



*Помним,  
гордимся  
и чтим!*



## Великая Победа остается в наших сердцах как символ гордости и воинской славы

Железнодорожники Донецкой магистрали всегда остаются верны традициям празднования Дня Победы. Несмотря на непрекращающиеся обстрелы, в канун 9 Мая на всех железнодорожных узлах прошли торжества, посвященные 78-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне.

В локомотивном депо Иловайск у мемориала погибшим воинам-локомотивщикам память павших героев войны почтили работники и представители ветеранской организации депо, воспитанники детского сада «Ласточка».

– 9 Мая – это день памяти всех, кто отдал жизнь за Родину, кто трудился в тылу во имя свободы и жизни будущих поколений, – отметил, выступая перед участниками митинга, начальник локомотивного депо Иловайск Владимир Ко-

валенко. – Проходят десятилетия, сменяются поколения, но Великая Победа остается в наших сердцах как символ гордости, воинской славы и доблести нашего народа!

Пенсионеры-железнодорожники регионального совета ветеранов города Иловайск в преддверии 9 Мая организовали и провели вечер «Ради памяти, ради жизни». Акцентируя внимание на необходимости помнить, какой дорогой ценой нашими отцами, дедами и прадедами была завоевана

Победа, заместитель председателя совета ветеранов города Иловайск Ольга Щербатюк сказала:

– Сегодня уже их героические наследники воюют с врагом, защищая родную землю. Ребятам мы желаем победы и скорейшего возвращения домой, а их близким – терпения и сил.

В локомотивном депо Ясиноватая торжественный митинг прошел у мемориальной доски памяти работников, погибших в боях за ДНР. Деповчане почтили минутой молчания память воинов, погибших в 1941-1945 гг. и в период боевых действий на Донбассе.

Поздравляя железнодорожников с Днем Победы, заместитель начальника депо по эксплуатации Николай

Кравченко и заместитель начальника депо по ремонту Владимир Малый призвали не забывать трагические страницы истории, чтобы сохранить для будущих поколений наследие победителей, продолжать традиции созидательного труда во имя процветания родной земли.

– Сегодня по нашим полям движутся танки с крестами на бортах, и наши братья, сыновья, отцы сошлись в смертельной схватке с украинским неонацизмом, – подчеркнул, обращаясь к коллегам, машинист-инструктор локомотивного депо Ясиноватая Валерий Аксенов. – Донбасс никогда не станет на колени, потому что правда на нашей стороне. За нами – великая Россия, и мы обязательно победим!

В канун Дня Победы работники локомотивного и вагонного депо Волноваха, станции Волноваха собрались у памятной стелы погибшим работникам локомотивного депо Волноваха. Начальник вагонного депо Вячеслав Зимин отметил, насколько важно не забывать уроки Великой Отечественной войны и помнить тех, кто приближал Победу.

– Мы понимаем, какой ценой завоевывается победа, и слова «Никто не забыт, ничто не забыто» многое для нас значат, – сказал начальник локомотивного депо Волноваха Александр Скидан. – Низкий поклон тем, кто воевал за свободу своей Родины. Вечная память тем, кто отдал свои жизни ради ее освобождения от фашизма.



# Хищения – угроза безопасности движения



С начала года на ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» зарегистрировано 47 случаев хищений. От рук похитителей пострадала железнодорожная инфраструктура по станциям Ясиноватая, Мариуполь, Волноваха, Мандрыкино, Доля, Еленовка, Сартана, на перегонах Мариуполь - Сартана, Мариуполь - Мариуполь-Порт, Доля - Мандрыкино, Рутченково - Мандрыкино, Ясиноватая - Макеевка-Пассажирская, Еленовка - Доля, Волноваха - Карань. По хозяйству электроснабжения зафиксировано 38 случаев краж и попыток хищения, по хозяйству сигнализации и связи – 7 случаев краж и повреждений, по путевому хозяйству – 2. При этом материальный ущерб, нанесенный преступниками Донецкой железной дороге, превысил 20 млн рублей.

Похищенное имущество дороги, а это чаще всего металл, злоумышленники сбывают в пункты приема металлолома, и это на протяжении многих лет остается одной из серьезнейших проблем. На территории Республики функционируют десятки подобных пунктов, зачастую они располагаются в непосредственной близости от железной дороги.

Настоящим набегам воров подвергаются объекты электроснабжения ГУП ДНР «Донецкая железная дорога». Так, 2 мая по станции Волноваха на нескольких участках пути было похищено

в общей сложности 14 180 метров контактного провода и 5 180 метров несущего троса. В тот же день по станции Ясиноватая было обнаружено хищение 4 590 метров контактного провода и 2 960 метров несущего троса.

Только за один день 13 апреля по станции Еленовка было зафиксировано хищение 4 888 метров контактного провода и 758 шт. деталей контактной сети. По перегону Волноваха - Карань всего за 2 дня похищено 5 400 метров контактного провода. Еще 700 метров контактного провода было повреждено на этом же перегоне при попытке хищения.

По хозяйству сигнализации и связи на станциях Мандрыкино, Немчино, Макеевка-Пассажирская, участке перегона Иловыйск - Харцызск злоумышленниками были повреждены или уничтожены сигнальные кабели и кабели связи, муфты, прочее оборудование. По парку Петровка на посту ЭЦ станции Мандрыкино преступники взломали входную дверь и похитили силовые трансформаторы, пакетные выключатели, силовую кабель, другое оборудование, повредили пульт ДСП.

