



Праведный труд, поддержка и помощь – наши искренние благодеяния

При поддержке ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» в Дебальцево началось возведение храмового комплекса в честь Архистратига Михаила. В Светлое Христово Воскресенье на новой звоннице строящегося храма зазвонят колокола, и сердца горожан наполнятся радостью.

В декабре прошлого года к генеральному директору ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» Олегу Калеватых обратился митрополит Горловский и Славянский Митрофан с просьбой об оказании помощи в возведении Свято-Михайловского храма в Дебальцево. Совместным постановлением

руководства дороги и президиума Совета ПРОФДОНЖЕЛ было принято решение об оказании гуманитарной помощи Горловской епархии.

Уже в конце прошлого года на отведенном под храм земельном участке начались строительные работы. – Строительство каждого

храма начинается с молитвы, – говорит настоятель храма Архистратига Михаила протоиерей Георгий. – Уже несколько лет мы совершали молебны на этом месте, искали, кто нам поможет в возведении храма. Чтобы у нас не опустились руки, нам было знамение: в небе над этим местом люди увидели крест, даже есть фотография. После этого мы стали действовать увереннее и обратились к Олегу Николаевичу Калеватых с просьбой о помощи. А так как он человек слова, наше благое дело сдвинулось с места. Отметив огромную под-

держку руководства Донецкой магистрали в возведении храма Архистратига Михаила, отец Георгий по просьбе прихожан передал Олегу Калеватых Благодарственное письмо и подарил икону святого архангела Михаила.

– Мы с удовлетворением видим, с каким усердием трудятся работники железной дороги и прихожане на строительстве храма, – отметил он. – Мы верим слову и делу Олега Николаевича, видим нарастающий темп работ.

Основным исполнителем работ по возведению храма

назначено Дебальцевское строительно-монтажное эксплуатационное управление.

– Храмовый комплекс строится по современным технологиям, быстро, качественно, с применением энергосберегающих материалов, – рассказывает начальник СМЭУ Дебальцево Александр Завгородний. – На сегодняшний день смонтирована звонница с колоколами. Сооружено санитарно-бытовое помещение, которое в дальнейшем будет использоваться для проведения занятий воскресной школы.

(Продолжение на стр. 2)

Праведный труд, поддержка и помощь – наши искренние благодеяния



(Продолжение. Начало на стр. 1)

Уже выполнены работы по монтажу десяти опорных блоков для металлоконструкций часовой, монтируется опалубка для ленточного фундамента, выполнены работы по подключению электроснабжения.

Приступив к реализации поставленного генеральным директором дороги задания, руководители предприятий проявляют полное взаимопонимание и взаимовыручку. Выделяют автотранспорт и специальную технику, способствуют решению целого ряда технических вопросов начальник станции Дебальцево-Сортировочная А.М. Майоров, начальник Дебальцевской дистанции электроснабжения С.В. Прусов, начальник Пу-

тевых дорожных мастерских В.М. Семененко, начальник вагонного депо Донецк А.А. Голобородько, начальник вагонного депо Дебальцево-Сортировочное О.М. Покатович, начальник Дебальцевской дистанции

пути С.В. Шульженко, заместитель начальника локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское по ремонту подвижного состава Ю.В. Сыпленко.

Координирует работу подразделений Дебальцевского узла, задействованных в возведении храма, почетный железнодорожник, ветеран железнодорожного транспорта Анатолий Михайлович Запорожцев. Непосредственное участие в строительных работах принимают мастер ПМС-191 В.И. Чаленко, электрогазосварщик восстановительного поезда Дебальцево А.Л. Полупан.

Для прихожанки храма Архистратига Михаила мастера Дебальцевского СМЭУ Натальи Катяевой весть о том, что она будет участвовать в строительстве храма, стала насто-

ящим чудом.

– Огромное спасибо Олегу Николаевичу Калеватых за помощь, своевременную и такую необходимую! – сказала

О.В. Вершинина, Г.А. Голосная, ченко. О таких людях в народе говорят: «У человека умение от Бога данное». Помогают им прихожанки храма



Наталья Викторовна. – Ваше доброе дело служит примером исполнения христианской заповеди о любви к ближнему – любви, через которую человек выражает любовь к самому Богу. Также благодарим всех, кто внес посильную лепту в это богоугодное дело.

На строительстве храма безвозмездно работают как железнодорожники, так и сотрудники других предприятий города, пенсионеры. Даже организовалась постоянная бригада, в состав которой входят С.А. Власенко, В.Н. Гуцол, В.В. Новиков, С.А. Уваров. Руководит бригадой В.Л. Крав-

Е.Г. Ельченко, А.Б. Шептуха, Н.А. Племищева.

На строительстве храма часто бывает глава администрации города Дебальцево Сергей Желновач.

– Возведение храма – это укрепление нашей православной веры, что особенно важно в столь тяжелые времена, которые сегодня переживает наша Республика, – убежден мэр. – Храм в честь Архистратига Михаила будет защищать нашу землю, а прихожане будут молиться за наших воинов и за их победу.

Ольга КРАМАРЕНКО

Железнодорожный переезд: внимание, опасность!

Железнодорожный переезд – объект инфраструктуры повышенной опасности. Обманчивая легкость преодоления этого короткого отрезка провоцирует водителей автомобилей на неоправданный риск, что ежегодно приводит к столкновениям железнодорожного подвижного состава с автомобилями.

В Южном Федеральном округе в 2022 году из-за столкновения железнодорожного подвижного состава с автотранспортом на железнодорожных переездах в автомашине погибло 6 человек, допущено 28 ДТП на путях общего и необщего пользования в границах Северо-Кавказской, Приволжской и Крымской железных дорог. В 2021 году погибло 8 человек при таком же количестве ДТП, как и в 2022 году. Анализируя причины ДТП на переездах за последние 5 лет, нужно отметить, что все водители автотранспортных средств нарушили требования главы 15 «Движение через железнодорожные пути» Правил дорожного движения Российской Федерации в части выезда на железнодорожный переезд при запрещающих показаниях светофорной переездной сигнализации.

В соответствии с требованиями пункта 5 «Условий эксплуатации железнодорожных переездов», утвержденных Приказом Минтранса России от 31.07.2015 г. №237, ежегодно в период с 1 апреля по 1 июля на железнодорожном транспорте Российской Федерации проводятся обследования железнодорожных переездов владельцами инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и владельцами железнодорожных путей необщего

пользования. В состав комиссии должны входить представители владельца переезда, владельца автомобильной дороги, пересекающей обследуемый переезд, Ространснадзора, органов исполнительной власти соответствующих субъектов Российской Федерации или местного самоуправления, представители пассажирских автотранспортных предприятий.

В 2022 году представители Южного управления государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта приняли участие в комиссионном осмотре 1 028 железнодорожных переездов общего и необщего пользования, в том числе на Северо-Кавказской железной дороге – 510, на Приволжской железной дороге – 407, на Крымской железной дороге – 111. Выявлено 3 532 нарушения. Большинство нарушений устранены в кратчайшие сроки, по остальным разработаны мероприятия, определены сроки устранения.

К наиболее характерным нарушениям относятся: наличие ям и неровностей настила; отсутствие разметки автодороги в пределах переезда, отсутствие стоп-линии; отсутствие или недостаточное количество направляющих столбиков.

По результатам осмотров железнодорожных переездов в 2022 году



работниками Южного УГЖДН Ространснадзора объявлено 43 предостережения о недопущении нарушений обязательных требований; владельцам железнодорожных переездов общего и необщего пользования направлено 16 информационных писем; с работниками, обслуживающими переезды, проведено более 300 консультационных бесед по вопросам осуществления государственного контроля, соблюдения обязательных требований при эксплуатации и содержании железнодорожных переездов.

В 2023 году владельцами железнодорожных переездов составлены графики комиссионных осмотров железнодорожных переездов в 2023 году, на основании которых Южное УГЖДН

Ространснадзора разработало график участия своих представителей в этой работе. Запланировано участие в осмотре более 1 000 железнодорожных переездов на Северо-Кавказской, Приволжской и Крымской железных дорогах.

По окончании осмотра железнодорожных переездов владельцы разработывают мероприятия по устранению выявленных нарушений, Южным УГЖДН Ространснадзора проводятся ежемесячные совещания, на которых владельцы переездов отчитываются о проделанной работе.

