-строит. машин, автоматрисы, мотовоза*	4	9077 - 11069	среднее профессиональное
Дирекция управления движением			
дежурные по станции	26	9680	высшее профессиональное
составители поездов*	20	7711 - 9985	среднее профессиональное
дежурные стрелочных постов*	6	7711	среднее профессиональное
операторы постов централизации*	2	7010	среднее профессиональное
сигналисты*	13	7711	среднее профессиональное
агенты коммерческие	18	10648	высшее профессиональное
Дирекция по обслуживанию пассажиров			
уборщик производственных и служебных помещений	8	6490	среднее
проводники пассажирских вагонов*	3	9185	среднее профессиональное
кассир билетный*	2	9130	среднее профессиональное
контролер перронный (билетный)	2	8894	среднее профессиональное
дежурный по залу (вокзала)	3	8580	среднее профессиональное

По вопросам трудоустройства обращаться по телефону: (062) 319-48-90, (062) 319-74-24, (062) 319-57-23

* возможно обучение в структурном подразделении «Учебный центр профессиональных квалификаций» ГП «Донецкая железная дорога»

Претендентам на должности, требующие наличия среднего профессионального образования, необходимо иметь удостоверение (диплом) о присвоении рабочей профессии.

Эпицентр праздничного настроения

Второй этап фестиваля «Город мастеров», который проходил в Доме науки и техники СМЭУ Иловайск с 29 апреля по 11 мая, стал настоящим эпицентром весны и праздничного настроения. Более полусотни умельцев представили сотни своих работ, поражающих яркостью и неординарностью. В этот раз посетителей фестиваля декоративно-прикладного искусства было очень много, расширилась и его география.

– «С любовью к Родине» – так мы обозначили тему второго тура фестиваля народно-прикладного искусства «Город мастеров», – рассказала директор Дома науки и техники СМЭУ Иловайск Людмила Дейниченко. – Радует, что с каждым годом он пользуется все большей популярностью среди умельцев предприятий Донецкой железной дороги, расширяет свои границы и возможности. Хочется сказать слова огромной благодарности в адрес руководства ГП «Донецкая железная дорога» и ПРОФДОНЖЕЛ за поддержку в организации и проведении данного мероприятия.

В этот раз на фестивале было представлено много мастеров из Ясиноватой. – В первую очередь, это заслуга ведущего специалиста ПРОФДОНЖЕЛ Натальи Колодан, которая организовала ясиноватцев для участия в «Городе мастеров», – говорит Людмила Дейниченко. – Кроме того, Наталья представила на выставке собственные картины и картины своей матери Сычевой Зои Никитичны – пенсионера Ясиноватского теркома профсоюзов.

Экспозиция дебютантов поражала масштабностью представленных работ. Пенсионер Ясиноватской дистанции пути Демина Людмила Дмитриевна представила коллекцию под названием «Новая жизнь старых кукол». С помощью шести кукол она продемонстрировала свое мастерство в реставрации старых детских изделий – еще времен СССР.

Яркостью красок и реалистичностью персонажей поразили гном ручной работы и мышки с сыром инженера по охране труда станции Ясиноватая Кортая Ольга Григорьевны. Пенсионер Ясиноватской дирекции железнодорожных перевозок Шпак Ирина Витальевна привезла на выставку восхитительных героев сказки «По щучьему велению», созданных в чулочной технике.

Пенсионер локомотивного депо Ясиноватая Шулико Елена Викторовна удивила посетителей выставки деревьями из бисера и бокалами из яичной скорлупы, сделанными под старину. А сигналист станции Ясиноватая Екатерина Шевченко – заколками, выполненными в технике канзаши.

Оригинальными и запоминающимися для взрослых и детей стали работы начальника техотдела станции Ясиноватая Шинкаренко Татьяны Васильевны, которая занимается свит-дизайном – составлением композиций из кондитерских изделий, в частности, из конфет. Прекрасные сладкие букеты никого не смогли оставить равнодушными.

Неподдельное восхищение гостей фестиваля вызвали картины маляра локомотивного депо Ясиноватая Тимчишиной Людмилы Алексеевны, особенно ее «Маковое поле».

Первый раз в фестивале «Город мастеров» приняли участие художники-керамисты из Макеевки Василий Сиваков и Ольга Клеванова. Мастера представили шесть авторских тарелок, которые сочетают традиции керамического мастерства с их собственным творческим взглядом на керамику.

Дежурная по поезду ПЧ-14 Татьяна Студейникова удивила оригинальными изделиями из джутовой нити, специалист по охране труда вагонного депо Иловайск Юлия Лузянина – уникальным мылом ручной работы, инженер по труду ЭЧ-7 Наталья Кофтуна – симпатичными вязаными игрушками, Виктория Балховитина – необычными рисунками, а Алина Савченко – замечательными картинами, выполненными в технике алмазной мозаики.

