



## Восстановительный поезд – это универсальный механизм

11 ноября коллективы подразделений дирекции аварийно-восстановительных средств ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» отметили свой профессиональный праздник – День работника восстановительного поезда. Этим людям приходится работать в крайне непростых, зачастую опасных условиях, но, выкладываясь по максимуму, они всегда обеспечивают блестящий результат. Залог успеха наших восстановителей – оперативность, четкость, слаженность действий, умение быстро принимать решения.

Игоря Ступку на Донецкой железной дороге знают как профессионала с большой буквы. Его трудовая биография неразрывно связана с восстановительным поездом Ясиноватая, где он проработал 30 лет, 25 из которых возглавлял предприятие. С февраля 2021 года Игорь Владимирович руководит СП «Дирекция аварийно-восстановительных средств» ГУП ДНР «Донецкая железная дорога».

– На данный момент на Донецкой магистрали функционируют три восстановительных поезда, которые дислоцируют-

ся на станциях Иловайск, Дебальцево и Ясиноватая. В апреле 2022 года на баланс восстановительного поезда Ясиноватая был принят производственный участок Волноваха, – рассказал Игорь Ступка.

Все подразделения дирекции аварийно-восстановительных средств участвуют как в восстановительных, так и подрядно-договорных работах. Так, за 10 месяцев 2022 года восстановительным поездом Дебальцево были выполнены работы по демонтажу пролетных строений моста на перегоне Дебальцево-Чернухино,

демонтажу и монтажу пролетных строений путепровода на перегоне Криничная-Пантелеймоновка. Осуществлялись выезды на случаи схода с рельсов подвижного состава. Кроме того, проводились работы по погрузке и выгрузке колесных пар, планированию обочины.

Деятельность восстановительного поезда Иловайск преимущественно была направлена на выполнение работ по планированию грунта в полосе отвода на перегонах Иловайск-Кутейниково, Кутейниково-Амвросиевка, Немчино-Орлова Слобода и автодороги Карань-

Волноваха.

За довольно непродолжительное время – всего 6 месяцев – производственным участком Волноваха выполнен большой объем работ по восстановлению инфраструктуры

– В основном работы выполнялись на освобожденных территориях, – уточнил Игорь Ступка. – В частности, по постановке на рельсы подвижного состава на станциях Волноваха и Мариуполь-Порт, растаскиванию металлоконструкций моста на перегоне Мариуполь - Мариуполь-Порт, уборке обрушенного элемента пролетного строения пешеходного моста на станции Мариуполь. На станциях Карань, Мариуполь-Сортировочный, Мариуполь-Порт волновахские восстановители привлекались к работам по приведению в транспортное положение по-

врежденного подвижного состава, на станции Волноваха – к работам по выгрузке с железнодорожных платформ элементов пролетного строения пешеходного моста.

Взаимовыручка, надежность, высочайший профессионализм, верность жизненным принципам – это не просто слова для восстановителей Донецкой магистрали. Как отмечает заместитель начальника восстановительного поезда Дебальцево Дмитрий Щербаченко, успешность выполнения поставленных задач напрямую зависит от слаженности действий сотрудников, опыта и самоотдачи каждого члена команды.

На железной дороге Дмитрий Геннадиевич трудится более 25 лет. Потомок железнодорожников, он с раннего детства полюбил «железку» и уверенно идет по выбранному пути.

(Продолжение на стр. 2)

# Восстановительный поезд – это универсальный механизм



Коллектив восстановительного поезда Дебальцево

(Продолжение. Начало на стр. 1)

– Моему дедушке Игнатенко Ивану Савельевичу довелось работать в непростое военное время. Он был кочегаром в паровозном депо, имел бронь, но в 1943 году ушел добровольцем на фронт. До конца войны служил в мотострелковых войсках, а после победы снова вернулся на железную дорогу. Среди его боевых наград – Орден Красной Звезды и Орден Отечественной войны, – с гордостью рассказывает о деде-герое Дмитрий Щербаченко.

На железной дороге работали и его родители: мама Галина Ивановна – проводником багажного вагона, отец Геннадий Григорьевич – инструктором, заместителем директора и директором Дворца культуры железнодорожников в Дебальцево.

Сразу после окончания школы Дмитрий поступил в Дебальцевский железнодорожный техникум на новую в то время специальность «Локомотивное хозяйство». Затем пошел служить в армию. Попал в ракетные войска стратегического назначения, железнодорожный батальон, его армейская специальность – машинист тепловоза.

В восстановительный поезд Дебальцево Дмитрий Щербаченко поступил в 1997 году помощником машиниста, а в 2013-м был назначен заместителем начальника этого подразделения.

– До 2014 года мы преимущественно занимались устранением последствий сходов, аварий, подрядной деятельностью, но после боев за Дебальцево 2014-2015 годов специфика работы расширилась, – рассказал Дмитрий Геннадиевич. – На территории нашего предприятия были прямые

попадания, здания и техника получили серьезные повреждения. У нас было убежище, где укрывался коллектив во время обстрелов, там же находилось много гражданских – жителей близлежащих районов. Начальник восстановительного поезда Плехов Владимир Геннадиевич всегда был на месте, переживал за коллектив, поддерживал каждого сотрудника. После окончания боевых действий мы сразу принялись за работу. Все, что было в наших силах, ремонтировали самостоятельно. В 2018 году мы участвовали в восстановлении путепровода на въезде в Дебальцево, в 2019-м восстанавливали путепровод на автодороге Донецк-Дебальцево в районе Енакиево, сейчас наши ребята принимают участие в восстановительных работах на освобожденных территориях – в Волновахе и Мариуполе.

О своем коллективе Дмитрий Щербаченко отзывается, как о людях, всем сердцем преданных своему предприятию.

– У нас в штате 22 человека, и все они настоящие профессионалы, надежные товарищи. Отдельно хотелось бы выделить машинистов крана Изотова Сергея Александровича и Сучок Юрия Викторовича, машиниста бульдозера Белого Александра Александровича, водителя Петрченко Александра Николаевича. И, конечно же, хочу вспомнить нашего мастера Алексея Романченко, который в 2014 году ушел в ополчение и погиб под Дебальцево, защищая родную землю.

Андрей Баздырев исполняет обязанности начальника восстановительного поезда Иловайск с февраля 2022

года, на предприятии он трудится уже 27 лет.

– Успех нашей работы всегда зависит от двух составляющих – людей и техники, – говорит Андрей Владимирович. – Важно, чтобы коллектив был профессиональным и укомплектованным, всегда готовым к работе, техника должна быть исправной.

Сегодня иловайский восстановительный поезд функционирует в условиях катастрофической нехватки людей – семеро сотрудников призваны в вооруженные силы, они защищают Донбасс.

– У нас осталось три работника мужчины, – сетует Андрей Баздырев. – Работать тяжело, штат неполный, но коллектив справляется. В нашей работе главное – результат, поэтому все поставленные задачи должны быть выполнены.

Более 25 лет трудится в восстановительном поезде Ясиновата Александр Галицын. Начинал токарем, сейчас он – стропальщик. На вопрос: «Как работаете, когда город ежедневно подвергается вражеским обстрелам», – Александр Борисович отвечает: «Как обычно: надеваем каску – и вперед!»

– На работе, слава Богу, под обстрелы не попадал, а вот когда добирался – бывало. От станции я живу недалеко – 12 минут на велосипеде, но даже в эти промежутки случались прилеты. Ведь город у нас маленький, а калибры у них большие – вот и достается всем. Что делаю? Еду вперед – прятаться в пути негде.

Примером настоящего героизма для Александра Галицына всегда был его дед – железнодорожник, Герой Советского Союза Радугин Михаил Алексеевич. Он работал поездным кондуктором, на фронт пошел добровольцем. Звание Героя Советского Союза получил за то, что особо отличился в 1944 году при форсировании реки Днестр.

– Восстановительный поезд – это универсальная машина, на которой работают разносторонние люди, – говорит Александр Галицын. – При ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций у нас нет разделения профессий: мы выполняем все необходимые работы, не считаясь ни с чем, ведь делаем одно дело!

Коллегами Александр Борисович, без преувеличения, восхищается. Говорит, что настолько добрых, искренних и честных людей можно встретить нечасто. За годы работы он убедился, что на них можно положиться даже в самой сложной ситуации.

Сейчас трое работников восстановительного поезда Ясиновата защищают Донбасс на фронте, и весь коллектив с нетерпением ждет их возвращения.

– Нам, конечно, не хватает рабочих рук, но мы делаем все возможное, чтобы сохранить марку и не подвести парней.

С заместителем начальника восстановительного поезда Ясиновата производственного участка станции Волноваха Александром Кравченко разговаривать пришлось буквально на ходу. Большую часть времени коллектив задействован в восстановительных работах, а в редкие минуты перерыва Александр Анатольевич планирует работу, которую необходимо выполнить в ближайшее время.