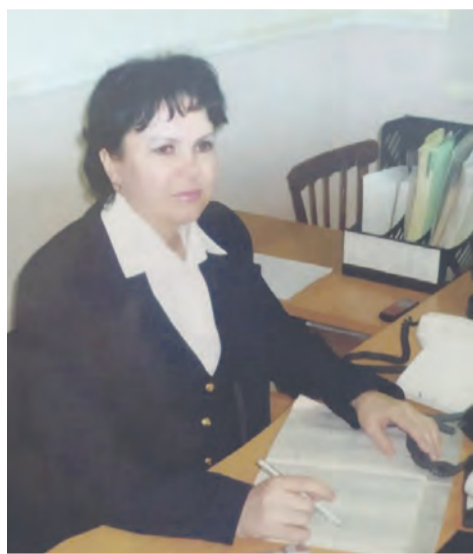
Руслан АГЕВНИН,
заместитель начальника
Южного УГЖДН Ространснадзора

Голос диктора – зеркало вокзала

Если железнодорожный вокзал считается воротами города, то диктор – его путеводный голос. В преддверии Всемирного дня голоса, который традиционно отмечается 16 апреля, дикторы вокзалов Донецкой железной дороги рассказали о секретах своей работы.

«Голос диктора – зеркало железнодорожного вокзала». В этом убеждена Валентина Васильченко, диктор вокзала Ясиноватая. Валентина Михайловна – человек, которого мало кто из пассажиров видел, но слышали, безусловно, все. Уже более 35 лет именно ее голос сообщает об отправлении и прибытии поездов, изменениях в расписании, информирует об услугах вокзала.

– С профессией диктора я впервые столкнулась в детстве, когда мои роди-



Валентина Васильченко

тели решили переехать из Ростовской области в Ясиноватую. Когда мы сидели на вокзале и ждали своего поезда, в динамике постоянно играла музыка, а потом раздавался приятный и уверенный голос диктора. У меня возникло чувство, что объявления делает удивительный человек, который все знает.

После окончания школы Валентина пришла работать на вокзал Ясиноватая. Целеустремленной девушке с мелодичным голосом сразу предложили попробовать себя в дикторской.

– Мне было 18 лет, и все казалось необыкновенным, даже волшебным, – вспоминает наша собеседница. – Сначала меня обучали работе в справочном бюро, говорили: главное – досконально знать маршруты. Как диктора меня наставляли опытные сотрудники, многие – пенсионного возраста, но с такими нежными мелодичными голосами, что пассажиры об этом даже подумать не могли. Среди моих наставников – Валентина Николаевна Склярова, она научила меня говорить громко, внятно, с правильными смысловыми интонациями, что очень важно. Вообще, в работе диктора много аспектов: каждое слово должно произноситься четко, без заглаживания звуков, при чтении объявления нужно менять интонацию, тембр голоса.

В динамиках вокзала слышится привычное: «Уважаемые пассажиры!» – именно с этих слов начинается каждое объявление.

– Объявления о прибытии и отправлении поезда нужно давать заблаговременно, чтобы пассажиры успели безопасно и своевременно перейти на нужную платформу, – рассказывает Валентина Васильченко. – А еще я очень люблю рассказывать о достопримечательностях нашего города, об уникальности вокзала, который является памятником архитектуры.

За время работы Валентина Васильченко дала, наверное, сотни тысяч объявлений, но одно, которое ей пришлось озвучивать в августе 2014 года, помнит до сих пор.

– 17 августа 2014 года уже были слышны разрывы снарядов, но я, как

всегда, пришла на работу. С утра мы успели отправить несколько электропоездов, а в обед дежурная поручила мне объявить, что движение по станции Ясиноватая прекращено, – вспоминает железнодорожница. – Помню, как мы закрыли вокзал, от обстрела здание трясло, окна дребезжали. Сотрудники спустились в подвальное помещение, чтобы переждать, и только поздно вечером стали собираться по домам. Домой я, можно сказать, бежала. Когда вернулась, дети, муж и свекровь сидели при свечке в подвале.

В сентябре коллектив вокзала предупредили, что нужно готовиться к возобновлению работы, а в октябре снова запустили электрички.

– Когда возобновили движение, весь наш коллектив был без ума от счастья, – рассказывает Валентина Васильченко. – Сейчас из-за постоянных обстрелов Ясиноватой поезда с нашего вокзала снова не ходят, но здесь продолжают работу парикмахерская, цех питания, буфет, кассы, где можно приобрести билеты на поезда. Обо всем этом я сейчас информирую наших посетителей. Мы очень ждем, когда линия фронта отодвинется от нашего города, и по вокзалу Ясиноватая снова возобновится движение поездов.

За долгие годы работы Валентина Михайловна обучила многих молодых дикторов. Она убеждена: научить дикторскому мастерству можно любого. Главное, чтобы человек осознавал высокую ответственность, любил свою профессию и, конечно же, железную дорогу.

Голос Елены Ефименко знаком каждому пассажиру иловыйского железнодорожного вокзала. Здесь она работает 13 лет, пять из них – диктором.

Елена Леонидовна – железнодорожник в третьем поколении.

– Мой дедушка Юдин Владимир Фомич работал машинистом электровагона, бабушка Харченко Валентина Васильевна – в дистанции защитных лесонасаждений, – рассказывает Елена Ефименко. – Родители работали в локомотивном депо: отец Панин Леонид Алексеевич был кузнецом, мама Любовь Николаевна трудилась в стройгруппе. По стопам родителей пошла и я. Сначала работала дежурной по залу, часто заменяла диктора, а когда освободилось место, меня пригласили работать в дикторской. Я сразу согласилась – мне эта работа очень нравилась. Поначалу, конечно, был страх, переживания, но со временем все прошло благодаря коллективу и пониманию того, что я помогаю людям. У нас на вокзале диктор не только озвучивает объявления, но и работает в справочном бюро, выполняя при этом целый ряд обязанностей. От нас требуется предельная внимательность и точность. Мы в ответе за каждое слово.

Заступая на работу, Елена Ефименко сначала принимает смену, затем осматривает рабочее место, проверяет пульт управления – главный инструмент работы.

– Моя работа практически полностью состоит из объявлений об отправлении и прибытии поездов и важной информации о деятельности подразделений вокзала, предоставлении платных услуг, правилах перевозки пассажиров, поведения на железнодорожном транспорте, правилах пожарной безопасности. Большая часть информации объявляется по установленному графику. Сообщения о прибытии поезда, на какой путь он приходит, я получаю от дежурной по

станции, по громкой связи они транслируются на вокзал и на перрон. Также в случае необходимости оповещаю пассажиров о задержке или отмене поезда.

Нередко во время работы Елене Леонидовне приходится озвучивать и информацию о внештатных ситуациях. Она оповещает, что кто-то, например, потерялся, забыл документы или билеты в кассе.

– Нужно быть очень внимательной, так как одновременно приходится обрабатывать большой массив информации. Если состав опаздывает, мы должны принести извинения пассажирами и спокойно объяснить причину.

В справочное бюро люди обращаются с самыми разными вопросами и проблемами. Но Елену Ефименко это не пугает – за годы работы она вывела свою методику общения.

– Я человек уравновешенный, спокойный, поэтому работать с людьми мне не тяжело, – признается наша собеседница. – Главное, уметь выслушать человека, дать ему озвучить вопрос до конца, и уже потом, в зависимости от ситуации, ему помочь. У нас на вокзале все работают по этому принципу.

Татьяна Боева впервые переступила порог дикторской вокзала Дебальцево почти 30 лет назад. Она признается, что работа на железной дороге привлекала ее с самого детства, главная заслуга в этом принадлежит маме Боевой Ирине Васильевне, всю жизнь проработавшей приемосдатчиком в багажном отделении вокзала.

– Часто приходится слышать выражение «романтика железной дороги», и, по-моему, самое романтическое место – это вокзал, – считает Татьяна Николаевна. – Когда я была маленькой, мы с папой часто провожали маму до работы, потом встречали. Обычно в это время было темно, а вокзал сиял огнями, там кипела своя жизнь. Я очень любила наблюдать, как люди встречаются, кто-то кого-то провожает. И, конечно, по железной дороге мы часто ездили на море, в гости к родственникам. Когда приятный голос из динамика объявлял о начале посадки на поезд, моей радости не было предела. Возможно, именно эти теплые душевные моменты



Елена Ефименко

стали для меня главными ориентирами в выборе будущей профессии.

Сначала Татьяна Боева работала на вокзале кассиром билетным, периодически подменяла диктора, но со временем окончательно села за микрофон.

– Меня заметили – у меня была хорошая дикция, не было страха. Наверное, потому что уже работая на железной дороге, я пела в хоре, участвовала в КВН, выступала в концертах художественной самодеятельности. Когда я только пришла работать диктором, практиковалась у Кобзевой Нины Николаевны. Главным ее наставлением было – в любой ситуации оставаться собранной и следить, чтобы голос не дрожал. Сначала мне давали читать

маленькие информации или объявлять рейсы, на которые было мало пассажиров. Но со временем я уже объявляла несколько поездов в сутки, а потом приступила к полноценной работе. Кстати, справочное бюро считалось лицом вокзала, поэтому внешний вид сотрудницы всегда должен быть респектабельным, а если что-то было не так, на рабочее место могли и не допустить, – вспоминает Татьяна Николаевна.