Вечером 12 мая кража магистрального кабеля связи на участке перегона Орлова Слобода - Немчино привела к отсутствию поездной межстанционной связи между этими станциями, возможности смены направления под ВК, не-

Кражи элементов железнодорожной инфраструктуры, умышленное повреждение оборудования – это не только криминальное явление, которое наносит Донецкой железной дороге колоссальный материальный ущерб. На первый взгляд кажущееся незначительным постороннее вмешательство может иметь катастрофические последствия, стать реальной угрозой безопасности движения грузовых и пассажирских поездов.

исправности автоблокировки перегона.

По каждому случаю хищения и повреждения имущества в установленные законодательством сроки ответственными работниками ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» были направлены заявления в территориальные органы полиции для расследования случаев несанкционированного вмешательства, поиска и задержания виновных, привлечению их к уголовной ответственности. Однако следует признать, что на данный момент возбужденные по фактам хищения уголовные дела можно пересчитать по пальцам, ни одно дело не дошло до суда.

К сожалению, имеют место случаи, когда сами работники железнодорожного транспорта способствуют совершению хищений. Этим людям хочу напомнить, что они являются соучастниками преступлений, их действия подпадают под действие соответствующих статей Уголовного кодекса Российской Федерации.

За хищение элементов железнодорожной инфраструктуры злоумышленники могут быть привлечены к уголовной ответственности по ст. 158 «Кража», ст. 267 «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения» УК РФ, а также к административной ответственности по ст. 11.1 «Действия, угрожающие безопасности движения на железнодорожном транспорте и метрополитене» и ст. 11.15 «Повреждение имущества на транспортных средствах общего пользования, грузовых вагонов или иного предназначенного для перевозки и хранения грузов на транспорте оборудования» Кодекса об административных правонарушениях РФ.

Ст. 158 «Кража» УК РФ в зависимости от тяжести преступления предусматривает наказание штрафом в размере от 80 тыс. до 1 млн руб., либо обязательными работами на срок до 480 часов, либо исправительными работами

до 2 лет, либо ограничением свободы на срок до 10 лет.

Ст. 267 «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения» УК РФ в зависимости от тяжести преступления предусматривает наказание штрафом от 100 до 700 тыс. руб., либо обязательными работами на срок от 240 до 450 часов, либо принудительными работами на срок до 10 лет, либо лишением свободы на тот же срок.

В некоторых случаях совершенное деяние может квалифицироваться как гораздо более тяжкое преступление – диверсия. Ст. 281 ч.1 «Диверсия» УК РФ гласит: «Совершение взрыва, поджога или иных действий, направленных на разрушение или повреждение предприятий, сооружений, объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, средств связи, объектов жизнеобеспечения населения либо на нанесение вреда здоровью людей и (или) компонентам природной среды, если эти действия совершены в целях подрыва экономической безопасности и (или) обороноспособности Российской Федерации, наказывается лишением свободы на срок от 10 до 20 лет».

В завершение хотелось бы отметить, что эффективная борьба с хищениями и другими фактами несанкционированного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта может вестись только при условии совместной работы Донецкой железной дороги, правоохранительных органов и органов исполнительной власти. Нам необходимо более тесное сотрудничество с целью профилактики и оперативного раскрытия преступлений на объектах железнодорожной инфраструктуры.

**Валерий КОРШИКОВ,**  
помощник  
генерального директора  
ГУП ДНР «Донецкая  
железная дорога»

## Оплошность может стоить жизни

В ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» проведен анализ состояния непроизводственного травматизма на территории дороги по итогам работы за 3 месяца 2023 года. Среди основных причин травмирования граждан – хождение по путям.

За 3 месяца 2023 года на территории ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» зарегистрировано 2 случая непроизводственного травматизма на станциях и перегонах в результате наезда железнодорожного подвижного состава и других видов воздействия, из них 1 – со смертельным исходом. В 2022 году за аналогичный период произошел 1 случай травмирования граждан, случаев со смертельным исходом не было.

На ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» систематически проводится профилактическая работа по соблюдению правил безопасности на железной дороге. Но, к сожалению, не все граждане осознают, что, игнорируя их, они подвергают риску собственную жизнь.

В рамках профилактической работы в поездах, на вокзалах и станциях ГУП ДНР ДЖД проводится регулярное оповещение граждан по громкоговорящей связи о правилах личной безопасности пассажиров при пользовании железнодорожным транспортом и нахождении на территории железной дороги.

На станциях и вокзалах граждане извещаются

о приближении и отправлении поездов, проведении маневровых работ в районе пассажирских платформ и в местах прохода через железнодорожные пути.

Силами работников подразделений ведомственной охраны осуществляется патрулирование парков станций в целях пресечения нарушений правил по охране порядка и обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте. Так, за отчетный период проводилась профилактическая работа на железнодорожных станциях Дебальцево, Ясиноватая. За хождение по путям в неустановленных местах было предупреждено 247 человек.

ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» напоминает: железная дорога – территория повышенной опасности, здесь оплошность может стоить жизни.

На железной дороге категорически запрещается:

- на станциях и перегонах переходить через пути в неустановленном месте;
- подлезать под вагоны и перелезать через автосцепки для прохода через путь;
- проежжать на крышках, подножках, переходных площадках вагонов;
- высовываться из окон вагонов и дверей тамбура во время движения поезда;
- бежать по платформе рядом с вагоном прибывающего или уходящего поезда;
- находиться ближе двух метров от края платформы во время прохождения поезда без остановки.

### ОБЪЯВЛЕНИЕ

Донецкая транспортная прокуратура в составе Южной транспортной прокуратуры Российской Федерации, находящаяся по адресу: г. Донецк, Ворошиловский район, б-р Пушкина, д. 9, осуществляет рассмотрение обращений и прием граждан с понедельника по пятницу с 09:00 до 18:00.

## Осторожно: переезд!

За 3 месяца 2023 г. на Донецкой железной дороге произошло 4 случая дорожно-транспортных происшествий, в том числе 3 – на железнодорожных переездах с дежурным работником, 1 – на пути вне железнодорожного переезда.