Бои за Волноваху были тяжелыми, разрушительными, и теперь местным восстановителям предстоит выполнить обширный фронт работ.

– Последние восемь месяцев мы работаем в экстремальных условиях, – рассказывает Александр Кравченко. – Особенно тяжело было, когда все начиналось. Работники часто несли дежурство под обстрелами с риском для жизни, но рабочие места не покидали. Во время боевых действий сильно пострадали станция Волноваха, где мы дислоцируемся, наша техника. В кратчайшие сроки ее удалось отремонтировать. Сейчас вся техника на ходу и полностью задействована в восстановительных работах.

Как и в других подразделениях дороги, сейчас главная проблема волновахских восстановителей – нехватка людей.

– До февральских событий у нас в коллективе было 18 человек, сейчас вдвое меньше, – рассказывает Александр Кравченко. – Работы приходится выполнять тем количеством людей, которые есть в наличии. Остро ощущается отсутствие машиниста бульдозера, но нам помогают сотрудники ясиноватского, дебальцевского и иловайского восстановительных поездов, за что им огромное спасибо.

В профессиональный праздник коллектив ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» желает работникам восстановительных поездов крепкого здоровья, семейного благополучия, долгожданного мира. Пусть характер выполняемых вами работ как можно чаще носит подрядный характер и как можно реже – чрезвычайный.

Елена СУШКОВА

## Уважаемые коллеги!

### Дорогие ветераны, пенсионеры дистанции!

В ноябре 2022 года Дебальцевская дистанция сигнализации и связи отметила свой 95-й юбилей. Профсоюзный комитет и руководство дистанции поздравляет всех, кто трудился и трудится в это нелегкое время, отдает все силы, знания и опыт любимому делу на благо родного предприятия и Донецкой железной дороги.

Благодарим за высокий профессионализм и самоотверженный труд всех, кто в разные периоды времени строил, модернизировал, внедрял передовые технологии, восстанавливал инфраструктуру нашей дистанции сигнализации и связи после военных действий.

Желаем мира, счастья, здоровья, тепла и уюта в ваших домах, стабильной работы, достойной оплаты труда, заслуженных пенсий! Оптимизма всем и уверенности в завтрашнем дне! А любимому предприятию – стабильности, роста и процветания!

Еще раз с праздником всех нас – бывших и настоящих работников Дебальцевской дистанции сигнализации и связи!

**Александр ЧИСТЯКОВ,** начальник Дебальцевской дистанции сигнализации и связи  
**Ольга ШЕВЧЕНКО,** председатель первичной профсоюзной организации

## Под обстрелом противника

Ноябрь стал горячим месяцем для Донецкой магистрали: ВФУ практически ежедневно обстреливали дорогу.

Только за одно утро 1 ноября от обстрела Ясиноватой пострадали сразу несколько объектов дорожной инфраструктуры. Получили множественные повреждения здания и сооружения, а также специальная техника на территории управления механизации на станции Ясиновата; шесть производственных зданий и сооружений на базе водоснабжения СМЭУ Донецк в Ясиноватой.

Ночью 7 ноября ВФУ обстреляли из РСЗО HIMARS управление ГУП ДНР «Донецкая железная дорога». В результате прямого попадания ракет произошел мощный пожар, здание получило критические повреждения.

14 ноября в результате обстрела противника пострадал комплекс зданий автобазы СМЭУ Ясиновата. 24 ноября без электро-

снабжения остались город Ясиновата и предприятия железнодорожного узла.

Вечером 17 ноября противник с перерывом в две минуты выпустил 12 ракет из РСЗО HIMARS по станции Иловайск, в результате чего пострадали два путепровода, воздушные линии электроснабжения станции, элементы контактной сети, участки железнодорожного пути, стрелочные переводы.

Ночью 20 ноября обстрелом ВФУ были повреждены тяговая подстанция на станции Иловайск, цеха и здания вагонного депо Иловайск, а также контактная сеть и железнодорожные пути перегона Кутейниково-Амвросиевка.

В ноябре обстрелами противника также были повреждены здания цеха эксплуатации локомотивного депо Волноваха и ведомственной охраны на станции Никитовка, железнодорожный переезд станции Велико-Анадоль. Пострадали многие другие инфраструктурные объекты.

# 150-летний юбилей станции Еленовка

11 ноября на станции Еленовка состоялось праздничное собрание сотрудников и ветеранов, посвященное 150-летию предприятия. Это одна из старейших станций на Донецкой магистрали, построенная в 1872 году на 104-м километре Константиновской железной дороги. За свою полутораветковую историю она разрослась и объединила несколько станций: Еленовка-Главная, Еленовка-Новая, станция Доля и путевой пост 1164 км.

Начальник станции Еленовка СП «Дирекция управления движением» ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» Ирина Мануилова поблагодарила коллектив за преданность предприятию и вручила почетные грамоты и благодарности лучшим работникам станции. За добросовестный многолетний труд, профессионализм, выполнение особо важных производственных заданий были награждены: дежурный по станции Доля С.И. Чижова, дежурные по станции Еленовка М.А. Сулима и В.Ю. Сохацкий, сигналисты И.А. Михайленко, П.И. Семенович, агент транспортного обслуживания А.Е. Левченко, старший оператор по обработке поездной информации и перевозочных процессов Т.А. Писанец.

Почетными гостями праздника были ветераны предприятия: оператор при ДСП Р.А. Усова, ДСП станции Еленовка Л.И. Воробьева, ДСП станции Доля В.Н. Шевченко, инженер по охране труда Е.Н. Скляр, товарные кассиры Л.И. Кулибаба, Л.В. Мищенко, Л.Е. Павлюченко, составители поездов А.И. Остапенко, А.И. Мищенко, билетный кассир Л.В. Цверева, агент коммерческий Л.И. Шевченко, операторы поста централизации Н.В. Густыря, Н.И. Емельянова, оператор технической конторы О.А. Потемкина.

– Контингент станции – это, в основном, люди, которые работали по 20, а то и более лет, посвятили свою жизнь железной дороге и остались преданы своему предприятию. Они продолжают работать и передают свои знания и опыт молодому поколению, – сказала, приветствуя присутствующих, заместитель начальника станции Еленовка Ирина Гураль. – Также хочется выразить слова глубокой благодарности нашим ветеранам за их труд и вклад в бесперебойную работу железнодорожного транспорта. Мы поименно знаем всех наших пенсионеров,

не забываем о них, стараемся оказывать посильную поддержку и дарить самое главное – внимание.

На юбилейном торжестве ветераны вспоминали о своем большом коллективе – тогда на станции трудилось более 120 человек, о том, как в 80-е годы здесь грузили от 600 до 700 вагонов в сутки, и перевозочный процесс не останавливался ни на минуту.

Начальник станции Еленовка Ирина Мануилова работает на предприятии с 1990 года, она начинала оператором при дежурном по станции.

– Мне, молодому специалисту, свои знания и опыт передавали оператор при ДСП Р.А. Усова, ДСП станции Еленовка Л.И. Воробьева, инженер станции по охране труда Е.Н. Скляр, заместитель начальника станции по оперативной работе А.И. Зима, начальник товарной конторы Е.В. Витько, – говорит Ирина Геннадиевна. – Я пришла в большой сплоченный коллектив, все мы дружно трудились, чтобы не допускать сбоев в перевозочном процессе.

На станции постоянно выполнялся большой объем работ по приему и отправлению грузовых поездов, формированию-расформированию составов, пропуск транзитных поездов без переработки и с переработкой.

– В памяти отложилось, как в начале 90-х была организована работа «Единых смен», – вспоминает Ирина Мануилова. – Конец рабочей смены, на часах 20-05, рядом уже стоят сменщики и просят освободить рабочее место. Но нет, все работники нашей смены ожидают отправления последнего поезда нашего формирования. И вот машинист заявляет готовность к отправлению. Зеленый на выход, и в 20-10 поезд отправляется. Только после этого маневровый диспетчер дает отмашку на сдачу смены. Каждый был заинтересован в улучшении показателей работы. Чем выше коэффициент

трудового участия – тем больше премия.

В 1997 году на станции Еленовка впервые на Донецкой железной дороге была установлена система кодового управления «Навигатор». Для движущихся это было большое событие – перевод стрелок на путевом посту 1164 км теперь осуществлялся дистанционно дежурным по железнодорожной станции с поста ЭЦ станции Еленовка. К сожалению, с 2015 года из-за боевых действий парк Еленовка-Новая и путевой пост 1164 км не работают, движение в сторону станции Южно-Донецкая не проводится.