Татьяна Боева

Работа диктора в справочном бюро – сложная и ответственная. Нужно не только вовремя давать объявления, отвечать на вопросы пассажиров и на телефонные звонки, но и следить за обстановкой на перроне.

– В справочной мы постоянно находимся у всех на виду. Бывает, я делаю объявления, и тут подходят пассажиры, задают вопросы, а я не могу остановиться или сбиться, потому что мне нужно дочитать текст, зачастую достаточно длинный. Но в работе мне как раз и нравится общение с людьми, возможность помочь: мы и детей в вагоны сажали, и яблоки бабушке по перрону собирали. Кто-то просил стул присесть, кто-то – стакан воды. Раньше в вокзальной толчее часто терялись люди. Родственники приходят в справочное, плачут, потому что отправление поезда через 5 минут, а человека найти не могут. И сразу думаешь, как это сделать лучше и быстрее. И когда все закончилось хорошо, понимаешь – не зря работаем!

Самым тяжелым периодом за 30 лет работы Татьяна Боева считает события 2014 года.

– Тогда главное было как можно быстрее прибежать на работу, чтобы успеть открыть подвальное помещение и подготовить его. В случае обстрелов направляли туда женщин с детьми, пенсионеров. А когда подъезжал поезд, спешили сообщить пассажирам, чтобы они успели уехать. Были и обстрелы с жертвами. Это очень страшно. Но мы свою работу не оставляли, сидели до последнего пассажира. Многие этому удивлялись. И даже когда с вокзала Дебальцево ушел на тот момент последний поезд, все равно продолжали дежурить. Зато сколько было радости, когда после завершения активных боевых действий мы вышли на работу!

Еще одним непростым событием стала эвакуация в 2022 году.

– В тот период у нас работали только эвакуационные поезда, людей было много, мы постоянно давали какие-то объявления. Пассажиры поездов часто отменялись из-за обстрелов железной дороги.

Татьяна Николаевна, как и все ее коллеги, с нетерпением ждет победы, надеется, что на ее вокзале, как и в довоенные годы, снова заиграет марш «Прощание славянки», провожая в добрый путь пассажирские поезда. В свободное время она пишет замечательные стихи, многие из них посвятила войне на Донбассе.

Елена СУШКОВА

Жизни спасают доноры - железнодорожники

Донецкая железная дорога всегда отличалась активным донорским движением. Многие сотрудники предприятия сдают свою кровь регулярно, а кто-то помогает людям, оказавшимся в беде. В преддверии Национального дня донора крови, который отмечается 20 апреля, мы расскажем о железнодорожниках, которые своим «тихим» подвигом спасают жизни людей.

Монтер пути 4 разряда Ясиноватской дистанции пути Михаил Попов – почетный донор Донецкой Народной Республики. В 2020 году за личный вклад в развитие добровольного безвозмездного донорства крови в Республике он получил Благодарность от Главы ДНР Д.В. Пушилина.

Михаил Валерьевич также является донором антистафилококковой плазмы. В результате проведения специальной медицинской процедуры у него выработались антитела к этому заболеванию.

– Кровь – это бесценное лекарство для больных: замены человеческой крови нет, – говорит наш собеседник. – И уж коль Бог дал мне здоровье, и я могу спасти чью-то жизнь, я это делаю. Тем более, что мою плазму забирает Республиканская детская клиническая больница.

Евгений Колиенко работает осмотрщиком вагонов в вагонном депо Иловайск. Кровь сдает уже пять лет. Евгений Александрович – универсальный донор, у него первая группа крови, резус-фактор отрицательный. Именно такая кровь часто используется в экстренных ситуациях, когда времени на анализ крови пациента нет.

– Когда я первый раз решился на сдачу крови, для меня стимулом было улучшение собственного здоровья, – признался Евгений Александрович. – Но потом я узнал, что моя группа крови для переливания подходит всем. А еще я очень удивился, что далеко не каждый желающий может стать донором. На медицинской комиссии, которую обяза-

тельно нужно проходить перед донацией, многих отсеивают из-за проблем со здоровьем. Поэтому я решил, что если есть возможность и позволяет здоровье, значит, нужно помогать.

Евгений Колиенко никогда не отказывает людям, которые просят его сдать кровь.

– Случаи, когда нужен донор, бывают разными. Однажды женщина, с которой мы вместе работали в одной бригаде, попросила сдать кровь для мужа, потом коллега с ПТО попросил сдать кровь для отца, бывшего железнодорожника. Я никогда не интересуюсь причиной, по которой человеку нужен донор. Для меня важно, чтобы моя кровь помогла или, возможно, даже спасла чью-то жизнь, – признается он. – Особенно важно сдавать кровь сейчас, в условиях военного времени. В этом году мне позвонили из отдела кадров, когда нужна была кровь для военнослужащих, и я, не раздумывая, отправился в Донецк. Тем более что опыт у меня есть. Мы должны нашим ребятам помогать всем, чем можем.

Машинист-инструктор локо-



Михаил Попов

мотивного депо Дебальцево-Пассажирское Дмитрий Соколов начал сдавать кровь, когда ему было 16 лет. Сейчас на его счету 12 донаций. К донорству Дмитрий Александрович относится с особой ответственностью.

– Ко мне часто обращаются коллеги, друзья, знакомые, – рассказал железнодорожник. – Первый раз сдавал кровь для своего двоюродного брата, которого сбила машина, ему требовалось много операций. Конечно, были переживания, но все прошло хорошо. Именно тогда я понял, что сдавать кровь не страшно и жизненно важно.

Среди знакомых железнодорожников Дмитрия Соколова много людей, посвятивших себя донорству. С некоторыми из них они вместе сдавали кровь для коллег из локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское.

– В феврале мы сдавали кровь для нашего машиниста Игоря. Он принимал участие в боевых действиях и получил серьезные ожоги. А недавно были донорами для Владимира – он работает машинистом на тепловозе, попал под обстрел, получил серьезные ранения.

В дальнейшем Дмитрий Александрович планирует начать сдавать кровь регулярно, понимает, что это очень важно, ведь каждая донация может

спасти жизнь.

Машинист тепловоза локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское Вячеслав Кухарев – тоже донор.

– Сейчас кровь сдавать необходимо, потому что нужно помогать нашим парням. Тем более, что с ребятами мы много лет работаем вместе, они для нас – родные люди, – признается он.

Вячеслав Юрьевич впервые сдал кровь два года назад. Вспоминает, процедура прошла без негативных последствий, но дала понимание важности донорства.

– Сдавать кровь я начал, потому что у машинистов тепловоза профессиональным заболеванием является повышенное давление и мне однажды на медкомиссии посоветовали таким образом его нормализовать. Я решил попробовать, – вспоминает Вячеслав Юрьевич. – Регулярно сдавать кровь я так и не начал из-за плотного графика работы, но если кто-то обращается с просьбой помочь, не отказываю.

Вячеслав Кухарев уверен, что к донорскому движению необходимо привлекать как можно больше людей, проводить активную агитационную и разъяснительную работу, объяснять потенциальным донорам пользу донорства и его важнейшую роль в спасении человеческих жизней.

Ольга КРАМАРЕНКО,
Елена СУШКОВА



Евгений Колиенко

Первый раз Михаил Попов сдал кровь в мае 2003 года для своего коллеги, который нуждался в переливании. Потом снова откликнулся на просьбу товарища по работе, после чего в Центре переливания крови Михаилу Валерьевичу предложили сдавать кровь на постоянной основе. Почти за два десятка лет он сделал 425 сдач. А с 2007 года начал сдавать плазму каждые две недели, получается – до 30 раз в год. Кроме плазмы, донор также сдает тромбоциты методом тромбоцитафереза в Республиканском Центре крови.

– У меня большая концентрация тромбоцитов в крови – 320 единиц (обычно в среднем 230-240 единиц), – рассказывает Михаил Попов. – Поскольку я все время сдаю кровь, стара-



Вячеслав Кухарев

Творческий взгляд на бухгалтерский учет

Работники Донецкой железной дороги – студенты Донецкого национального университета завоевали призовые места в IX Евразийской студенческой олимпиаде «Бухучет вокруг нас». Состязания интеллектуалов проходили в дистанционном формате с 22 по 24 марта на базе Российского университета дружбы народов.