За аналогичный период 2022 г. было допущено 4 случая ДТП, из них 3 случая – на железнодорожных переездах с дежурным работником, 1 – на несанкционированном проезде через железнодорожный путь. Все случаи ДТП, допущенные в 2023 и 2022 годах, произошли по вине водителей транспортных средств, не принадлежащих дороге, по причине нарушения водителями Правил дорожного движения РФ.

ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» напоминает водителям транспортных средств: не игнорируйте запрещающие движение сигналы светофорной и звуковой сигнализации, сигналы дежурного по переезду, положение шлагбаумов. Остановите транспортное средство и пропустите поезд! Ни в коем случае не принимайте решение о проезде через переезд перед приближающимся составом. Имейте в виду: даже применит меры экстренного торможения, моментально остановить состав невозможно.



# Достижения слушателей в профессии – самая лучшая оценка труда наставника

Указом Президента Российской Федерации от 27 июня 2022 г. № 401 2023 год объявлен Годом педагога и наставника. На Донецкой железной дороге обучению всегда уделялась особая роль, ведь от квалификации и компетентности специалистов зависит безопасность грузовых и пассажирских перевозок. Учебный центр профессиональных квалификаций ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» уже почти 80 лет занимается подготовкой специалистов для железнодорожного транспорта. Созданный в 1943 году как школа машинистов, сегодня УЦПК осуществляет профессиональную подготовку и повышает квалификацию работников железнодорожного транспорта по четырём десяткам профессий.

Долгое время учебный центр профессиональных квалификаций ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» оставался единственным учебным заведением по специальному обучению работников субъектов перевозки опасных грузов на железнодорожном транспорте на территории ДНР и ЛНР. При этом по 33 профессиям обучение в Донецкой Народной Республике осуществляется только на базе УЦПК.

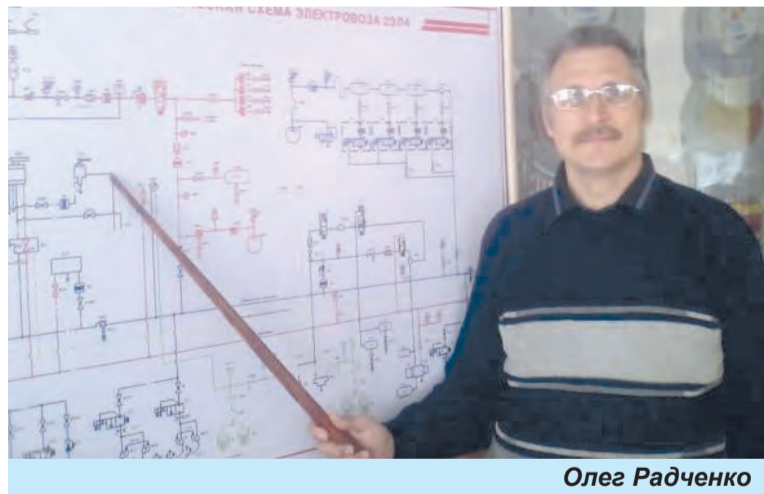
В связи с началом боевых действий и во исполнение Распоряжения Главы ДНР «О приостановлении образовательной и научной деятельности в образовательных и научных организациях Донецкой Народной Республики» от 18.02.2022 г. была приостановлена деятельность центра и прекращены занятия во многих группах профессионального обучения. Второй год учебное заведение работает в условиях активных боевых действий, поскольку Ясиноватая практически ежедневно подвергается обстрелам со стороны ВФУ. Но несмотря на сложную обстановку в УЦПК в значительной мере сохранился преподавательский состав и материально-техническая база. Преподаватели остались на рабочих местах, с полной ответственностью относятся к своему делу и добросовестно выполняют возложенные на них должностные обязанности.

– Результаты и качество обучения во многом зависят от компетентности педагогов, их мобильности в освоении новых технологий и знаний, практического опыта в профессии, подготовку по которой они осуществляют, – отметила и.о. заместителя начальника Учебного центра профессиональных квалификаций Наталья Енина. – И здесь нам есть чем гордиться: наши педагоги обладают большим практическим опытом работы на железнодорожном транспорте.

Больше 45 лет работает на Донецкой железной дороге Алексей Фурсов. Из них 20 лет занимается преподавательской деятельностью. После окончания Артемовского железнодорожного техникума поступил работать помощником составителя поездов по станции Ясиноватая. За много-

летний трудовой путь был дежурным по путям, дежурным по железнодорожной станции, маневровым диспетчером, поездным электромехаником. Обладая большим багажом практических знаний, Алексей Юрьевич с первых минут занятия умеет заинтересовать слушателей, подать учебный материал понятно и увлекательно, раскрывая глубину темы, показывая перспективы.

– Если сухо читать лекцию, то люди будут просто засыпать и ничего не запомнят, – рассказывает о своих методах преподавания Алексей Фурсов. – Я стараюсь, чтобы слушатели вели со мной диалог, активно участвовали в процессе обучения, задавали вопросы или отвечали на мои. В своей преподавательской деятельности я совмещаю фактологическое и методологическое обучение. Например, когда читаю ПТЭ для путейцев, рассказываю о



Олег Радченко

случаях из путейской практики. Я щедро делюсь со своими учениками знаниями и энергией. И когда чувствую отдачу, вижу горящие глаза, меня это очень радует и мотивирует к дальнейшему совершенствованию своей работы.

Игорь Баранов трудится на Донецкой железной дороге с 1998 года, начинал с должности инженера-технолога в вагонном депо Ясиноватая. Долгое время работал главным инженером вагонного депо Ясиноватая, совмещая работу с преподавательской деятельностью. А 5 лет назад решил перейти на работу преподавателя, чтобы передавать свой богатый производствен-



Алексей Фурсов и Игорь Баранов

ный опыт молодым коллегам-железнодорожникам.