– Нынешний год, наверное, самый трудный для нашей станции, – признается Ирина Геннадиевна. – С апреля станция Еленовка находится на простое из-за близости боевых действий. Но на нашем узле работает станция Доля. Часто бывало такое, что из-за обстрелов станция была обесточена, но несмотря на отсутствие электроэнергии продолжала работать, а ее сотрудники подчас проявляли подлинный героизм. Пользуясь случаем, хочу отметить дежурного по станции Доля Светлану Ивановну Чижову. Летом этого года при отсутствии электрической централизации стрелок и сигналов она под обстрелами готовила маршруты поездам вручную, переводила стрелки курбелем.

ДСП Еленовского узла Светлана Чижова трудится на Донецкой железной дороге более 35 лет.

– На нашей станции всегда была напряженная работа, бесперебойное движение, – говорит Светлана Ивановна. – Приходила с ночных смен выжатая, как лимон, но от своей работы испытывала удовлетворение. Моя профессия требует быстрой реакции, четкости и оперативности действий. Я нашла свое призвание и люблю то, чем занимаюсь. Сейчас морально тяжело работать – все время



под обстрелами. Летом, когда не было электричества, я ехала на велосипеде к светофору, встречала локомотив и давала команду на заезд. Я понимала, что от меня зависит безопасность движения, поэтому, несмотря на страх, шла и делала свою работу.

Светлана Чижова гордится тем, что за годы службы воспитала не одно поколение движущихся. До сих пор на станции работают ее ученики – дежурные по станции Еленовка М.А. Сулима, В.Ю. Сохацкий, Е.В. Ляхович.

Сегодня на Еленовском узле трудятся 26 человек. На протяжении многих лет на высоком профессиональном уровне работают и готовят себе смену сигналисты станции П.И. Семенович, Т.Б. Тимофеева, оператор по обработке поездной информации и перевозочных процессов И.А. Подгайна, агент транспортного обслуживания А.Е. Левченко. Получают бесценный опыт молодые движущие: ДСП станции Доля А.С. Савинский и ДСП станции Еленовка О.И. Гонтаренко. Каждый прекрасно осознает важность и ответственность порученного дела.

– Работники станции хорошо понимают, насколько важно работать в слаженном коллективе, – отмечает дежурный по станции Еленовка Мария Сулима. – От моих решений зависит безопасность движения поездов и, самое главное, безопасность моих коллег! Когда-то в зимнюю смену был сильный снегопад, путейцы не успевали чистить стрелки. Ожидалось прибытие дизель-поезда. Видя, что он уже по станции Рутченково, а стрелки не идут, я быстро организовала работников СЦБ, сигналистов и составителя. Все было сделано вовремя, и дизель-поезд прибыл по графику.

Случаются и совсем нестандартные ситуации, например, когда на станцию прибывают составы с опасными грузами.

– Когда я еще работала приемосдатчиком, увидела, как дымятся несколько полувагонов с серой – из-за сильной жары произошло возгорание, – вспоминает Мария Анатольевна. – Незамедлительно сообщила дежурному по станции, вагоны отставили в тупик, вызвали МЧС, и пожар был ликвидирован. Работник станции всегда дол-

жен находиться на чеку, это я прекрасно поняла за 25 лет трудового стажа.

Коллектив станции Еленовка работает как единый механизм, это Мария Сулима поняла, еще когда была молодым специалистом.

– Как-то, когда я работала по Еленовке-Новой, мне нужно было расформировать составы прибывших поездов, выполнить сортировку вагонов, – вспоминает она. – Я по натурному листу смотрю и думаю: какой вагон и на какой путь выставлять? А мне составитель поездов Александр Иванович Мищенко говорит: «Пиши: 7-й, 8-й, 6-й...» Он мне диктует, а я только успеваю записывать. После сортировки вагонов приемосдатчик проверил – все было сделано грамотно и четко. Вот тогда я поняла, какие профессионалы работают на нашей станции и к чему нужно стремиться.

Как и все донецкие железнодорожники, работники станции Еленовка мечтают о мире.

– Все мы испытываем на себе трудности военного времени – от обстрелов приходилось прятаться даже под тележки вагонов, – рассказывает сигналист станции Еленовка Петр Иванович Семенович. – Для железнодорожников главное – обеспечить безопасность перевозочного процесса, и если раньше мне как сигнаLISTу приходилось сталкиваться с погодными катаклизмами, то теперь еще и следим за прилетами. Нам всем очень хочется, чтобы поскорее наступил мир, и наша станция заработала с прежней интенсивностью.

150 лет – серьезная дата, которая говорит о многом: большом трудовом пути, преемственности поколений, огромном вкладе дороги в развитие народно-хозяйственного комплекса.

– Но работа станции – это, прежде всего, упорный и тяжелый труд железнодорожников, – подчеркнула начальник станции Еленовка Ирина Мануилова. – От лица руководства станции я поздравляю с юбилеем наш дружный коллектив и работников всех смежных служб, желаю крепкого здоровья, счастья, мирного неба над головой и, конечно же, процветания нашей Донецкой железной дороге.

Ольга КРАМАРЕНКО



# Воспитываем тех, кто сможет нас заменить

Донецкая железная дорога всегда славилась традициями наставничества, и сегодня наши высококвалифицированные профессионалы щедро делятся своими знаниями и умениями с молодыми железнодорожниками. Особое внимание уделяется наставничеству в подразделениях локомотивного хозяйства, где опытные машинисты берут под свое крыло молодых работников и помогают освоить тонкости этой очень ответственной профессии.

— Хорошая подготовка, постоянное повышение профессионального уровня на техзанятиях, ответственность, самодисциплина — эти качества являются основополагающими для людей моей профессии, — говорит машинист локомотивного депо Дебальцево-Пассажи́рское Евгений Красников. — В свое время этому меня научили мои наставники, а теперь я сам передаю опыт и знания молодым коллегам.

В этом году исполняется 15 лет, как Евгений Викторович пришел на Донецкую железную дорогу. Начинать слесарем второго разряда в локомотивном депо Дебальцево-Сортировочное, потом был помощником машиниста, с 2013-го работает машинистом тепловоза.

— В подготовке машиниста невозможно переоценить важность наставничества, ведь это передача самого ценного в нашей работе — накопленного за множество поездок практического опыта, — убежден Евгений Красников. — Меня многому научил машинист-инструктор Сергей Николаевич Радовелюк. В нем чувствуется педагогическая жилка: терпение, такт, умение поддержать, посоветовать. Кроме того, он владеет навыками психологии, знает, как сформировать локомотивную бригаду, чтобы в пути не возникало споров или конфликтов. В свое время Сергей Николаевич поставил мне в помощники машиниста Евгения Робака и Виталия Корнилова, с которыми мы сразу нашли общий язык. А Евгения я даже обкатал в машинисты и горжусь тем, что он стал хорошим профессионалом. Вообще, легко работать с людьми, которые тебе подходят по характеру. В 2018 году мы с Евгением Робаком и Виталием Корниловым восстанавливали и ремонтировали к выставке тепловоз 2ТЭ116-1285. Все выходные проводили на реставрации локомотива, работа шла слаженно и быстро. И хотя сейчас мы не работаем вместе на одном локомотиве, дружеские отношения остались. Мы созваниваемся и всегда рады друг друга видеть, когда пересекаемся по работе.

Как отмечает Евгений Красников, в военное время особую роль в работе локомотивной бригады играет челове-

ческий фактор, ведь машинисту и помощнику подчас приходится принимать нестандартные решения.

— В 2016 году мы с Евгением Робаком ехали с Майорска на Никитовку и попали под обстрел. Дежурная по станции нас предупредила, что у них недалеко прилеты, и мы решили остановиться, чтобы переждать и не подвергать состав опасности.

Машинист тепловоза локомотивного депо Дебальцево-Пассажи́рское Евгений Роба́к считает, что в основе тандема машинист-помощник должна лежать командная работа. Сейчас он ездит с помощником машиниста Федором Яроповцом, отличным профессионалом. Они работают на грузовом движении, или, как говорят сами локомотивщики, «на большой дороге».



Сергей Николаевич Радовелюк

— В такой работе есть своя специфика: дома почти не живешь, мало видишь семью, — говорит Евгений Роба́к. — Конечно, добавляют сложности и военные действия, но мы стараемся не думать об опасности, когда едем в ту же Горловку или Углегорск. Впрочем, сейчас такое время, что никто не знает, где может поджидать опасность. Например, этим летом мы попали под



Евгений Красников, Виталий Корнилов и Евгений Роба́к

обстрел перед станцией Рутченково, видели, как недалеко приземляются мины, даже при включенном двигателе локомотива были слышны взрывы.

Но о своем выборе Евгений Роба́к не жалеет, свою работу любит.