В олимпиаде приняли участие 290 человек из почти 40 вузов России, Казахстана, Киргизии, Узбекистана, Республики Беларусь. Донецкую Народную Республику представляли студенты Донецкого национального университета. В команду под названием «Донецкие», состоящую из пяти человек, вошли три работника Донецкой магистрали. Денис Киричук, Александра Кулик и Екатерина Курилова обучаются в магистратуре по направлению «Экономика» (магистерская программа «Учет и аудит»).

Олимпиадные задания включали два этапа. В командном зачете «Донецкие» заняли почетное 1 место. Наши коллеги признаются, что залогом победы стали знания, полученные в университете и практический опыт работы на Донецкой железной дороге.

– В олимпиадах я принимаю участие довольно часто, но это мероприятие совершенно иного уровня, членами жюри были представители ведущих предприятий и организаций Российской Федерации, – рассказала Александра Кулик, бухгалтер по учету заработной платы сектора Путевая машинная станция СП «Иловайский центр бухгалтерского учета». – Для меня участие в олимпиаде стало очень ценным опытом. Самое главное, что мы смогли на практике понять отличия в специфике работы, которые были раньше, и которые внедряются сейчас с учетом перехода на российские стандарты. Да, нам есть над чем работать, и мы к этому готовы!

К олимпиаде ребята готовились в течение полумесяца. Много усилий было направлено на работу над творческим

заданием. Но результат оправдал все ожидания.

– Олимпиада, главным образом, была направлена на расширение полученных теоретических знаний и умений в области бухгалтерского учета и налогообложения, – делится впечатлениями Екатерина Курилова, бухгалтер отдела бухгалтерского учета подразделения хозяйства по эксплуатации зданий и сооружений СП «Донецкий центр бухгалтерского учета». – На олимпиаде мы решали не только теоретические задачи, но и креативные задания, которые позволили посмотреть на бухгалтерский учет с новой стороны.

В индивидуальном зачете, в рамках которого студенты в течение 80 минут ответили на 70 тестовых вопросов и продемонстрировали знания бухгалтерского и налогового учета, капитан команды Денис Киричук, бухгалтер отдела бухгалтерского учета подразделения хозяйств электроснабжения, сигнализации и связи СП «Донецкий центр бухгалтерского учета» был признан одним из лучших и занял призо-

вое 3-е место.

– Благодаря участию в олимпиаде «Бухучет вокруг нас» наша команда смогла проявить себя, проверить имеющиеся теоретические и практические знания, – отметил Денис Киричук. – Было непросто, в первую очередь, потому что в основе всех заданий лежали российские стандарты, с которыми мы только начинаем знакомиться. Многие из них нам удалось выполнить, опираясь на знания, полученные во время обучения в университете, но огромную роль сыграл и уже имеющийся опыт работы на Донецкой железной дороге, который значительно повысил мою трудовую компетенцию.

Начинающие железнодорожники выражают благодарность за помощь в подготовке к олимпиаде преподавательскому составу учетно-финансового факультета Донецкого национального университета, коллективам и руководству Иловайского и Донецкого центров бухгалтерского учета за наставничество и поддержку в становлении на трудовом пути.

Песня надежды на коротких волнах

Радиолобительство – уникальное увлечение, создавшее для многих энтузиастов целый мир, в котором есть свой язык, свои законы и свой международный праздник, отмечаемый 18 апреля. Для радиолобителей Донецкой железной дороги это еще и замечательный способ привлечь к интересному и полезному хобби юное поколение. Существующая много лет в Иловайске Школа радиста при Коллективной любительской радиостанции ДЖД – лучший тому пример.

Тире, тире, две точки, три точки, тире, тире, две точки – именно так на азбуке Морзе звучит аббревиатура Донецкой железной дороги. Для многих обывателей уже такое маленькое знание позволяет чувствовать себя приобщенным к чему-то загадочному и значительному.

А для выпускников иловайской Школы радиста – это простейшие азы радиодела, в котором многие из них уже добились серьезных достижений.

– Радиолобительство – это не просто увлечение, но и возможность приобретения множества навыков, всестороннего развития кругозора и широких перспектив в будущем выборе профессии,

– убежден идейный вдохновитель и бессменный руководитель Школы радиста, известный иловайский краевед, потомственный железнодорожник Евгений Журавлев. – Еще работая на железной дороге и в металлургической отрасли, я заинтересовался радиоделом и вместе с земляками-единомышленниками принимал участие в создании коллективных радиостанций, соревнованиях по радиоспорту. Когда в 2011 году стал пенсионером, то поставил себе задачу организовать систему радиолобительских занятий с подростками. Полученный ранее опыт позволил со временем начать кружковую работу с иловайскими школьниками.

Неудивительно, что именно в Иловайске никогда не угасала увлеченность радиоэнтузиастов разных поколений. Так, в семейном архиве железнодорожной династии Ногтевых хранится раритетная фотография, на которой запечатлен сосредоточенный подросток за рабочим столом. Надпись на обороте снимка гласит: «Станция Иловайская. 1934 год. Стельмах Митя, пионер 1-го отряда, ученик 9-й группы. За работой в ДТС (Детская техническая станция) над приемником». Этот фотодокумент дает радиолобителям право утверждать, что основы их движения были заложены в городе железнодорожников не позднее тридцатых годов прошлого века.

– Тогда перед государственными и общественными организациями ставились вполне конкретные задачи, – рассказывает Евгений Журавлев. – Воспитание будущих защитников Родины, подготовка специалистов в области обороны, развитие технического творчества в молодежной среде, участие в спортивных состязаниях – вот их неполный перечень. В эти процессы активно вовлекались организации дополнительного образования, учреждения министерств промышленности, культуры и спорта. К сожалению, после 1991 года произо-

шло разрушение этой системы. Остались только люди, болеющие радио, верящие в традиции и важность нашего движения. Со временем для радиолобителей со стажем сам факт звучания детских голосов на ультракоротких волнах стал песней надежды на продолжение дела, которое для многих было гордостью всей жизни.

Впоследствии Евгению Журавлеву удалось под эгидой «Станции юных техников» организовать кружковую работу по направлению «Оператор КВ и УКВ» в трех школах Иловайска.

К сожалению, пришлось столкнуться с неприспособленностью школьных помещений, подстраиваться под учебный график. Но ребята горели желанием заниматься радиоделом – у организаторов даже не было возможности принять всех желающих.

– Практически на каждое занятие я приносил с собой в класс комплект приемопередающей аппаратуры для УКВ, а это несколько портативных станций, стационарное оборудование и антенна, – вспоминает ветеран-радиолобитель. – Но именно сложности заставляли нас искать результативные решения.

В их реализации помогали неравнодушные работники местных организаций и учреждений, энтузиасты из других городов. С теплотой и благодарностью иловайские радиолобители отзываются о классных руководителях школьников, посещавших кружки. Среди них – Татьяна Шереверова и Ирина Опахайленко.

Особенно признательна Школа радиста начальнику локомотивного депо Иловайск Владимиру Коваленко – тоже радиолобителю, талантливому электронщику и конструктору.

– С участием Владимира Владимировича связана вся работа Коллективной любительской радиостанции и Школы радиста в Иловайске, – говорит Евгений Журавлев. – Начинания радиолобителей-железнодорожников всегда были сопряжены с его личной поддержкой.

Благодаря Владимиру Коваленко была открыта операторская в красном уголке депо, затем – в Доме науки и техники СМЭУ-Иловайск и в итоге – размещение радиостанции в административном здании Иловайского отделения дороги. Так на Иловайском железнодорожном узле была заложена база для дальнейшей работы с детьми и юношеством: предприятие помогло решить вопросы с помещением, необходимым оснащением, оплатой коммунальных услуг.

Помогали ребятам в заняти-

ях известные в радиолобительской среде Донбасса мастера. Первый аппарат для работы на двухметровом диапазоне им передал Николай Вяжиров – опытный радиолобитель из Ясиноватой. Его собственная конструкция на базе локомотивной радиостанции РЛ работает уже более 10 лет. Вторая – для диапазона 144-146 МГц – уже более усовершенствованная и с хорошим дизайном тоже много лет служит верой и правдой. Именно на этих аппаратах слушатели Школы радиста учатся работать в эфире.

Шахтер Сергей Дроздов из Ждановки – оператор индивидуальной любительской радиостанции с позывным US 2 INA с многолетним стажем работы в эфире. После знакомства с иловайскими единомышленниками он передал в радиосколу самую популярную в свое время станцию – трансивер UW 3 DI. Благодаря его подарку учащиеся могут освоить азы работы в эфире в коротковолновом диапазоне.