– Чтобы учить других, нужно самому владеть большим объемом разнообразной информации, – говорит Игорь Баранов. – Поэтому я охотно продолжаю постигать азы науки, заниматься самообразованием. Со временем выработал свои методики преподавания. Стараюсь, чтобы каждое занятие вне зависимости от темы проходило интересно, чтобы слушатели усвоили как можно больше полезных знаний. Делюсь своим богатым практическим опытом, многое рассказываю на примерах из своей трудовой деятельности, делюсь интересными случаями, давая полезные советы при решении рабочих моментов. Например, когда рассказываю о компрессорных

но-технической школы, ведь именно на ее базе сложилась система подготовки кадров, проверенная годами. Не одно поколение железнодорожников Донецкой магистрали выкупило из стен этого учебного заведения.

Преподаватель учебного центра Олег Радченко вспоминает, как еще будучи студентом впервые услышал о Ясиноватской дортехшколе от своего отца Ильи Селиверстовича Радченко, который в 1945 году приехал поднимать промышленность Донбасса, устроился сначала кочегаром паровоза на Южно-Донецкую железную дорогу, а после окончания Ясиноватской дорожно-технической школы стал машинистом паровоза, позже там же выучился на машиниста тепловоза.

– После школы я решил пойти по стопам отца, – вспоминает Олег Ильич. – Поступил в Макеевский металлургический техникум на специальность «Тепловозное хозяйство». Как-то, повторяя схему магистрального тепловоза ТЭЗ, я остановился, пытаюсь вспомнить последовательность схемы, и тут за меня продолжил отец, называя все в точности и без ошибок. Я ему говорю: «Ты же 10 лет назад это все изучал! Как же можешь до сих пор все помнить?» А он мне отвечает: «Так меня же сам Ольшанский учил». Вот такое образование тогда давали в нашем учебном заведении. В те времена, когда не было интернета и мобильного телефона под рукой, можно было полагаться только на свою память, поэтому материал нужно было знать досконально. Я старался взять лучшее и с тех времен, и со своей работы на железнодорожном транспорте. Конечно, в непростых условиях нашего времени приходится осваивать новые методы обучения, но учебный процесс должен продолжаться, и мы, преподаватели, теперь проводим дистанционные занятия. Благодаря специалистам дорожного информационно-вычислительного центра, которые помогли и организовали обучение с применением

дистанционных образовательных технологий, я проводил онлайн-занятия для машинистов тепловоза Луганской железной дороги.

Оставшиеся на рабочих местах преподаватели сделали все возможное, чтобы наверстать упущенное за период приостановки учебного процесса и не упустить ни одного направления профессионального обучения. Небольшим преподавательским составом они включились в работу по освоению новых технологий применения электронного обучения и дистанционных образовательных технологий. Организация этого процесса имела массу сложностей, но они сумели добиться позитивного результата.

В июле 2022 года УЦПК возобновил свою работу и провел обучение 587 слушателей по следующим направлениям: профессиональное обучение работников рабочих профессий, специальное обучение должностных лиц по вопросам охраны труда, специальное обучение работников субъектов перевозки опасных грузов (на железнодорожном транспорте). Учебный центр сотрудничал с ГУП ЛНР «Луганская железная дорога», филиалами ООО «Южный горно-металлургический комплекс», ГУП ДНР «Республиканская топливная компания», ГУП ЛНР РТК «Востокуголь», индивидуальноными предпринимателями и предприятиями железнодорожного транспорта.

– В настоящее время наш Учебный центр профессиональных квалификаций ставит перед собой ряд задач по оптимизации системы преподавания и подготовки слушателей с учетом требований нормативных актов Российской Федерации, – рассказала в заключение Наталья Енина. – Нами ведется работа по организации учебного процесса, разработке образовательных стандартов и программ, а также получения временной лицензии на образовательную деятельность, которая позволит продолжить работу центра.

Ольга КРАМАРЕНКО



# У каждого подвига есть свое имя

На фронтах Великой Отечественной войны воевали сотни работников Южно-Донецкой железной дороги. За проявленные отвагу и мужество десять из них были удостоены звания Героя Советского Союза. Среди отмеченных высокой наградой – Михаил Алексеевич Ралдугин. О своем героическом дедушке рассказал «Железнодорожнику Донбасса» стропальщик восстановительного поезда Ясиноватая Александр Галицын.

«Мой дед – герой. Я им горжусь!» С этих слов начал свой рассказ Александр Галицын. К сожалению, воспоминаний о Михаиле Ралдугине у него немного. Когда Михаил Алексеевич ушел из жизни, маленькому Саше было всего 4 года.

– Деда я помню плохо. Единственный эпизод врезался в память, как он в небольшом сарае мастерил деревянные бочки для солений. Получалось у него все ловко и умело, – вспоминает Александр Борисович. – О боевых подвигах деда мне рассказывали родители, какую-то информацию я, уже повзрослев, находил самостоятельно. Михаил Алексеевич Ралдугин принимал участие в освобождении от фашистов Молдавии, Румынии, Болгарии. За боевые заслуги был удостоен звания Героя Советского Союза, награжден орденом Славы III степени, медалями «За отвагу», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Михаил Ралдугин родился в крестьянской семье в селе Яблоново Липецкой области.

Бедность не позволила парню получить хотя бы начальное образование. Окончив один класс школы и едва научившись читать и писать, он вынужден был бросить учебу, чтобы помогать родителям по хозяйству. С 12 лет Михаил батрачил у зажиточных крестьян, а с началом коллективизации вступил в колхоз. Разоривший село голод заставил его в 1934 году переехать на Донбасс. Обосновался Михаил Ралдугин в Ясиноватой, устроился работать на железную дорогу.