— Я благодарен машинисту-инструктору Сергею Николаевичу Радовелюку за то, что он, как говорится, дал мне путевку в машинисты, и Евгению Красникову, с которым я проходил «обкатку». Мне с наставниками очень повезло, они помогали мне советом, вдохновляли личным примером.

Под каждым словом коллеги готов подписаться помощник машиниста локомотивного депо Иловайск Виталий Корнилов — его учили секретам мастерства эти же наставники.

— Молодой помощник работает в паре с опытным машинистом, который и учит его главным правилам: как надо вести поезд, как тормозить, на что обращать внимание в пути следования. Тогда все будет хорошо, — уверен он.

Выбор жизненного пути для Виталия Корнилова не случаен — он вырос в семье железнодорожников. Отец Валерий Анатольевич работает старшим по смене регулировщиком скорости движения вагонов на станции Дебальцево-Сортировочная, его дед Анатолий Владимирович Корнилов был машинистом паровоза, а потом тепловоза. Поэтому после окончания школы Виталий без колебаний поступил в Дебальцевский колледж железнодорожного транспорта учиться на помощника машиниста.

— Дату своей первой поездки запомнил навсегда — 1 января 2014 года, — вспоминает Виталий Корнилов. — Была новогодняя ночь, и мне немного не верилось, что я уже не дублер, а помощник машиниста. Конечно, первое время не всегда, но во всем чувствовалась уверенность, но я брал пример со старших

коллег, набирался опыта.

Начало трудового пути Виталия совпало с началом активных боевых действий, но он принял для себя решение никуда не уезжать.

— От многих тогда слышал: «Надо тикать...» Но кто-то же должен водить поезд! Я люблю свой город Дебальцево, свой родной край и очень хочу, чтобы Донецкая железная дорога процветала. Для этого мы и работаем.

Бывший машинист-инструктор Сергей Радовелюк за время работы — а его стаж на Донецкой магистрали насчитывает более 35 лет — стал наставником не одному десятку локомотивщиков.

— На железной дороге мы воспитываем тех, кто способен нас заменить, и это очень серьезный вопрос, — говорит он. — Мне всегда было интересно работать с ребятами — главное, чтобы у человека глаза горели. По-моему, это показатель — хочет он работать или нет.

Общаясь со своими подопечными, развивая их профессиональные навыки, Сергей Николаевич продолжал учиться сам:

— Работа машиниста требует постоянного совершенствования навыков и знаний, поэтому я с момента, как начал работать помощником машиниста, и до самой пенсии постоянно обучался: занятия, изучение инструкций, повышение квалификации.

Кроме того, убежден Сергей Радовелюк, наставник должен быть открытым и порядочным человеком, уметь выслушать своего подопечного и, если требуется, помочь даже в простом житейском вопросе.

— Бывает, мне и сегодня звонят, чтобы спросить совета. А когда я работал, то был со своей колонной, как у нас шутят, 8 дней в неделю и 25 часов в сутки.

Ольга КРАМАРЕНКО

## Все разложено по полочкам — и на работе, и дома

В ноябре у специалистов в области бухгалтерского учета два праздника: Международный день бухгалтера, который отмечается 10 ноября, и День бухгалтера в России, который приходится на 21 ноября. В канун профессионального праздника мы поговорили о цифрах и не только с начальником отдела Дебальцевского региона Дебальцевского центра бухгалтерского учета Натальей Кучерук.

Профессиональный праздник День бухгалтера Наталья Кучерук отмечает уже больше 20 лет, хотя с детства мечтала стать учителем младших классов. Но так получилось, что Наталья Александровна пошла по стопам мамы Татьяны Григорьевны и связала свою жизнь с цифрами, отчетами, дебетом и кредитом. Сначала работала в финансовом отделе Дебальцевского горно, а в 2010 году началась ее железнодорожная история.

— У нас город железнодорожников, и многие хотят ра-

ботать на железной дороге, — рассказывает Наталья Кучерук. — Сначала я устроилась проводником в вагонное депо. В этой профессии мне больше всего нравилось общаться с людьми, видеть новые города. Однажды среди пассажиров у нас оказался немец, и мы всем поездом искали, кто сможет понять, чего он хочет. А из знаменитых артистов у меня в вагоне ехал юморист Михаил Вашук.

Когда освободилось место в финансовом отделе Дебальцевского отделения дороги,

Наталья Александровна вернулась в профессию бухгалтера и снова погрузилась в мир цифр.

— Свою профессию я люблю и не считаю скучной, — улыбается наша героиня. — Не понимаю, как работа может считаться скучной, если она требует сосредоточенности и применения умственных усилий! Думать — никогда не скучно. Бухгалтерия приучает к собранности и идеальному порядку. К тому же, эта специфика плавно переходит в жизнь: ты становишься та-

ким же упорядоченным и в быту, многое успеваешь. У меня все должно быть по полочкам — как на работе, так и дома. Да, жизнь у бухгалтеров непростая: зачастую у нас ненормированный рабочий день. Необходимо постоянно осваивать большие объемы информации. Часто с цифрами ложишься спать и просыпаешься, думая об отчете. Но когда все сходится, всегда испытываю удовлетворение от проделанной работы.

Наталья Александровна всегда успевала заниматься домом, воспитывать сыновей, находила время для хобби. Она давно увлеклась алмазной вышивкой и вышивкой бисером, но в 2015 году все ее работы сгорели в пожаре. В

ее дом было три прямых попадания, и только по счастливой случайности никто из родных не пострадал: за два дня до обстрела семья уехала из Дебальцево. Спустя некоторое время жилье было восстановлено по российской программе помощи, и сейчас Наталья Кучерук с мамой живет в новом доме.

— Конечно, сначала было трудно: нет дома, разбитый город. Но главное, была работа. Я не мыслю себя без своей профессии. У нас дружный сплоченный коллектив. В моем отделе работают четыре человека, все сотрудницы ответственные, исполнительные, скрупулезные. Я им очень благодарна за отличную профессиональную работу.

# Учиться нам никогда не поздно

Международный день студентов, который ежегодно отмечается 17 ноября, празднуют и наши железнодорожники. Несмотря на имеющийся солидный опыт работы, многие работники Донецкой магистрали продолжают повышать свой образовательный уровень в профильных учебных заведениях. О том, как им удается совмещать работу и учебу, рассказали сотрудники ГУП ДНР «Донецкая железная дорога», обучающиеся на заочном отделении.

– Я считаю, что высшее образование должно быть у каждого, – говорит дежурный по станции Еленовка Олег Гонтаренко. – Каждый человек должен постоянно учиться, развиваться. Кроме того, образование дает возможность дальнейшего карьерного роста.

На железной дороге Олег работает больше четырех лет. После окончания школы он поступил в Донецкий национальный технический университет, закончил магистратуру, получил специальность «Управление горными предприятиями».

– Работать на железную дорогу меня привела случайная встреча. На своем предыдущем месте работы я познакомился с заместителем начальника станции Еленовка Ириной Гураль. Во время беседы она пригласила меня работать на железную дорогу, объяснив, что для молодых и целеустремленных людей здесь много возможностей. Я согласился, – вспоминает Олег Гонтаренко. – Начальник станции Еленовка Ирина Мануилова посоветовала мне получить профильное высшее образование, чтобы в дальнейшем я мог продвигаться по карьерной лестнице. И вот сейчас я учусь в Донецком институте железнодорожного транспорта на специальности «Эксплуатация железных дорог». Можно сказать, эти две женщины определили мою судьбу, за что я им искренне благодарен.

Работу на станции Еленовка Олег начинал составителем поездов, а теперь работает дежурным.

– Считаю, что во всех делах и начинаниях важно иметь цель и стремиться к ней – это стимул для развития, – говорит молодой человек. – Я, в свою очередь, хочу внести свой вклад в развитие и процветание Донецкой железной дороги.

Сейчас студент-заочник пишет конспекты, готовится к эк-

заменам, сдает сессии.

– Я в принципе люблю учиться, всегда пытаюсь узнать что-то новое в своей профессии, – говорит Олег Гонтаренко. – Институт дал мне возможность расширить источники получения необходимой информации. Обучение мне дается легко, преподаватели молодые – все объясняют, помогают. Несмотря на то, что мы учимся на заочном, да еще и дистанционно, у нас очень тесно налажена связь. При этом, конечно, хочется живого общения, как с преподавателями, так и с одногруппниками. Непростым был четвертый курс, когда начались спецпредметы, но это вызвало еще больший интерес к профессии.



Галина Михайлова

Производственную практику Олег проходит на своем рабочем месте. Отмечает, что знания, полученные в процессе учебы, тесно переплетены с его профессией.