Опытный радиолобитель Александр с позывным US3ITU передал школе две радиостанции, коаксиальный кабель и несколько блоков питания для портативных станций. А его друг по увлечению Кирилл UT8IEW подарил ребятам ноутбук. Такие подарки – еще одно подтверждение стремления единомышленников обеспечить подготовку молодой смены в радиолобительском движении. С появлением нового оборудования в Школе радиста удается обеспечить работы по направлениям «Азбука Морзе» и «Основы робототехники». Последний курс хотя и кажется неожиданным, однако органично вписался в деятельность школы – во многом благодаря работе Дмитрия Максютенко. Свой позывной US 9 IHF радиолобитель и будущий железнодорожник получил в 2013 году. В составе команды UT 1 IZZ Коллективной радиостанции Донецкой железной дороги Дмитрий в 2012-2014 годах неоднократно участвовал в национальных соревнованиях школьников. Сегодня Дмитрий работает на Донецкой железной дороге, а в свободное время знакомит учащихся Школы радиста с техникой конструирования и программирования электронных устройств, делится навыками пользования латиницей, необходимой в робототехнике и в радиоэфире.

– Сложно выразить огромную благодарность за занятия с нашими детьми, – делится своими эмоциями бабушка шестиклассника Кирилла Елена Иванкова. – Сейчас ученики радиосколы в эфир, по понятным причинам, не выходят, но благодаря радиолобительству дома внук всегда



занят чем-то по-настоящему интересным и полезным. Если вначале мы купили ему инструменты и материалы для паяния, думая, что это только для кружка, то потом Кирилл уже стал паять что-то необходимое по дому. Кроме того, Евгений Анатольевич Журавлев присылает ему новые задания по радиоделу, и парню всегда есть чем заняться.

Благодаря деятельности школы перед ребятами открываются по-настоящему разноплановые перспективы. Например, в честь Дня Победы они приняли участие в акции «Вахта памяти». В рамках мероприятия мобильная группа школьников-радиолобителей развернула полевой вариант радиостанции возле мемориала жертвам фашизма на хуторе Третьяк. Ученики иловайских школ № 12 и №13 работали в эфире под специальными позывными сигналами, каждый из которых был посвящен иловайчанам – участникам Великой Отечественной войны.

Если же ребятам захочется, к примеру, в космос, то и тут на пути радиолобителей нет преград. В 2021 году школьники Иловайска приняли участие в совместном эксперименте ученых, космонавтов и радиолобителей всего мира, в ходе которого были на связи с Международной космической станцией. Юные радиоспортсмены приняли с МКС сеансы связи в формате SSTV-телевидение с медленной разверткой. Применяя аппаратуру любительской радиосвязи и программу декодирования сигналов, установленную на смартфоне, ребята получали радиосигналы при прохождении МКС над Иловайском.

Благодаря умению работать с программой «Робот36» полученная информация была преобразована в изображение.

– Радиолобительство дало мне очень много, – рассказал 14-летний Артем Жук. – Это и хобби, которым можно заниматься на досуге, и полезные умения. Я научился разбираться в схемах, паять, создавать антенны, разные интересные устройства и уникальные приборы для радио. Да и просто это очень интересно: можно пообщаться с людьми, которые находятся далеко от тебя – так я познакомился с людьми из других городов. А еще, слушая, как я выхожу в эфир, собственный позывной решила полу-

чить и моя мама – теперь мы занимаемся радиолобительством вместе.

– Это по-настоящему увлекательно, – соглашается с сыном Ольга Жук. – Мой отец Валерий Михайлович всю жизнь трудился электрорадиомехаником на железной дороге. Таким образом, мы все продолжаем радиодело и очень благодарны Евгению Журавлеву и руководству Донецкой железной дороги за наставничество, профориентацию и заботу о подрастающем поколении.

Искренние чувства благодарности за приобщение юных иловайчан к волшебному миру радио испытывают и в семье Дубиных. Светлана – мама двоих детей, занимавшихся в радиосколе, считает, что увлечение радиолобительством дали ее дочери Веронике и сыну Матвею бесценный опыт общения со сверстниками-единомышленниками и талантливыми наставниками, привили любовь к творчеству и созиданию.

– Хоть Вероника и была единственной девочкой, учившейся в радиосколе, ей очень нравилось заниматься, – рассказывает Светлана. – Наравне со всеми она участвовала в решении всех задач, в соревнованиях. Благодаря своей настоящей увлеченности дочь заняла первое место на региональном чемпионате по радиоспорту. По ее стопам впоследствии пошел и младший брат Матвей, который особенно заинтересовался робототехникой. А Вероника, которая сейчас учится на юриста в Новочеркасске, не забывает свое любимое хобби и поддерживает связь с радиосколой. Все мы – и дети, и родители – очень хотим, чтобы как можно скорее наступил мир, и все желающие ребята смогли заниматься в радиосколе, которая будет развиваться и процветать.

Всцело поддерживает деятельность иловайской Школы радиста и Профсоюз работников Донецкой железной дороги. По словам председателя ПРОФДОНЖЕЛ Михаила Чаленко, как только завершатся активные боевые действия, и у ребят снова появится возможность посещать школу в очном формате, профсоюз подключится к работе, которая была запланирована вместе с радиолобителями до начала СВО.

Александр КОВАЛЕНКО

Вся наша жизнь – железная дорога

Умные, сильные, целеустремленные – молодые железнодорожницы всегда были под стать своим мамам. В преддверии Дня дочери, который отмечается в России 25 апреля, наши собеседницы рассказали «Железнодорожнику Донбасса» о неразрывной связи поколений, семейных ценностях и профессиональной гордости за своих самых близких людей.

О своей дочери Алине электромеханик СЦБ Торезского участка Дебальцевской дистанции сигнализации и связи Евгения Кирпа рассказывает с особым трепетом. Когда она родилась, молодой маме было 17 лет.

– Для меня рождение дочки стало волнительным событием и самым большим подарком в жизни, – признается Евгения Александровна. – Конечно, было непросто: это были 90-е годы. Но мне помогли родители справиться со всеми трудностями, спасибо им за это! В первую очередь, я старалась воспитать дочку хорошим, порядочным, отзывчивым человеком. Думаю, у меня все получилось.

Сейчас я работаю в отличном коллективе, у нас замечательный начальник, и я рада, что все сложилось именно так.

Наставником для Алины стала мама. В случае необходимости поддерживала, помогала дельным советом.

– Очень важно, когда есть к кому обратиться за советом, ведь все тонкости нашей профессии полностью изучить невозможно, а ситуации возникают разные, – говорит Евгения Александровна. – Когда Алина только пришла работать, я старалась научить ее всему, что знаю сама. Но бывало, чтобы справиться с проблемой, мы вместе изучали инструкцию и находили-таки верное решение.

Папа – составителем поездов, мама – сварщицей. Она всегда хотела работать осмотрщиком вагонов, но не сложилось. Поэтому можно сказать, что я воплотила в жизнь ее мечту. Я всегда росла в любви и заботе, у нас в семье было не принято ругаться – я старалась так воспитывать и своих детей.

Для Татьяны Трифоновой семья всегда была на первом месте. С мужем Владимиром они построили дом, у них родилось двое сыновей и дочь. Супруг ушел из жизни 20 лет назад, но дети стали опорой для матери, выросли любящими, уважительными, внимательными.

– Для матери главное счастье – благополучие детей. Я рада, что у них все в жизни сложилось. У сыновей уже свои семьи, любимая работа. А дочка Лилия – это моя радость, лучик света. Она очень добрый и отзывчивый человек. Даже когда на душе грустно или тревожит что-то, она своей теплотой и позитивом придает мне сил, дает стимул двигаться вперед. Сейчас она мне во многом помогает и поддерживает. У нас много общего, даже по гороскопу мы обе скорпионы – я родилась 7 ноября, а она 6-го. Вот такой подарок у меня ко дню рождения!

Лилия Ермолаева работает в вагонном депо Дебальцево-Сортировочное осмотрщиком вагонов 4 разряда. Признается, что о работе на железной дороге сначала не думала – после школы выучилась на повара, недолго поработала по специальности. Но потом мама настояла, чтобы она попробовала себя на железной дороге.

– Мне железка нравилась всегда, – признается Лилия. – Я любила приходить к маме на работу, гордилась, что ее фотография висела на доске почета. А еще мне нравилось кататься на тепловозе, говорить по громкой связи. Было волнительно и даже страшно смотреть на огромные локомотивы, но со временем я привыкла и даже думала, что если бы жемчужинам можно было водить поезд, то я была бы машинистом. Сейчас я понимаю, что, возможно, именно эти походы к маме на работу стали одной из причин, почему сейчас я работаю на железной дороге.

Лилия Ермолаева прошла курсы обучения на осмотрщика вагонов. Подготовиться к экзаменам ей помогла Татьяна Васильевна. – Работа осмотрщика вагонов ответственная, и я очень переживала, что у меня не получится, не выдержу. Но мама не только объясняла мне азы



профессии, а и подбадривала, помогала поверить в себя, словом, стала для меня учителем. Когда я только пришла в вагонное депо, мама была осмотрщиком вагонов по сохранности вагонного парка, поэтому на околотке мы с ней вместе не работали. Я ей часто звонила, спрашивала совета, и она мне все раскладывала по полочкам.