– Начало Великой Отечественной войны застало деда

в Цебриковском районе Одесской области – он там находился по работе, – вспоминает Александр Галицын. – Эвакуироваться не успел и остался на оккупированной врагом территории. Сразу после освобождения записался на фронт добровольцем. Несмотря на довольно солидный возраст, его приняли на службу и после прохождения двухнедельных курсов «молодого бойца» зачислили стрелком в 1-й стрелковый батальон 429-го стрелкового полка.

Вскоре дивизия, где служил Михаил Ралдугин, была передана 3-му Украинскому фронту и включилась в Одесскую операцию. Уже через месяц, в ночь на 13 апреля 1944 года, Михаил Алексеевич в составе штурмовой группы в числе первых переправился через Днестр в районе села Бычок Григориопольского района Молдавии.

Эти события нашли отражение в книге А. А. Трокаева «Кавалеры Золотой Звезды. Очерки о Героях Советского Союза»:

«...Противник на правом берегу реки сильно укрепился, создал систему сосредоточенного огня. Необходимо было разведать точное расположение огневых средств, насыщенность и систему обороны. Добровольцами вызвались красноармеец Ралдугин и еще два бойца. Глубокой ночью тихо отчалили они на небольшой лодочке.

Укрываясь в кустарнике, бойцы обошли немцев с тыла. До них оставалось метров 15–20. Щелкнул курок, и над водной гладью взвилась ракета. Немцы обернулись к реке. В этот момент Михаил Ралдугин

и бойцы разом метнули гранаты. Пулемет и прислуга были уничтожены. Вскоре разведчики засекли другой пулемет, скрытно подобрались к нему и тоже забросали гранатами.

Огневая система противника нарушилась. Необходимо было срочно начинать форсирование реки. Михаил Ралдугин ракетой подал условленный сигнал. Батальон начал переправу. К утру почти все его роты были на правом берегу. Бойцы окопались и прочно зацепились за кусочек прибрежной земли. Так началось создание плацдарма на правобережье Днестра.

Через несколько дней отделению Ралдугина была поставлена задача охранять командный пункт полка. В полночь группа до 50 гитлеровцев бросилась в атаку. Бойцы по команде Ралдугина встретили их интенсивным огнем. Особенно хладнокровно и точно поражал гитлеровцев Михаил. Он уничтожил 10 солдат противника. Вражеская атака была отражена.

С захваченного и удержанного на правом берегу Днестра плацдарма подразделения дивизии перешли в наступление в рамках Ясско-Кишиневской операции. 30 апреля в бою за село Калфа Михаил Ралдугин был ранен осколком в лицо, но не покинул поля боя и остался в строю.

В конце августа подразделение Михаила Ралдугина участвовало в боях близ реки Сарата в Молдавии. За проявленные в боях смелость, мужество и отвагу 13 человек из его подразделения были отмечены орденом Славы III степени. Среди награжденных был и Михаил Алексеевич. В наградном листе, опубликованном на



**РАЛДУГИН**  
Михаил Алексеевич

интернет-портале подлинных документов Второй мировой войны «Память народа» Министерства обороны РФ, говорится: «В боях 25 и 26 августа 1944 года за село Сарата-Галгена Кагульского района Молдавской ССР и по уничтожению сосредоточенной группировки противника во время прорыва нашей обороны немцами забросал гранатами автомашину с боеприпасами противника, уничтожил сам лично 15 немцев и забрал штабные документы противника».

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 13 сентября 1944 года Михаилу Алексеевичу Ралдугину за мужество и отвагу, боевую смекалку и находчивость при форсировании Днестра и расширении плацдарма на его правобережье было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

После войны Михаил Алексеевич демобилизовался и вернулся в родную Ясинова-

тую. Сначала трудился в колхозе. А затем вернулся на Донецкую железную дорогу, где работал станционным рабочим на станции. Умер Михаил Алексеевич 26 ноября 1961 года. Похоронен в Ясиноватой.

В городе помнят и чтят подвиг героя. В конце 70-х – начале 80-х ежегодно проводился турнир по боксу памяти героя СССР М.А. Ралдугина. В здании администрации города Ясиноватая фото Михаила Ралдугина занимает почетное место на фотоаллее земляков – Героев Советского Союза.

На родине героя в Липецкой области в селе Красное установлен барельеф Михаила Ралдугина, в Липецке имя Героя Советского Союза увековечено в мемориальном комплексе на площади Героев.

Родные и близкие Михаила Алексеевича с особенной теплотой хранят воспоминания о выдающемся предке, берегут все его награды.

**Елена СУШКОВА**

## Достойный потомок своего деда-фронтовика

Больше года назад в боях за Мариуполь погиб мой друг и коллега Владимир Емченко, инженер-технолог локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское. Очень трудно терять своих товарищей, поэтому я только недавно решился разобрать вещи на его рабочем месте. В одном из ящиков стола я обнаружил фронтовые награды его деда Ильи Константиновича Емченко.

Среди найденных наград Ильи Емченко были орден Красной Звезды, орден Отечественной войны I и II степени, медаль «За оборону Сталинграда», государственные награды СССР. Понимая ценность этих наград для моего погибшего товарища, я решил рассказать о боевом пути его героического деда и о самом Владимире Емченко, сложившем голову в боях за Донбасс.

Владимир, как и другие деповчане, был призван в феврале 2022 года. Мы с ним служили в одном подразделении – взводе огневой поддержки четвертой роты. Он был пулеметчиком. Погиб при штурме комбината имени Ильича.