Открытием фестиваля стала и статистик узловой больницы станции Иловайск Ирина Орлова, которая представила прекрасные и разноплановые топиарии – миниатюрные декоративные деревца.

– Я выставила 11 деревьев различной тематики, – рассказала Ирина. – Кофейное, денежное, морское, цветочное и другие. Конечно, было и пасхальное дерево, и работа под названием «Победный май» – это деревце выполнено из разноцветных искусственных цветов, которые символизируют праздничный салют. Дополнена композиция георгиевской лентой.

– Я уверена, что наш фестиваль не только не угаснет, но будет развиваться, – признается Людмила Дейниченко. – О «Городе мастеров» с каждым годом узнает все больше людей, растет число новых участников. А постоянные участники в стремлении удивить зрителей создают не только необычные работы, но и осваивают новые техники. Полет фантазии у этих людей, действительно, удивительный!



Валерия УДОВИЧЕНКО

полненным в технике изонить, добавились изделия, вышитые лентами, и собственноручно приготовленные вкуснейшие пряники.

Начальник центра оперативно-технического учета локомотивного депо Иловайск Валерия Удовиченко участвует в фестивале «Город мастеров» с 2015 года. На нынешней вы-

«Вдохновение», а книгу отзывов «Города мастеров» пополнило множество восхищенных отзывов о работах художника.

Дежурная по дому отдыха локомотивных бригад локомотивного депо станции Иловайск Светлана Косенко занимается кондитерским делом уже около 5 лет. За это время она в совершенстве освоила рецептуру огромного множества тортов, пирожных, пряников. Для весеннего этапа фестиваля она изготовила пряники-открытки ко Дню Победы, к Пасхе – пряники в форме яйца.

Светлана отмечает, что украшение десертов – это целое искусство.

– Идеи оформления для тортов ищу в Интернете или придумываю сама. А недавно меня попросили испечь торт и украсить на свое усмотрение. У меня появилась мысль о Колобке. «Почему современные мультяшные герои используются, а старые мультики забыты?» – подумала я. Тот же кот Леопольд, Колобок, репка. Мне интересно изобразить их на своем торте, мне интересно сделать сказку.

Уже несколько лет подряд на фестивале «Город мастеров» активно представлено детское творчество. Воспитатели КУДО «Иловайская школа искусств» и МДОУ «Теремок» и «Ромашка» продемонстрировали на весенней выставке множество открыток, рисунков и поделок.

Третий тур фестиваля народно-прикладного искусства «Город мастеров» запланирован на август-сентябрь. Уже сейчас организаторы приглашают умельцев не изменять традициям и обязательно принять в нем участие.

Елена СУШКОВА



Елена ПИНЖАЕВА

Так, на весенней выставке традиционно отличилась семья Лукиных. Целостность экспозиции великолепных картин старожилы фестиваля Галины Лукиной гармонично дополнили работы ее дочери Аллы и внучки Анастасии.

Уже второй год принимает участие в фестивале и семья Калашниковых. Электромеханик ЭЧ-7 Оксана Витальевна вместе с сыном Семеном представили удивительные картины, написанные акварелью.

Великолепными картинами, вышитыми крестом, традиционно удивила посетителей фестиваля «Город мастеров» пенсионер ПЧ Иловайск Кизина Елена Анатольевна.

Пенсионер-железнодорожник Виктор Бондарчук выставил целых 53 деревянных ложки ручной работы, но ни одну из них не продал, хотя желающих было больше, чем достаточно. «Каждая из них уникальна, и не повторяется», – объяснил мастер.

Постоянная участница фестиваля Елена Пинжаева во втором туре выставки смогла показать себя по-новому. К традиционным работам, вы-

ставке она представила замечательные картины, шкатулки, часы, игольницы и другие милые сувениры, украшенные объемными цветами из лент.

– Я пробовала себя в разных видах творчества – вышивала крестиком, бисером, но в итоге остановилась на вышивании лентами, – рассказала Валерия Удовиченко. – Мои любимые цветы – подсолнухи и полевые ромашки, поэтому я их часто изображаю в своих работах.

Пенсионер Иловайской дистанции электроснабжения Андрей Борисович Бебешко выставил три новые картины: «Отчаяние», «Ожидание» и

15 мая отпраздновала свой юбилей инициатор, вдохновитель и душа «Города мастеров», директор Дома науки и техники СМЭУ Иловайск Людмила Дейниченко.

Руководство ГП «Донецкая железная дорога» и ПРОФДОНЖЕЛ, коллектив Дома науки и техники СМЭУ Иловайск, участники фестиваля поздравляют Людмилу Николаевну с Днем рождения и желают крепкого здоровья, счастья, творческого вдохновения! Пусть все задуманное непременно исполнится!



Светлана КОСЕНКО