– Во время сессии легче, потому что у меня есть возможность подкрепить теоретические знания практически навыками, – говорит Олег Гонтаренко. – На работе я также использую информацию, которую получил в институте. Благодаря этому проще дается изучение инструкций и правил.

Сейчас Олег готовится к сдаче бакалаврата. После получения диплома он продолжит работу на Донецкой железной дороге.

Богдан Варнавский – помощник машиниста электровоза локомотивного депо Иловайск. После окончания Ясиноватского профессионального техникума железнодорожного транспорта № 69 он не сразу пошел работать на железную дорогу.

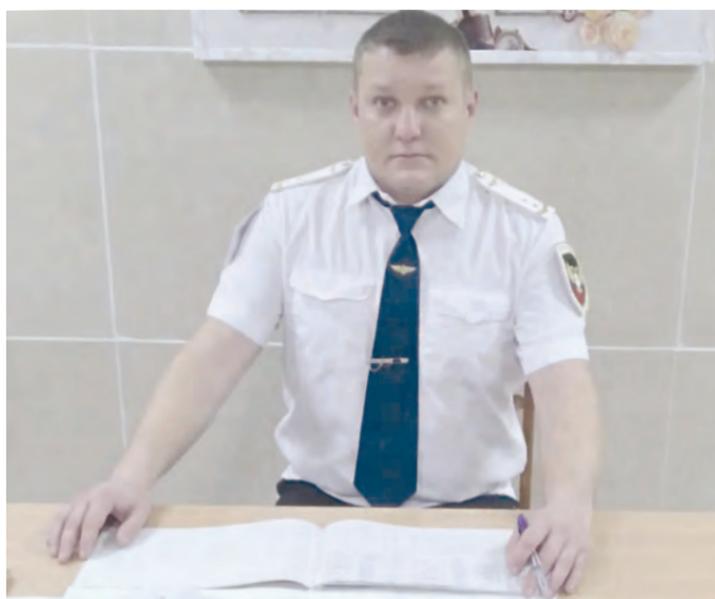
– После окончания техникума я не был уверен в том, что хочу работать на железной дороге – на предприятии тогда были непростые времена, но родители настояли – спасибо им за это, – честно признается Богдан. – Работу Донецкой железной дороги они знают изнутри, семья много лет посвятила «железке». Отец Сергей Николаевич работал машинистом тепловоза, мама Галина Александровна – химиком-лаборантом, брат Михаил – помощником машиниста электровоза. Они всегда говорили, что какие бы трудные времена не переживала дорога, всегда выходила из сложной ситуации с честью, сохранив коллектив.

На Донецкую железную дорогу Богдан Варнавский пришел в 2018 году. Сейчас он работает и одновременно учится на заочном отделении в Донецком институте железнодорожного транспорта.

– Я очень быстро понял, что работа на транспорте мне нравится, захотел развиваться, поэтому и поступил в вуз. Выбрал специальность, близкую моей профессии – «Подвижной состав железных дорог».

Сейчас Богдан – студент выпускного шестого курса.

– У нас много профильных предметов. Мне очень нравятся занятия по теоретической механике, подвижному составу, – рассказывает он. – Есть у нас и предметы, которые



Олег Гонтаренко

нужны для общего развития, например, психология. От занятий я получаю и пользу, и удовольствие.

Испытанием, признается студент-железнодорожник, стала дистанционная форма обучения, но она же стала стимулом для саморазвития:

– Новые условия диктовали новые правила: пришлось осваивать современные технологии, знакомиться с площадками для онлайн-обучения. Но главное, что это происходит в тесной связке с преподавательским коллективом института.

Уже в этом году Богдан Варнавский получит диплом о высшем образовании и планирует продолжить работу на Донецкой железной дороге. Говорит, перспективы карьерного роста на предприятии есть, а это главное для начинающих специалистов.

«Учиться никогда не поздно», – в этом убеждена техник цеха ремонта ТР-3 локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское Галина Михайлова, которая трудится на Донецкой железной дороге уже более 20 лет.

Сразу после окончания школы она поступила в локомотивное депо Дебальцево-Сортировочное маляром, затем работала доставщиком документов, экипировщиком.

– Если честно, я всегда мечтала пойти учиться дальше, но времени не хватало. Работала,

потом вышла замуж, появился ребенок. Так жизнь и закрутилась, – признается Галина Юрьевна. – Четыре года назад я узнала, что начался набор студентов в Дебальцевский колледж транспортной инфраструктуры, и решила попробовать. Выбрала специальность «Вагонное хозяйство». Так и сбылась моя мечта!

Два года назад Галину Михайлову назначили техником ремонтного цеха. Сейчас студентка-заочница усиленно готовится к прохождению преддипломной практики, после которой будет дипломирование.

– Мне очень нравится наш техникум, – признается Галина Михайлова. – Самым интересным был первый курс, потому что тогда обучение для меня только начиналось, было море впечатлений, эмоций, новых знакомств. Несмотря на то, что я уже давно работаю на железной дороге, благодаря пройденным занятиям узнала много нового. Тяжелее стало учиться, когда началось дистанционное обучение. Раньше нам все рассказывали на парах, а сейчас во многом приходится разбирать самостоятельно.

Говоря о планах на будущее, Галина Юрьевна не исключает, что со временем попробует поступить в институт.

Елена СУШКОВА

## Со всей душой для СВОИХ

Региональный совет ветеранов войны и труда города Иловайска присоединился к республиканской акции «Теплая Забота». На протяжении месяца активистки ветеранской организации вязали теплые носки для защитников Донецкой Народной Республики. Уверяют: в каждую петельку вкладывали душу.

Кто-то вяжет быстро и уверенно, а кто-то недавно взял в руки спицы, но старательно вытягивает каждую петельку. Собранных объединяет одна идея – все хотят поддержать молодых бойцов.

– Об акции я узнала из передачи по телевизору и на одном из заседаний нашего совета ветеранов предложила поддержать это начинание, – рассказала председатель регионального совета ветеранов войны и труда г. Иловайска Любовь Ивановна Лобода. – Откликнулись все. Сейчас мы уже подготовили 80 пар носочков, в каждую вложили молитву. Особенно много связали пенсионерки-железнодорожницы Галина Сафроновна Легенькая, Надежда Сер-

геевна Петренко, Майя Витальевна Широкова, Ольга Дмитриевна Щербатюк. Но работа нашлась абсолютно всем желающим: те, кто не умеет вязать, распускали свитера, сматывали пряжу в клубочки.

Так пенсионеры Донецкой железной дороги надеются согреть теплом своих рук военнослужащих на передовой и еще раз напомнить защитникам, что их ждут дома.

– Нашу идею поддержали многие, – говорит Любовь Лобода. – Например, сотрудники музея истории города Иловайска связали и принесли нам носки, иловайчане приносили перчатки, теплые шапки. Кто не умеет вязать, помогали нам с пряжей, покупали для наших



ребят теплые носки, стельки. Важно, что нас объединила одна цель. Мы – матери, бабушки хотим, чтобы нашим воинам было тепло и хорошо на душе. Часть собранных вещей уже переданы военнослужащим, остальные будут направлены в администрацию

города Иловайска для последующего распределения.

В ближайших планах ветеранов – участие в акции «Посылка солдату». Они уже не первый год собирают продукты и вещи первой необходимости для защитников Донбасса.

# Мама – это удивительный мир

Самая красивая, добрая, умная... Мама – главный человек в жизни каждого из нас. Ее внимание и забота поддерживают в трудную минуту, а добрый совет помогает справиться с неприятностями, сделать правильный выбор. В преддверии Дня матери, который традиционно отмечается в России в последнее воскресенье ноября, наши коллеги рассказали, почему они пошли по стопам своих мам и связали судьбу с Донецкой железной дорогой.

– У нас с мамой одна дорога на двоих – железная, – с этих слов начала свой рассказ о маме Екатерине Николаевне Козловой Лина Пампура, диктор справочного бюро вокзала Дебальцево. – Мама в моей жизни занимает очень важное место. Это для меня целый мир, где я могу отдохнуть от забот и тягот, потому что точно знаю: она меня всегда поддержит, поймет, разделит мои горести и печали, даст совет, независимо, касается ли работы или каких-то жизненных ситуаций.

Железная дорога привлекала маленькую Лину с раннего детства. Да и как иначе, если мама Екатерина Николаевна посвятила железке всю жизнь и часто брала дочку на работу.

– Мои первые воспоминания связаны с тем временем, когда мама работала в вагонном депо, – с улыбкой вспоминает Лина Александровна. – Я очень любила бывать у нее на работе – она мне давала возможность почувствовать мою значимость. Выходя на осмотр вагонов, брала меня с собой, давала старенькие бланки. Пока она «подбивала» колеса, я ходила следом и ручкой делала, как мне казалось, очень важные записи.