Татьяна Васильевна Трифонова уже 12 лет на пенсии, но всегда интересуется у дочки, как дела в родном вагонном депо, тесно общается с бывшими коллегами.

Серьезным испытанием для всей семьи стали боевые действия на Донбассе. В 2014 году перед началом боев за Дебальцево Татьяна Васильевна увезла детей Лилию в Россию, вскоре к ней приехали и дочка с мужем. Когда вернулись в родной город в 2015-м, дом был поврежден обстрелами, разграблен мародерами. Понемногу удалось все восстановить и наладить быт. В 2022-м железнодорожница вместе с внучкой Алисой уезжала в эвакуацию в Нижний Новгород, а сейчас вся семья дома. Дочка поддерживает и помогает по хозяйству, внучка часто прибегает в гости, особенно когда родителей нет дома и ей страшно от звуков разрыва снарядов.

родилась, когда мне было 19, Настю я родила в 26 лет. Мои девочки всегда были очень дружны, друг за дружку стояли стеной, – рассказывает Елена Николаевна. – С раннего детства я старалась привить им доброту, уважение, отзывчивость, и очень рада, что они выросли прекрасными людьми.

Младшую дочь Настю всегда интересовала железная дорога.

– На работу ко мне прибегали обе дочери, но Настя была просто в восторге. Помню, когда мы только переходили на калькуляторы, ее любимой игрушкой были счеты. Она окончила школу в 2015 году, но тогда Иловайск только оправлялся после боевых действий, поэтому поступление в вуз мы отложили на год. В 2016-м на семейном совете решили, что дочка пойдет по нашим стопам. Тем более, что на железке у нас работают свекр, свекровь и ее папа.

Настя поступила в Донецкий институт железнодорожного транспорта, через год перевелась на заочное отделение и вскоре пришла работать на Донецкую железную дорогу.

– Было непросто, ведь Насте нужно было совмещать работу и учебу, – вспоминает Елена Николаевна. – Мы помогали, как могли. Гордимся, что она со всем справилась, получила дипломы Донецкой Народной Республики и Российской Федерации.

Уже 5 лет Настя работает агентом транспортного обслуживания на станции Сорочье. Разобраться в колоссальных объемах документации ей помогает мама.

– Мы должны разбираться в правилах и условиях перевозки грузов, порядке оплаты перевозок, тарифах и многом другом. Это большие объемы информации, с которыми непросто справиться даже опытным сотрудником, – объясняет Елена Шашерина. – Я старалась все объяснить дочери, что-то подсказать. Сейчас у нас на дороге переходный период, появилось много новых нюансов, и в них мы разбираемся уже вместе.

Мама и дочь много времени проводят вместе. Все семейные праздники, если позволяет график работы, стараются отмечать в кругу семьи. Один из самых любимых – День железнодорожника. К празднику Елена Николаевна печет вкуснейший медовик или «Наполеон», а Настя их оригинально украшает.

Елена СУШКОВА



Евгения Кирпа с дочерью Алиной

Алина выросла доброй целеустремленной девушкой, как и мама, закончила Артемовский железнодорожный техникум и продолжила династию железнодорожников.

– У нас целая династия электромехаников СЦБ, – рассказала Евгения Александровна. – Всю жизнь железной дороге посвятил мой отец Силенко Александр Павлович, он работал старшим электромехаником СЦБ. По профессии он трудится и сейчас. Мама Валентина Андреевна работала радистом в ШЧ. По их стопам пошли и я, и дочка. Радует, что Алина продолжает семейное дело и очень любит свою работу. Я ею горжусь!

Алина, как и мама, трудится электромехаником СЦБ.

– Вся моя жизнь – это железная дорога, – признается Алина Шмило. – Когда случались семейные праздники, разговоры за столом всегда сводились к нашей железке. В детстве мне нравилось слушать эти рассказы и истории. А еще я очень любила ходить на работу к бабушке. Прекрасно помню ее маленький кабинет, телефоны, множество кнопочек и плат. Часто задумывалась, как же все это работает? Когда после школы мне посоветовали поступать на железнодорожную специальность, я подумала: «А почему бы и нет? Это престижная интересная работа».

А если было уж совсем сложно, звонили моему отцу – он очень опытный специалист, проработал на железной дороге почти 50 лет.

Алина Шмило – и сама мама, у нее растут два сына. Старшему Денису 7 лет, младшему Егору 8 месяцев. Бабушка во внуках души не чаёт.

– Мы стараемся как можно больше времени проводить в кругу семьи, – рассказывает Алина. – Сейчас самое главное для нас – воспитание детей. Бабушка живет недалеко от нас, часто помогает, и дети ее просто обожают. Мне очень хотелось бы, чтобы сыновья стали продолжателями нашей семейной династии.

Татьяна Трифонова проработала в вагонном депо Дебальцево-Сортировочное 37 лет. Сейчас она на пенсии. Примером того, какой должна быть семья, для нее всегда были родители.

– Я родителями очень горжусь. Им довелось пережить Великую Отечественную войну, но они смогли преодолеть все трудности, – рассказала Татьяна Васильевна. – Мой отец Матяшов Василий Иванович участвовал в Советско-японской войне, затем служил в армии и только через 7 лет вернулся домой в Воронеж. Потом переехал в Дебальцево, куда вскоре привез мою маму Раису Федоровну. После войны они восстанавливали Донбасс, работали на железной дороге.



Татьяна Трифонова с дочерью Лилией

Агент транспортного обслуживания 2 категории станции Иловайск Елена Шашерина – счастливая мама двух дочерей Алевтины и Анастасии.

– Старшая дочь Алевтина

В стремениах трудного времени

Как-то на одной из конференций по транспортной истории речь зашла о великих, тех, на чьих плечах держалась Донецкая стальная магистраль в минувшем столетии... «Уж не знаю, как вы, а я абсолютно убежден: по совокупности заслуг и вкладу в общую копилку железнодорожных дел Донбасса первое место можно смело присудить Якову Кривенко, – сказал директор Музея истории и развития Донецкой железной дороги Игорь Белоусов. – Он возглавлял нашу дорогу в самое трудное послевоенное время и вывел ее на рубежи устойчивого развития. Вот бы о ком следовало написать».

«Первое место» или нет, но Кривенко совершенно точно стоит в коротком шаге от титула самого выдающегося железнодорожника Донбасса XX века. И если бы такая номинация действительно существовала, он мог бы запросто на нее претендовать.

Его трудовой путь вместил ровно полвека: от кинемеханика в клубе станции Россошь Юго-Восточной магистрали до советника заместителя министра транспорта Республики Куба. А в промежутке – два значимых поста: начальник Донецкой и начальник Одесско-Кишиневской железных дорог. Судьба часто бросала его туда, где повседневность становилась историей.

При Кривенко Донецкая магистраль неоднократно становилась инициатором громких начинаний, а ее коллектив 11 раз завоевывал переходящие Красные знамена высших государственных и отраслевых инстанций за лучшие показатели в работе. Но особенно запомнился летописцам 1966 год, ставший для Донецкой поистине знаковым: дорога четыре квартала подряд признавалась беспспорным лидером всей сети, что по тем временам было делом неслыханным. Именно в эпоху Кривенко «магистраль угля» стала орденосной: на ее «кителе» засиял орден Ленина! Кривенко привил дончанам вкус лидерства, научил работать по-новому.

Но в чем кроется причина феноменального успеха? На мой взгляд, она не только в незаурядном организаторском таланте нашего героя, но и в умелом подборе, расстановке и воспитании кадров. Начальник дороги окружил себя настоящими профессионалами, всей душой болевшими за дело. Он создал свою «могучую кучку», которая как по нотам разыгрывала «отраслевую партитуру». В Министерстве путей сообщения СССР так и говорили: «Кривенко сколотил вокруг себя лучшую команду единомышленников. Они за ним пойдут и в огонь, и в воду».

Ветераны железнодорожной отрасли, ушедшие на заслуженный отдых в XX столетии, ценили его за то, что он сделал для родной дороги и отрасли гораздо больше, чем многие его предшественники вместе взятые. А первый заместитель Председателя Совета Министров СССР Анастас Микоян уважал Кривенко за решительность и упорство. Когда в середине пятидесятых в Донбассе имела место острая нехватка порожних вагонов под погрузку каменного угля, Кривенко лично отправился в Совмин обивать пороги высоких кабинетов. Несколько часов он убеждал столичных чиновников, что без дополнительной закупки подвижного состава Донецкая дорога станет сдерживающим фактором в оперативной доставке твердого топлива на теплоэлектростанции и заводы страны. К его доводам сначала отнеслись равнодушно, а затем прислушались. И не прогадали. С приоб-

ретением новых вагонов знаменитая технологическая цепочка уголь-кокс-металл заработала как часы.