Владимир был самоотверженным человеком, все делал на совесть, никогда не соглашался на полумеры, не допускал недоработок. У него было два красных диплома, которые он получил, окончив техникум и институт.

Всю свою жизнь Владимир Емченко

был предан железной дороге, его энтузиазм и любовь к профессии были примером для многих из нас. Так же смело и самоотверженно он нес службу. Владимир – достойный потомок своего деда-фронтовика Ильи Емченко.

Мне удалось выяснить, что Илья Константинович воевал в составе Сталинградского, Южного, 4-го Украинского фронтов. Был командиром роты, начальником штаба батальона. В 1943 году за отличное выполнение боевых заданий командования, проявленную инициативу в бою, отличное руководство своим подразделением в трудных условиях боя, пропуск наступательных войск через препятствия противника командир роты 121-го инженерно-саперного батальона Илья Емченко был награжден орденом Красной Звезды.

Как следует из архивных документов, в ночь с 19 на 20 июня 1943 г. его

подразделению был дан приказ срочно поставить на передовой наблюдательный пункт, работы необходимо было выполнить до 4 часов утра. К назначенному месту подразделение Ильи Емченко подходило под сильным вражеским огнем из всех видов оружия. При продвижении на своем пути обнаружили немецкое минное поле. В документах говорится, что разминирование не входило в задание роты, но именно по инициативе Ильи Константиновича было принято решение обезвредить поле противника. В течение 30 минут было ликвидировано 46 мин и точно в срок – к 4 часам утра – наблюдательный пункт был готов.

В ночь с 26 на 27 июля 1943 г. подразделению Ильи Емченко был дан приказ сделать восемь проходов в проволочном заграждении противника. Подорывы были произведены изнутри. Точно в указанный срок проволочные заграждения были взорваны, в результате чего было сделано и расчищено 9 проходов. Через них были пропущены 827-й и 825-й стрелковые полки 302-й стрелковой дивизии, идущие в наступление.

После окончания войны фронтовик

вернулся в Дебальцево. Это был выдающийся человек, много сделавший для нашего города. С 1959 по 1970 год Илья Константинович Емченко возглавлял исполком Дебальцевского городского Совета депутатов трудящихся. За годы его работы председателем исполкома наш город приобрел абсолютно другой вид: была реконструирована центральная площадь, открылось автобусное движение, были сооружены памятники героям Гражданской войны и Великой Отечественной.

В память о воинском подвиге выдающегося земляка и его огромной роли в развитии Дебальцево именем Ильи Емченко названа одна из улиц Центрального микрорайона города.

Наш долг сделать все, чтобы сохранить награды Ильи Константиновича в целостности и сохранности для будущих поколений, поэтому в ближайшее время они будут переданы на хранение в городской краеведческий музей.

**Сергей БУДЬКО,**  
главный технолог  
локомотивного депо  
Дебальцево-Пассажирское



# «Бессмертный полк» – это наш водораздел

Начну свой рассказ с того, что само понятие «Бессмертный полк» я впервые услышал в 2012 году, после того как в России по инициативе журналистов из Томска на парад Победы 9 Мая люди вышли с портретами своих близких – участников Великой Отечественной войны.

Это было очень мотивирующим к действию процессом. И так как мой отец проработал всю жизнь фотографом, то процесс подготовки фотографий и прочих необходимых атрибутов для шествия в составе «Бессмертного полка» был завершен в ближайшие дни и оставалось только дожидаться следующего Дня Победы.

Было принято решение подготовить несколько фотографий наших ветеранов. Но, к сожалению, в те годы фотокарточки были не у всех наших близких, поэтому после их гибели на фронтах войны у нас не осталось памятных фото. Однако проследить жизненный путь от дня вступления в ряды Красной армии и до дня кончины мы смогли благодаря архиву ЦАМО (Центральный архив Министерства обороны России).

В этот раз я хочу рассказать об одном из своих дедов – Алексее Павле Ивановиче. Он ушел на фронт практически с первых дней войны.

Начало войны Павел Алексеев встретил в Псковской области, только успев закончить фабрично-заводское училище. По примеру старшего брата Александра, который к тому времени уже служил штурманом в авиаполку, он решил пойти на фронт добровольцем. К тому времени деду было немногим больше 15 лет, да и ростом он был ниже среднего, поэтому решил приписать себе пару лет. Так он был принят Валдайским РВК в ряды Красной армии. В сентябре 1941 г. был направлен радистом в 103-ю отдельную роту связи, где прослужил вплоть до 1944 г. За этот период принимал участие в обороне Ленинграда, где в составе истребительного полка охранял «дорогу

жизни», ведущую в осажденный город. За это он был награжден медалью «За оборону Ленинграда».

17.08.1944 г. Павел Иванович Алексеев был награжден медалью «За боевые заслуги». Здесь я приведу выдержки из его наградного листа: «Служа в роте связи с февраля 1942 года, в короткий срок достиг квалификации радиотелеграфиста 1 класса. Не имел ни одного прослушивания вызовов в сети.

Работая на ВПУ командира корпуса в период операции на Брянском фронте по ликвидации Орловской группировки противника и дежуря по 12 часов за радиостанцией в сети наведения не имел ни одного прослушивания, чем оказал большую помощь командованию корпуса в наведении наших самолетов на вражеские самолеты.

В период же наступления войск 3-го Белорусского фронта благодаря его отличной работе в обеспечении командира корпуса бесперебойной связью с самолетами в воздухе было сбито 25 самолетов противника».

С октября 1944 г. дед служил механиком по радио в 1-м гвардейском истребительном авиаполку 2-й воздушной армии 1-го Украинского фронта под командованием маршала Советского Союза И.С. Конева.