Но по-настоящему восхитил будущую железнодорожницу вокзал Дебальцево, куда ее мама перешла работать диктором в справочном бюро. Девочка заслушивалась, как Екатерина Николаевна четко и уверенно информировала пассажиров о прибытии и отправлении поездов, давала объявления.

– Когда я первый раз увидела новое мамино место работы, мне было интересно и одновременно страшно, – признается Лина Пампура. – Особое восхищение, конечно, вызывал микрофон. Я тогда и подумать не могла, что когда-то тоже стану диктором.

После окончания школы девушка решила попробовать себя в сфере торговли, но спустя годы любовь к железной дороге взяла верх и все-таки привела Лину работать на вокзал Дебальцево. Когда она трудилась в зале ожидания дежурной, в динамиках громкого-

ворителя постоянно слышала голос мамы. А в 2012 году, когда Екатерина Николаевна вышла на пенсию, сменила ее на должности диктора.

– Мне очень помогло, что я часто слышала, как работала мама, а дома она всегда делалась впечатлениями о прошедшем дне, – вспоминает Лина Александровна. – Когда работала моя мама, движение на дороге было очень оживленным, поезда ходили во множество городов. В справочное бюро пассажиры обращались с самыми разными вопросами. Особенно часто интересовались, как можно доехать в тот или иной пункт. В то время компьютеров не было, поэтому сотрудники справочного бюро пользовались специальными железнодорожными картами и атласами, огромное количество информации держали просто в голове. Когда я только начала работать диктором, часто звонила маме узнать, где найти нужную информацию, а она мне ее подсказывала просто по памяти.

Лина Пампура поддерживает с мамой самые теплые отношения. Екатерина Николаевна с удовольствием помогает дочери в воспитании 6-летней Ани. Девочка растет активной, любознательной, с удовольствием слушает бабушкины истории.

У инспектора по содержанию зданий и сооружений СМЭУ Иловайск Светланы Диденко семья и работа тесно переплетены. На этом предприятии работали ее бабушка и дедушка: Николай Евстафьевич Серебряков был маляром, художником, Мария Карповна всю жизнь трудилась в прачечной.

– Семейные ценности для нашей семьи – святое. Я всегда восхищалась своей бабушкой, которая успевала работать и воспитывать троих детей, а потом и присматривать за вну-

ками. Она была очень доброй. Как бы ни уставала, всегда уделяла время родным, – вспоминает Светлана Диденко.

Ее мама Анна Николаевна Бобир в свое время пошла по стопам родителей. После окончания Симферопольского профессионального строительного техникума поступила на Донецкую железную дорогу. Сначала работала маляром на харьцызском и криничанском участках, потом – прорабом.

– Мама уходила рано, приходила поздно, трудилась и по выходным, но свою работу очень любила, – рассказывает Светлана Григорьевна. – Помню, как в детстве мы часто ездили поездом к папиным родителям в Торез, проезжали станции, на которых работала мама, и она рассказывала, где и какой ремонт они выполнили. Станции были все красивые, опрятные, и я очень гордилась маминной



Лина Пампура с мамой Екатериной Николаевной Козловой и дочкой Аней

работой. Наверное, благодаря именно тем поездкам я и решила, что хочу работать в СМЭУ.

Светлана окончила Ясиноватский строительный техникум транспортного строительства, а уже работая на железной дороге – Харьковский институт железнодорожного транспорта. Начинала оператором котельной, затем перешла на должность мастера.

– Мне предложили работать на харьцызском участке, мама в это время трудилась на криничанском, но именно она стала для меня настоящим наставником. Помогала абсолютно во всем: советовала, с чего лучше начинать работу, какую технологию целесообразнее применять, – делится Светлана Диденко. – Она же меня научила, как ладить в коллективе с людьми. Мама говорила, что нужно стараться понимать людей, входить в положение каждого, но при этом проявлять требовательность и настойчивость. Я до сих пор руководствуюсь этим правилом.

Анна Николаевна Бобир сейчас на пенсии, но живо интересуется судьбой родного



Светлана Диденко с мамой Анной Николаевной Бобир и дочкой Настей

предприятия, ведь здесь продолжают работать ее коллеги и их дети.

– В гости к маме захожу каждый день, – говорит Светлана Григорьевна. – Она постоянно спрашивает, как дела на работе. Для нее это очень важно, ведь нашему СМЭУ она посвятила более 40 лет жизни.

Светлана Диденко и сама мама – у нее трое взрослых детей, двое работают на железной дороге. Дочь Настя трудится в СМЭУ пробоотборщиком воды и одновременно учится в Донецком институте железнодорожного транспорта, сын Денис начал на Донецкой железной дороге электромонтером контактной сети.

– У моих детей небольшая разница в возрасте. Воспитывать их было не просто, но мне помогали мама и бабушка. Когда приходила с работы, дети не давали мне шагу ступить, спешили со своими

историями, вопросами, проблемами, и я старалась выслушать каждого. Сейчас они уже взрослые, у всех свои семьи, но мы поддерживаем тесные отношения – часто созваниваемся, встречаемся. И теперь уже я помогаю им воспитывать детей. Главное, что мы есть друг у друга, а значит, справимся с любыми трудностями.

Инженеру производственно-технического отдела Дебальцевской дистанции пути Наталье Червинской мама помогла понять одну истину: неженских профессий не бывает, при наличии уверенности и упорства любая задача по плечу. Нина Александровна Шереметьева 38 лет проработала токарем в СМЭУ Дебальцево. Филигранно вытачивала детали для отопительных приборов, запчасти для ремонта машин.

– Я профессией своей мамы очень гордилась, – говорит Наталья Николаевна. – Работать за токарным станком очень нелегко, но она никогда не жаловалась. Поэтому и я с детства не боюсь никакой работы и к любому труду отношусь с уважением.

После окончания школы Наталья Червинская без раздумий поступила в Дебальцевский железнодорожный техникум. Профессию выбрала непростую – «техник-путеец».

– Я с детства хотела работать на «железке». Меня впечатляли западная и восточная сортировочные горки у нас на станции Дебальцево-Сортировочная. Скрип замедлителей, который я слушала на протяжении всей своей жизни, стал для меня родным и даже каким-то домашним, – вспоминает наша собеседница. – Мама моему выбору была очень рада, потому что для нее железная дорога была эталоном стабильности и заботы о людях.

В Дебальцевской дистанции пути Наталья Червинская познакомилась со своим будущим мужем Дмитрием. Уже больше 20 лет они живут душа в душу.

Сын Никита тоже железнодорожник. Работает монтером пути. Дочери Веронике 12 лет. Несмотря на юный возраст, она многое понимает в происходящих событиях, и мечтает о главном – мирном небе над головой.

– Мы старались воспитывать своих детей так же, как воспитывали нас – учили уважению, взаимовыручке, человечности, доброте, – говорит Наталья Николаевна. – Я очень рада, что в свое время наши родители рассказывали нам, а теперь мы своим детям, о Великой Отечественной войне, о героизме солдат и рабочих в тылу, о том, какой ценой нам далась Победа, и как важен мир. Они все понимают – и это главное.

Наталья Червинская проводит со своей мамой много времени не только потому, что они живут в одной квартире. Их объединяют общие интересы, переживания, надежды. Разговоры о железной дороге часто на первом месте. Нина Александровна любит вспоминать время своей работы на Донецкой магистрали, подруг и коллег, а Наталья Николаевна рассказывает, как работает сейчас.

В этот замечательный праздничный день мы поздравляем всех железнодорожниц, которые носят почетное звание «мама». Примите искренние слова благодарности за вашу любовь, доброту, нежность и пожелания мира, благополучия, семейного счастья!

Елена СУШКОВА



Наталья Червинская с мамой Ниной Александровной Шереметьевой и дочкой Вероникой

# Сердце Донецкой железной дороги

Ночью 7 ноября ВФУ обстреляли из РСЗО HIMARS здание управления ГУП ДНР «Донецкая железная дорога». Противник выпустил 6 ракет, в результате прямых попаданий произошел мощный пожар. Историческое здание, которое на протяжении многих десятков лет было визитной карточкой Донецкой магистрали, украшением столицы Донбасса, получило критические повреждения.

Дом с белоснежными колоннами, расположенный на главной улице Донецка, сразу привлекает к себе внимание. Построенный в стиле советской неоклассики, он будто сошел с фотографий середины прошлого века.

После освобождения города Сталино от фашистов было принято решение о переносе управления Южно-Донецкой железной дороги из Ясиноватой в областный центр. Решением исполкома горсовета от 5 июня 1944 г. для этих целей сгоревшее здание школы им. Димитрова (№1) по Артема, 68 передавалось для восстановления под управление Юж.-Дон. ж. д.