Яков Кривенко стал абсолютным «долгожителем» на посту начальника Донецкой железной дороги, бесспорно руководя ею почти два десятилетия. Столь продолжительное время пребывать у штурвала углепозвожочной магистрали не удавалось никому. Говорят, когда Кривенко входил на коллегию Министерства путей сообщения при полном параде, то присутствовавшие не спускали глаз с его «иконостаса» наград, красовавшегося на груди: полтора десятка трудовых орденов и медалей и звезда Героя Соцтруда. Попробуй-ка посоревнуйся с ним!

Якову Кривенко посчастливилось поработать рука об руку с выдающимся железнодорожником советской эпохи – зачинателем стахановского движения на транспорте Петром Кривоносом. Случилось это сразу после войны, когда Кривонос успешно руководил Северо-Донецкой железной дорогой, а Яков Кривенко был его замом. Когда в 1948 году легендарного стахановца перевели в Киев, он оставил достойную смену в лице Якова Кривенко.

В 1953 году Кривенко становится у руля объединенной Донецкой магистрали. Новый начальник не давал



Встреча с Никитой Хрущевым на станции Иловайск, 1957 год

покою руководителям станций, заставляя отчитываться буквально каждое утро. Прежде такого «надзора» и в помине не было. Любому из командиров станций он мог позвонить среди ночи и потребовать подробный доклад о текущем положении на фронтах погрузки и выгрузки. Он не расставался с проводным телефоном даже во сне: спал с ним буквально в обнимку. А машинистам, которые уверенно выдерживали график, и передовым диспетчерам, оперативно продвигавшим маршруты к намеченным целям, выписывал премии прямо на рабочем месте.



Послевоенный Артемовск: в кабинете легендарного Петра Кривоноса, конец 40-х годов XX века

Именно Яков Кривенко открыл для Донецкой эру электротяги. Работа по электрификации проводилась в железнодорожном Донбассе колоссальная. Конечно, это заслуга не только ее начальника. В многотрудный процесс были вовлечены тысячи специалистов-эксплуатационников: энергетики, связисты, путейцы, дорожные строители, несколько проектных институтов. За пять лет плодотворной работы были переведены на электрическую тягу все самые грузонапряженные направления Донецкой железной дороги, что позво-

удружили железнодорожникам несколько отменных буренок. Правда, за такое чудачество наш герой чуть было не схлопотал строгача от чиновников из отдела транспорта при ЦК КПСС, «за чрезмерное транжирство госсредств». К счастью, дело вскоре замаяли. А коровы помогли людям выжить в полуголодные 40-е годы.

Современный Донецк многим обязан именно Кривенко. Его нынешний облик сформировал в том числе и он. Сегодня мало кто помнит, что лучшая жилищная застройка на центральном бульваре имени Пушкина и проспекте Гурова – плод деятельности железнодорожников. А такие города, как Ясиноватая, Красный Лиман, Попасная, Иловайск в кривенковскую эпоху заметно преобразились. В начале 60-х в Донецке начали возводить стадион «Локомотив», рассчитанный на 45 тысяч зрителей. На тот момент это было крупнейшее спортивное сооружение города, где впоследствии проходили не только футбольные поединки чемпионата СССР, но и легкоатлетические первенства союзного значения.

В бытность Кривенко на Донецкой дороге было возведено 35 вокзалов, 47 дошкольных учреждений, 20 больниц и поликлиник на крупных узлах и станциях. Под его чутким руководством построены и лучшие здравницы на азовском побережье – «Урзуф» и «Буревестник».

Восстановление разрушенного войной железнодорожного хозяйства – особый период в истории стальных магистралей. Он выпал на долю Кривенко, который сумел вместе с командой единомышленников поднять разрушенную дорогу из руин. Ситуация повторяется, как и любая история, с поразительной точностью. Спустя 80 лет попавшая под каток войны сложная и многогранная транспортная инфраструктура Донбасса вновь требует восстановления. И ценный опыт Якова Кривенко в этом непрестом вопросе теперь может здорово пригодиться.

Виктор СВЕРДЛОВ

Фото из архива Музея истории и развития Донецкой железной дороги

Получи максимум от зарплатной карты

Современная зарплатная карта – это не просто финансовый инструмент для зачисления денежных средств. С ней можно получать дополнительный доход и пользоваться другими привилегиями. О том, какие ключевые преимущества дают зарплатные карты ПСБ сотрудникам ГУП ДНР «Донецкая железная дорога», рассказываем в нашем материале.

ПАО «Промсвязьбанк» (ПСБ) – универсальный банк, входит в ТОП-5 крупнейших банков России и в список системно значимых кредитных организаций, утвержденный Центробанком, законодательно определен в качестве опорного банка для реализации государственного оборонного заказа и сопровождения крупных государственных контрактов.

ПСБ стал первым российским банком, запустившим комплексное банковское обслуживание на территории новых регионов. Теперь и сотрудникам ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» доступны новые возможности в рамках специального зарплатного тарифа «Твой плюс». Какие?

БЕСПЛАТНАЯ КАРТА И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ КАРТЫ

В первую очередь, бесплатный выпуск и обслуживание зарплатных карт для всех работников предприятия. Если у карты закончился срок действия, банк также перевыпустит ее без дополнительных затрат для ее держателя. К основной зарплатной карте можно оформить бесплатно до 5 дополнительных карт, в том числе для родственников, что значительно упрощает ведение семейного бюджета.

СНЯТЬ И ВНЕСТИ НАЛИЧНЫЕ

Во-вторых, удобно вносить наличные без ограничений по сумме, а также снимать до 1 млн рублей ежемесячно с зарплатной картой ПСБ без комиссии в банкоматах ПСБ и ООО «ПСБ Донецк» в новых субъектах РФ, а также в сети банкоматов-партнеров ПСБ в других регионах России*.

КЕШБЭК

В-третьих, постоянно расплачиваясь картой ПСБ безналично за свои покупки, можно ежемесячно получать дополнительный доход. Есть два варианта на выбор: 4% годовых в рублях на любой остаток по карте или повышенный кешбэк до 7% в трех выбранных категориях това-

ров и трат (АЗС, столовые, кафе, фастфуд и рестораны, аптеки, такси и каршеринг, одежда, обувь и аксессуары, здоровье, красота, книги и канцтовары, товары для детей и др.) плюс кешбэк 1% на все остальные покупки**.

Система начисления кешбэка в ПСБ построена так: баллы поступают на отдельный бонусный счет раз в месяц. После чего их можно перевести в рубли на счет зарплатной карты и распорядиться на свое усмотрение: пополнить вклад или накопительный счет, потратить или снять в виде наличных. Один бонусный балл равен одному рублю.

Менять категории повышенного кешбэка можно в мобильном или интернет-банке раз в месяц. Лучшее всего это делать исходя из плана покупок на будущий месяц – так можно получить наибольшую выгоду.

БАНК, НЕ ВЫХОДЯ ИЗ ДОМА

Для экономии времени большинство финансовых операций с картой ПСБ можно совершать, не выходя из дома.

без посещения офиса, найти список ближайших отделений и банкоматов, узнать текущий курс валют и многое другое.

Кроме того, с зарплатной картой ПСБ можно оформить потребительский кредит. А в онлайн-сервисах ПСБ можно выбрать удобный способ погашения кредита, а также настроить автоплатеж – необходимая сумма будет списываться автоматически и не придется волноваться о дате очередного платежа.

НАКОПЛЕНИЯ

Для тех клиентов, кто хочет начать формировать свою финансовую подушку, ПСБ предлагает широкую депозитную линейку с возможностью открыть вклады как на 122 дня, так и на более длительный срок – до трех лет.