В период марта-апреля 1945 г. непосредственно участвовал во взятии города Вены. Награжден медалью «За взятие Вены». В начале мая 1945 г. принимал участие в Берлинской операции, был награжден медалью «За взятие Берлина».

Павел Иванович принимал участие в последней стратегической операции Красной армии – освобождении сто-

лицы Чехословакии города Праги. Награжден медалью «За освобождение Праги». Вот только теперь люди без памяти и совести сносят памятник военачальнику, под чьим командованием их город и его жители были спасены от истребления.

Конечно же, это не полный перечень наград моего дедушки, но, думаю, и их достаточно, чтобы понять, каким он был воином.

После окончания Великой Отечественной войны Павел Иванович Алексеев продолжил службу в рядах 161-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка вплоть до мая 1949 г. В 1950 г. приехал на восстановление Донбасса и остался на постоянное место жительства.

Я очень хорошо помню дедушку. Павел Иванович был немногословен, обладал большой физической силой. Благодаря его примеру мой дядя и я любили спорт. Дед умел по-настоящему дружить, поддерживал тесные связи с однополчанами-ленинградцами, да и очень многие в Ясиноватой его хорошо знали.

О войне он рассказывал очень редко, к 9 Мая нечасто надевал полный



комплект наград и зачастую ограничивался только наградными колодками.

Он очень любил своих близких и баловал внуков.

В завершение скажу, что считаю шествие Бессмертного полка тем водоразделом, который делит нас на два народа, где на одной стороне – мы, живущие Победой, а с другой стороны – те, кто отрекся от подвига своих предков.

С Днем нашей Победы!

**Александр ЛИТВИНЕНКО,**  
заместитель начальника  
СП «Дирекция инфраструктуры»

# День Победы – наш любимый семейный праздник



На протяжении многих лет семья Мукановых 9 Мая принимает участие в акции памяти «Бессмертный полк». Они с особой гордостью чтут память своего славного предка – фронтовика Зейнеля Муканова.

– Мне с раннего детства отец рассказывал о деде: что он участвовал в Великой Отечественной войне, имеет награды, – вспоминает Константин Муканов. – Когда дед ушел на фронт, ему не было и 30-ти, дома остались жена Надежда и дочка Майя. Я своим дочерям тоже стараюсь привить чувство патриотизма, гордости и любви к родному краю, поэтому День Победы – один из наших любимых семейных праздников.

Зейнель Муканов был на-

Мужество, смелость, отвага – для семьи Мукановых это не просто слова. Дед железнодорожника Константина Муканова Зейнель Муканов прошел всю Великую Отечественную войну, боевой путь закончил в Берлине, был награжден орденом Красной Звезды. Спустя 75 лет его внук Константин Муканов отправился добровольцем на защиту Донбасса. В этом году он был отмечен «Медалью за заслуги в обеспечении обороны ДНР».

правлен командиром батареи ки километров, сумел временно обеспечить батарею продуктами питания. Проявляя инициативу в бою 27 августа в составе 1-го Украинского фронта. В его обязанности входило материальное обеспечение войск. Он воевал на Северо-западном, Брянском и Воронежском направлениях.

В сентябре 1943 года за образцовое выполнение заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество старший лейтенант Зейнель Муканов был награжден орденом Красной Звезды.

В наградном листе говорится: «За время командования батареей управления бригады показал себя смелым, энергичным, решительным офицером. Прodelал большую работу по ремонту автотранспорта и улучшению питания личного состава. Так, в боях на Белгородско-Харьковском направлении Воронежского фронта в период с 14 по 26 августа 1943 года, когда тылы бригады были растянуты на десять-

в Иловайской, затем Луганской дистанциях электроснабжения, в Дорожной электротехнической лаборатории, в службе электроснабжения Донецкой железной дороги. В 2020 году, работая главным инженером Ясиноватской дистанции электроснабжения, принял решение идти добровольцем защищать Донецкую Народную Республику.



Константин Муканов

– В 2014 году мы с семьей жили в Иловайске. Моей старшей дочке Елене тогда был 1 год и 3 месяца. За город уже шли бои, но я продолжал ездить на работу в Донецк, в район железнодорожного вокзала, ежедневно видел всю боль и ужас войны, – вспоминает Кон-

стантин. – В 2020-м я решил, что нужно самому идти защищать Родину, дом, семью.

Константин Темирович служит в батальоне материально-обеспечения. Он – командир отделения.

– Когда я только пришел служить, мне сразу дали позывной «Инженер», исходя из того, кем я работал на железной дороге. Сейчас у меня в подразделении 9 человек. Это люди разного возраста и профессий из Шахтерска, Амвросиевки, Иловайска, Макеевки, но всех нас объединила одна цель – защита родного края, – рассказывает о сослуживцах Константин. – С ребятами мы принимали участие в освобождении Мариуполя, работали на Запорожском и Луганском направлениях.

В 2020 году в семье Мукановых родилась еще одна дочка, назвали Елизавета. Как признается Константин Темирович, это событие только укрепило его уверенность в правильности принятия решения идти защищать Родину.

В то же время он всем сердцем переживает за родную магистраль, поддерживает тесные дружеские отношения с коллегами, а после окончания боевых действий планирует вернуться на любимую работу.

Елена СУШКОВА





# ДОНИЖТ приглашает на обучение будущих специалистов-железнодорожников

Государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Донецкий институт железнодорожного транспорта» осуществляет подготовку инженеров и экономистов для магистрального и промышленного железнодорожного транспорта, системы транспортного строительства и других отраслей экономики Донецкой Народной Республики.

ДОНИЖТ – ведущий научный центр железнодорожной науки, единственное высшее учебное заведение в Республике, которое готовит специалистов-железнодорожников. Обучение в институте осуществляется на двух факультетах.