До Великой Отечественной войны здание, построенное в стиле конструктивизм, было мало похоже на то, к которому привыкли дончане. В нем размещались сразу три школы города Сталино – №1, №2 и №3. О школьной истории дома на Артема, 68 свидетельству-

строительства» под железнодорожный квартал для работников управления на бульваре Пушкина. Выборочно цитируем резюмирующую часть:

«1. Отвести Управлению Южно-Донецкой железной дороги земельный участок площадью 2,0 га в районе выносимой товарной станции Донтранса. Границами отводимого под жилстроительство квартала в соответствии с генпланом города, считать: с южной стороны – проспект Гурова, с северной стороны – проспект Театральный, с западной стороны – улица Складская, с восточной стороны – выносимая товарная станция Донтранса, на месте которой предусматривается строительство бульвара.

2. Обязать и.о. начальника Управления Южно-Донецкой ж.д. Зеленого:

а) в порядке подготовки квартала к застройке освободить его от железнодорожных путей, произведя их разборку к

За 20 лет Герой Социалистического Труда Яков Кривенко многое сделал для восстановления и реконструкции управления дороги. Именно при нем к недавнему зданию школы был достроен центральный вход с помпезными колоннами, которые известны всем жителям и гостям города Донецка.

В книге «Восхождение» ныне покойный главный редактор газеты «Железнодорожник Донбасса» Борис Свердлов так описывает первую встречу бывшего начальника службы материально-технического обеспечения Донецкой железной дороги Александра Яковлевича Задевалова с Яковом Николаевичем Кривенко: «Александр Яковлевич впервые встретился с Кривенко в то время, когда тот возглавлял Северо-Донецкую магистраль. Он хорошо помнит, как в городе по его распоряжению построили самое привлекательное здание, в котором разместилось управление дороги. Тогда под одну крышу собрались все службы, разбросанные по всем окраинам Артемовска».

На протяжении десятков лет над входом в управление дороги висит большой макет ордена Ленина, напоминающий о славном прошлом предприятия. Именно при Я. Н. Кривенко в 1966 году коллектив дороги был удостоен ордена Ленина – за успехи, достигнутые в выполнении заданий по перевозкам грузов и пассажиров, внедрению новой техники и прогрессивной технологии.

За годы руководства Я. Н. Кривенко на дороге было возведено почти 500 тысяч квадратных метров жилья, 35 новых вокзалов, 47 детсадов, 12 больниц, 9 поликлиник, 5 дворцов культуры и клубов. Коллективу магистрали 11 раз присуждалось переходящее Красное Знамя Совета министров СССР и ВЦСПС.

При начальнике Донецкой железной дороги Викторе Васильевиче Приклонском здание управления расширили. После своей поездки в Японию он задумал создать при управлении дороги единый дорожный центр управления перевозками (ДЦУ) и дорожный вычислительный центр. Предполагалось, что информация о движении поездов будет непосредственно подаваться на табло, а техконторы станций будут направлять сведения о роде груза, характеристике и направлении поездов в дорожный вычислительный центр. Рядом с управлением дороги на месте двухэтажного здания станции больницы



УВМД по бульвару Пушкина, 11 специально под вычислительный центр возвели высотку. Здание было введено в эксплуатацию в августе 1974 года.

Благодаря новаторским решениям инженеров дороги на бульваре появился каскадный фонтан. Мало кому известно, что создавался он не просто для красоты – оказывается, фонтан – это технологическая конструкция, которая использовалась для охлаждения машинного зала вычислительного центра.

Строительство единого дорожного центра управления перевозками продолжил следующий начальник дороги Александр Михайлович Кожушко. Сначала в управлении на первом этаже освободили комнаты для диспетчеров Ждановского отделения. Но всем места не хватало, и было принято решение специально под ДЦУ надстроить четвертый этаж.

Дорожный центр и районы управления объединили станции Ясиноватского и Мариупольского отделений дороги (с 1988), станции Иловайского и Краснолиманского отделений дороги (с 1991). В помещениях районов управления находилось табло коллективного пользования, размещались рабочие места поездных диспетчеров, вагонораспределителей, локомотивных диспетчеров, операторов.

Для отображения поездного положения на дороге работала автоматизированная система оперативного управления перевозками. Управление движением поездов обеспечивала система контроля диспетчерского управления, действующая на основе автоматического съема информации с устройств автоматики. Собранная и обработанная с применением ЭВМ информация позволяла осуществлять объективный контроль за поездной ситуацией на управляемом участке. Как видим, работу ДЦУ можно без преувеличения сравнить с работой сердца в живом организме.

За многолетнюю историю

здания управления руководители Донецкой железной дороги приносили в его облик свои особенности. Так, по инициативе Олега Митрофановича Крючкова был проведен масштабный внутренний ремонт здания, в результате которого старый и уже немодный послевоенный внутренний стиль отделки приобрел самые современные на то время тенденции.

В начале 2000-х на втором этаже управления появилась галерея портретов основоположников и начальников Донецкой магистрали – Самуила Полякова (1837-1888), Саввы Мамонтова (1841-1918), Петра Кривоноса (1910-1980) и многих других.

В любую эпоху величественное здание управления Донецкой железной дороги как нельзя лучше отражало масштабность и значимость работы этого стратегического предприятия. Неля Степановна Куликова работала инженером отдела кадров при начальнике дороги В. В. Приклонском. Она поделилась с корреспондентом «Железнодорожника Донбасса» своими воспоминаниями:

– Мне всегда нравилось управление. Когда входила в здание, чувствовалось, что тут работают руководители. Казалось, сами стены располагают к дисциплине и ответственному отношению к работе. Виктор Васильевич всегда любил порядок. Даже в одежде требовал от работников соблюдать строгий деловой стиль. Очень не любил, когда женщины надевали брюки, поэтому на работу мы ходили чаще всего в деловых костюмах: пиджак, юбка.

За годы эксплуатации здание управления Донецкой железной дороги претерпело несколько перестроек и внутренних перепланировок, но неповторимый архитектурный облик всегда оставался неизменным. Сегодня после причиненных строению критических разрушений экспертной комиссии предстоит определить дальнейшую судьбу здания с учетом современных требований.



После освобождения Сталино под управление железной дороги отвели здание школы по ул. Артема, 68

ет мемориальная табличка на стене: «Здесь в СШ №3 в 30-е годы учился известный русский советский поэт Юрий Левитанский (1922-1996 гг.)». После отступления немцев школа, как и большинство многоэтажных зданий центра города, сильно пострадала.

Здание управления дороги, как и сама центральная часть Сталино, строилось по строго утверждённому плану. Донецкий краевед Евгений Ясенов опубликовал на своем авторском сайте уникальные документы, которые он отыскал в фондах Госархива Донецкой области. Среди них – решение исполкома Сталинского горсовета от 17 марта 1950 года «Об отводе земельного участка Управлению Южно-Донецкой железной дороги для жилищного, бытового и культурного

25-III-50 г.

б) предоставить в Управление главного архитектора на рассмотрение проект застройки квартала к 25-III-50 г.

в) считать первоочередной работой 1950 года застройку квартала по проспекту Гурова.

г) предусмотреть помещения для городских билетных железнодорожных касс в первом этаже проектируемого здания 32-квартирного дома на углу проспекта Гурова и бульвара».

Коренная реконструкция здания школы по ул. Артема, 68 проводилась при первом начальнике дороги Якове Николаевиче Кривенко. В 1948 году он возглавил Северо-Донецкую железную дорогу, а в мае 1953 года после объединения Северо-Донецкой и Южно-Донецкой дорог стал начальником Донецкой магистрали.

# Непревзойденный русский Самсон

Отец мечтал увидеть его машинистом паровоза, но сын выбрал другую судьбу. Александр Засс стал цирковым атлетом и остался в мировой истории как один из самых сильных людей – русский Железный Самсон.

Александр Засс был одним из пяти-шести детей в простой крестьянской семье. Его родители возделывали землю на хуторе недалеко от Вильно в Литве. Детские годы Александра, по его собственному признанию, не были особенно интересными и состояли в основном из тяжелой работы.

Первые серьезные изменения в жизни мальчика произошли после переезда его семьи в деревню под Саранском Пензенской губернии. Город был совсем рядом, и он открыл для себя цирк. Больше всего его впечатлили силачи.

Жизнь циркача казалась Саше самой прекрасной на свете. Однако парень не мог себе позволить даже намека на подобные мысли – отец хотел дать сыну техническое образование и мечтал увидеть его машинистом паровоза. Он был очень строг и за непослушание мог безжалостно выпороть.