Помимо классических депозитов, все большую популярность завоевывают накопительные счета. Они привлекают внимание сочетанием преимуществ банковского вклада и простоты использования обычного счета. С накопи-

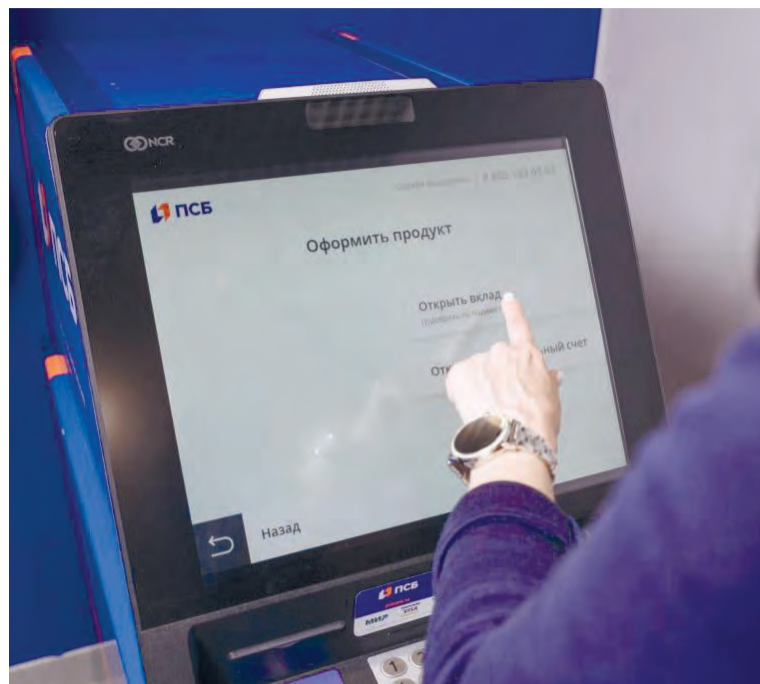
ПРЕИМУЩЕСТВА ЗАРПЛАТНОЙ КАРТЫ ПСБ:

- Снятие наличных в банкоматах ПСБ до 1 млн руб./мес.
- Бесплатная оплата ЖКУ, сотовой связи, интернета, а также налогов, штрафов и других платежей
- Бесплатные переводы до 100 000 руб./мес. по номеру телефона в другие банки через Систему быстрых платежей
- 5 бесплатных дополнительных карт
- Ежемесячный бонус на выбор: процент на остаток на карте или повышенный кешбэк
- Бесплатные СМС о зачислении заработной платы
- Удобные онлайн-сервисы, позволяющие совершать большинство финансовых операций не выходя из дома

Современный и многофункциональный мобильный банк, входящий в тройку лучших в России, позволяет зарплатным клиентам по реквизитам счета без комиссии*** оплачивать ЖКУ, сотовую связь, интернет, налоги, штрафы и другие платежи, бесплатно перевести по номеру телефона до 100 000 рублей в месяц в другие банки через систему быстрых платежей (СБП)****, а также настраивать автоплатежи, оформлять вклады, накопительные счета или кредит

тельных счетов деньги можно снимать и пополнять в любой момент и в необходимом объеме, при этом начисление процентов идет на любую сумму, размещенную на счете.

Одно из преимуществ счетов ПСБ – это возможность подключить одно из двух правил накопления: «Пополнил – Накопил» или «Купил – Накопил». Когда часть своих денежных средств автоматически перечисляется на накопительный счет при поступлении на карту или при оплате покупок картой.



Например, вы установили для себя порог 10% от суммы заработной платы по правилу «Пополнил – Накопил». После этого вам на карту поступило 30000 рублей – из них 3000 рублей будут автоматически переведены на накопительный счет. За год таким образом вы сможете сами накопить до 36 000 рублей.

Открыть вклад или накопительный счет в ПСБ можно онлайн – в мобильном или интернет-банке.

Также банк предоставляет широкие инвестиционные возможности в мобильном приложении «ПСБ Инвестиции». Сервис ПСБ ориентирован как на опытных инвесторов, так и на новичков.

Сегодня ПСБ – это надежный помощник в решении многих финансовых задач, оказывающий комплексное банковское обслуживание жителям новых территорий. Развивая платежную инфраструктуру, ПСБ продолжает расширять сеть офисов и банкоматов. Это позволит еще большему количеству жителей получить доступ к финансовым продуктам.

*Бесплатное снятие наличных в банкоматах: ПСБ, Альфа-Банк, Россельхозбанк, Уральский банк реконструкции и развития (УБРиР), Московский индустриальный банк (МинБанк), лимит до 1 млн руб./мес. В банкоматах других банков до 149999 руб./мес., свыше комиссия 2%, min 299 руб. Другие банки могут устанавливать лимиты на снятие в своих банкоматах. Внесение наличных в бан-

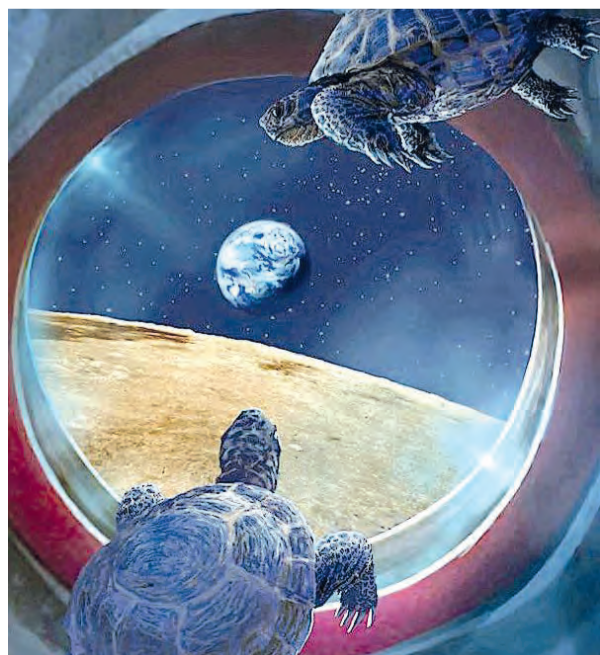
коматах ПСБ, УБРиР, Альфа-Банк, МинБанк – бесплатно, а на карты «Мир» бесплатное пополнение и в картах ВТБ).

**4% на остаток при сумме покупок по карте от 10 000 руб./мес. Повышенный кешбэк в трех выбранных категориях товаров (АЗС, столовые, кафе, рестораны, фастфуд; аптеки; такси и каршеринг; книги и канцтовары; одежда, обувь и аксессуары; кино, театр, развлечения; товары для детей; товары для животных; здоровье и др.) начисляется в размере до 5% при сумме покупок от 10 000 руб./мес., до 7% - при сумме покупок от 50 000 руб./мес. Дополнительный 1% кешбэка начисляется на все категории товаров только при выборе повышенного кешбэка. Для получения кешбэка и процента на остаток необходимо подключиться к программе лояльности «Кешбэк» в интернет или мобильном банке. Максимальная сумма начисления кешбэка и процентов в месяц – 5 000 баллов. Начисление производится в баллах (1 балл = 1 рубль). Перевести в рубли можно любое количество баллов в любое время.

*** Переводы и платежи по реквизитам счета в другие банки до 100 тыс. руб./мес. – бесплатно, свыше 100 000 руб./мес. – комиссия 0,6% от суммы (min 20 руб., max 1500 руб.).

**** Переводы по номеру телефона в другие банки через Систему быстрых платежей (СБП) доступны только для клиентов с гражданством РФ и при наличии мобильного номера телефона России. Бесплатный лимит – 100 000 руб./мес., свыше 100 000 руб./мес. комиссия 0,5% от суммы (max 1 500 руб.).

ПАО «Промсвязьбанк». Генеральная лицензия Банка России № 3251. <https://www.psbank.ru/>



Черепахи в «лунной гонке»

Кто из нас не знает, что первым живым существом, выведенным на околоземную орбиту, стала собака Лайка, а членами второго хвостатого экипажа были знаменитые Белка и Стрелка. А известно ли вам, что победителями «лунной гонки» между Советским Союзом и Америкой стали обычные черепахи?

15 сентября 1968 года на борту советской межпланетной космической станции «Зонд-5» в космос впервые отправились две среднеазиатские (или степные) черепахи – таких часто заводят в качестве домашних питомцев. Они стали первыми живыми существами, облетевшими вокруг Луны и вернувшись на Землю.

Рептилии вернулись на Землю 21 сентября. Правда, приземление прошло не в штатном режиме, и

вместо азиатских степей в окрестностях Байконура капсула приво- дилась на просторах Индийского океана. В обеспечении посадки «Зонда-5» участвовали более 20 научно-исследовательских и военных судов. Аппарат подняли на палубу корабля «Василий Головин». Никто не знал, что внутри находится советский экипаж, который только что совершил облет вокруг Луны и обогнал американцев.

Моряки утверждали, что слыша-

ли шуршание и удары изнутри корабля, однако для соблюдения режима секретности зонд открывать не стали – отправили в Бомбей, а оттуда спецрейсом в Москву. Черепахи были активны и ели с аппетитом, что неудивительно: за свое путешествие они потеряли около 10% веса.

Спустя семь лет в СССР снова запустили черепах в орбитальный полет на борту беспилотного космического корабля «Союз-20». Тогда был установлен 90-суточный рекорд пребывания животных в космосе. В очередной раз рептилии покорили космос на борту орбитальной станции «Салют-5» 22 июня 1976 года.