Но юноша не отказался от своей мечты. Он стал собирать журналы, где печатались наставления «по совершенствованию фигуры и развитию силы», пытался разобраться в тонкостях спортивной и цирковой терминологии, разучивал атлетические упражнения. Ранний день Александра теперь начинался с гимнастики и пробежки, а каждую свободную минуту он посвящал тренировкам. Гантелей и гири у него не было, и парень привязывал к деревянным палкам камни, а еще таскал булыжники, совершал пробежки с телятником или жеребенком на плечах. Саша научился «крутить солнце» на перекладине, подтягиваться на одной руке, ловить 8-килограммовые камни, брошенные с подкидной доски. Случались и травмы: однажды он не сумел удержать каменный снаряд и упал со сломанной ключицей. Но отходяв месяц с рукой на перевязи, начал все сначала.

Летом 1908 года Засс-старший отправил сына в Оренбург в местное паровозное депо учиться на кочегара, а потом и помощника машиниста. Но уже в начале октября, побывав на представлении цирка Андришевского, Александр

бросил учебу и уговорил директора цирка взять его хотя бы разнорабочим.

Кроме чистки животных и уборки манежа, юный Засс помогал во время выступлений атлету Кураткину, который учил парня различным премудростям, тренировал в балансировании тяжелыми предметами. Спустя несколько месяцев юноша получил собственный небольшой номер.

Уже в 20 лет Александр Засс мог похвастаться невероятной силой и выносливостью. Он без труда гнул руками подковы и забивал руками гвозди в доску. При этом внешними данными силач совершенно не впечатлял. Он был невысокого роста, всего 168 см, имел 75 кг веса и не мог похвастаться массивной мускулатурой, как, например, Иван Поддубный. Засс выглядел подтянутым и мускулистым, не более. Но именно этот контраст между заурядной внешностью и невероятной силой во многом способствовал успеху циркового артиста.

За первые 8 лет карьеры Александр сменил три цирка, а когда грянула Первая мировая война, отправился на фронт. Он служил в 180-м Виндавском кавалерийском полку, известном своими отважными разведчиками. Засс быстро прославился и тут – однажды он вынес на себе из-под обстрела раненного австрийца коня по кличке Малыш. Возможно, силач прославился бы и другими подвигами на поле брани, но получил тяжелое ранение в ноги и попал в австрийский плен.

Едва начав ходить, Александр стал планировать побег. Удача улыбнулась узнику только с третьей попытки, и оказавшись на свободе, он сразу же отправился в цирк в небольшом венгерском городке Капошвар. Он устроился работать в труппу, однако вскоре местный военный комендант выяснил, что Засс – русский военнопленный, и его снова арестовали.

Заключенного поместили в сырой темный подвал. Побег казался невозможным, но русский богатырь не пал духом и начал тренироваться. С кан-



Этот цирковой номер Александра Засса – повторение одного из фронтальных эпизодов

далами на руках и ногах он делал гусиные шаги, выполнял прогибы, приседания, напрягал мышцы, выдерживал их «включенными», расслаблял. И так множество раз в день. Показное смирение и покорность несколько изменили условия его содержания. Спустя три месяца Зассу разрешили ежедневную получасовую прогулку по территории крепости, и через некоторое время он успешно совершил свой очередной побег.

Когда война закончилась, Александр мог жить и работать не скрываясь. Более двух лет он выступал в цирке известного австрийского борца Чая Яноша, а затем его пригласили в цирк Шмидта в Будапеште. Именно там он получил прозвище Железный Самсон, под которым вошел в историю.

Герр Шмидт был уверен, что Засс сможет без труда конкурировать с силачом Зигмундом Брайтбартом, чье имя тогда гремело в Европе. Брайтбарт рвал цепь напряжением грудной клетки, руками загонял гвозди в доску, на его груди кузнечным молотом разбивали камень.

Директор цирка не ошибся: русский богатырь заткнул за пояс конкурента. Он усовершенствовал номера Брайтбарта: увеличил вес цепей, вместо одной доски пробивал гвоздем две, вместо одного молота по камню на его груди колотили несколько. Одним из самых известных номеров Засса стало завязывание железного прута в виде галстука.

Каждый новый импресарио появлял-

ся перед Александром с толстой цепью – своего рода пропуском на подмостки. Этот трюк русский Самсон мог продемонстрировать в десятках вариантов, разрывая звенья цепи разными группами мышц.

На арене он носил на плечах лошадь весом 400 кг; удерживал специально сконструированную вышку, на которой стояли сразу пятнадцать человек. Уникальный номер «Человек-снаряд» Засс развил из трюка, который демонстрировали многие другие силачи: ловили выпущенное из пушки 9-килограммовое ядро. Александру же сконструировали специальную пушку, способную стрелять снарядами весом до 90 кг. Сначала Засс планировал ловить руками ядра, но потом усложнил трюк. Пушку решили заряжать ассистенткой, которую атлет должен был поймать в воздухе и при этом удержать равновесие.

Несмотря на то, что после войны Александр Засс так и не вернулся в Россию, он всегда называл себя русским артистом и всегда акцентировал этот факт на афишах.

В 66 лет силач, будучи еще в отличной форме, решил уйти на покой: Железный Самсон хотел остаться в памяти поклонников молодым и непревзойденным. Выйдя на пенсию, он занялся другим любимым делом – дрессировкой, работал с собаками, обезьянами, львами и лошадьми. Жизнь 74-летнего артиста оборвалась трагически, когда он спасал из пожара своих питомцев.

|                            |                       |                    |                    |                      |                      |                             |                                 |                        |
|----------------------------|-----------------------|--------------------|--------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------|---------------------------------|------------------------|
| Сооруж. для ремонта зданий | Время уборки сена     |                    |                    |                      | Вырастает из неряхи  |                             |                                 |                        |
|                            |                       |                    | Сыщик Агаты Кристи | Франц. шампанское    | Фредди Меркьюри      | Гибель банка                | Верхние листья в кочане капусты |                        |
| Гос-во в Южной Америке     | «Антиулика»           |                    |                    |                      | Супермысль           |                             |                                 |                        |
|                            |                       |                    | Сладкий картофель  | Совершенство         |                      |                             | Говор                           |                        |
| Едкий ... (щелочь)         | Гулянка во время чумы | Звание, чин        |                    |                      | «... на шее» (Чехов) | Их до пола пускает плакса   | Жевательная конфета             | Плодовое дерево        |
|                            |                       |                    | Оклейка стен       | Возлюбленная Самсона |                      |                             |                                 | Разряд в единоборствах |
|                            | Римский ...           | «Отец» Тома Сойера |                    |                      |                      | Место якорной стоянки судов |                                 |                        |
|                            |                       |                    |                    | Типографский шрифт   |                      |                             |                                 |                        |
|                            | Дочь пана на Украине  | Город самоваров    |                    |                      |                      | Прокатное сооружение        |                                 |                        |

## Загадки нашей психики

Человеческая психика хранит не меньше загадок, чем глубины космоса. В свой профессиональный праздник, который ежегодно отмечается 22 ноября, психологи напомнили об интересных фактах и закономерностях в этой области.

- Чем спокойнее выглядит человек, тем реже ему противоречат. И наоборот, чем с большим энтузиазмом он отстаивает свою точку зрения, тем яростнее будет сопротивление.
- Даже положительные события, такие как окончание университета, вступление в брак или новая работа, могут привести к депрессии, поскольку являются фактором стресса.
- Если человек, пытаясь что-то вспомнить, продолжает смотреть вам в глаза, будьте уверены: вас обманывают.
- В психологии существует принцип: больше ждешь – меньше получаешь, меньше ждешь – больше получаешь. То есть, чем больше ожидания по поводу какого-то события, тем выше вероятность болезненного разочарования.
- При объятиях вырабатывается гормон, который подсо-
- знательно заставляет человека доверять.
- Магазины используют целый арсенал психологических уловок. Например, смените ценник с «Персик – 25 руб./штука» на «Персик – 100 руб./4 штуки», можно увеличить продажи ровно в половину.
- Память человека способна сохранить 90% из того, что он делает, 50% из того, что видит, и 10% из того, что слышит. Лучше всего память работает между 8 и 12 часами утра и после 9 часов вечера, хуже всего – сразу после обеда.
- Исследование показало, что трата денег на других приносит человеку большее удовлетворение, чем расходы на себя самого.
- Когда человек спит и видит сны, его мозг перерабатывает и объединяет опыт всего дня и принимает решение, что запомнить, а что забыть.

Отвечать на сканворд  
 По горизонталу: Локос, Крах, Перу, Алби, Идея, Нашп, Ньюн, Обои, Пир, Дани-  
 ла, Тен, Рейд, Панна, Антика, Тула, Стан.  
 По вертикали: Леса, Пуаро, Кликко, Севн, Квин, Дуалект, Хряпа, Пана, Панг, Ва-  
 мат, Идеал, Анна, Ирус, Авеа, Дан.