**Факультет «Управление на железнодорожном транспорте» ведет подготовку студентов по следующим специальностям:**

## 23.05.03 ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Область профессиональной деятельности выпускников специальности включает: эксплуатацию, техническое обслуживание, проектирование, производство, испытания и модернизацию подвижного состава, проектирование предприятий, технологических процессов и средств технического оснащения для технического обслуживания и ремонта подвижного состава, разработку проектной и нормативно-технической документации.

Выпускники данной специальности – многопрофильные специалисты, которые востребованы как на железнодорожном транспорте, так и на промышленных предприятиях, в конструкторских бюро, предприятиях автомобильного транспорта, эксплуатации военной и сельскохозяйственной техники, речного и морского транспорта, городского электроавтотранспорта.

Квалификация специалиста: инженер путей сообщения.

## 23.05.04 ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Область профессиональной деятельности выпускников: формирование и проведение единой технической и технологической политики в области организации перевозок пассажиров, грузов и багажа, обеспечение безопасности движения, разработка эффективных схем организации поездной и маневровой работы на железнодорожном транспорте, осуществление организационно-управленческой деятельности.

Выпускники данной специальности занимают следующие должности: дежурный по станции, агент коммерческий, логист, станционный и поездной диспетчер, главный инженер технологического отдела, начальник, заместитель начальника станции и т.д.

Специалисты востребованы на предприятиях магистрального транспорта, транспортно-экспедиторских и логистических фирмах, в железнодорожных цехах промышленных предприятий.

Квалификация специалиста: инженер путей сообщения.

**Факультет «Инфраструктура и экономика железнодорожного транспорта» ведет подготовку студентов по следующим специальностям:**

## 23.05.05 СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

Специализации: «Автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте»; «Телекоммуникационные системы и сети железнодорожного транспорта».

Область профессиональной деятельности выпускников включает: проектирование, эксплуатацию, производство, строительство, монтаж, техническое обслуживание и ремонт микропроцессорных систем управления движением поездов на железных доро-

гах и метрополитенах, разработку проектно-конструкторской документации, а также проектирование, изготовление, сборку и испытание новых образцов.

Высокий уровень знаний и навыков, полученных при обучении, позволят выпускникам успешно работать по следующим профессиям: инженер в области ремонта и эксплуатации устройств автоматики и связи как на железнодорожном транспорте, так и в смежных отраслях народного хозяйства, инженер-разработчик автоматизированных систем, начальник участка производства по техническому обслуживанию и ремонту оборудования и др.

Квалификация специалиста: инженер путей сообщения.

## 09.03.02 ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ И ТЕХНОЛОГИИ

В рамках этого направления готовят специалистов в области информационных процессов, технологий, систем и сетей, их инструментального (программного, технического, организационного) обеспечения.

Объектами профессиональной деятельности выпускников являются новые системы обработки, хранения, анализа, фильтрации и защиты данных, а также развитие технологий проверки чистоты информационного потока, подлинности информации, верификации ее источников и решения новых проблем в области информационной безопасности для производства, банков и телекоммуникаций.

Обширные междисциплинарные знания и навыки, полученные при обучении, позволяют выпускникам успешно работать по следующим профессиям: руководитель проектов в области компьютерных технологий; программист микроконтроллерных систем; разработчик интеллектуальных систем; проектировщик схем (схемотехник); разработчик систем проектирования и моделирования; проектировщик радиоэлектронных средств; разработчик C/C++/Python; специалист дизайн-центра (радиоэлектроника, микроэлектроника); тестировщик программного обеспечения.

Квалификация: академический бакалавр по профилю подготовки «Информационные системы и технологии на транспорте».

## 23.05.06 СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, МОСТОВ И ТРАНСПОРТНЫХ ТОННЕЛЕЙ

В процессе трудовой деятельности инженер-строитель руководит строительными, монтажными и наладочными работами, контролирует их качество, осуществляет технический надзор за реализацией проектных решений и выполнением строительно-монтажных работ. Занимается нормированием труда и сметным делом в строительстве, инженерным обеспечением бригадного хозрасчета, составляет наряды и калькуляции затрат труда и заработной платы рабочих. Осуществляет мероприятия по предотвращению производственного травматизма, следит за соблюдением рабочими правил техники безопасности, охраны труда.

Рабочим местом инженера-строителя могут быть любые строящиеся объекты: производственные предприятия, дорожно-транспортные предприятия (железные дороги, автодороги), добы-



вающие предприятия (электростанции, газо- и нефтепроводы), офисные и жилые здания, мосты, тоннели, военные объекты, метрострой.

Квалификация специалиста: инженер путей сообщения.

## 38.03.01 ЭКОНОМИКА

### Профиль Экономика предприятия

Экономика предприятия – это базовая экономическая специальность, имеющая универсальный характер, позволяющий выполнять работу в любой сфере экономики, хозяйственном звене и сфере управления предприятием.

Выпускники профиля Экономика предприятия могут работать в службах экономического анализа, диагностики и планирования деятельности в организациях; заместителями руководителей организации по экономическим вопросам, экономистами-аналитиками в государственных и муниципальных органах власти; вести индивидуальную предпринимательскую деятельность.

Квалификация бакалавра: по направлению подготовки 38.03.01 Экономика (профиль Экономика предприятия).

### Профиль Учет и аудит

Выпускники по профилю Учет и аудит – это специалисты по учету, которые формируют учетную политику, организуют бухгалтерский учет и аудит, осуществляют экономический анализ финансовых потоков, определяют эффективные пути развития предприятия на перспективу и свободно ориентируются в правовом поле.

Выпускники получают профессию, которая имеет спрос в различных отраслях и видах деятельности. Они работают на предприятиях любой организационно-правовой формы главными бухгалтерами предприятий, руководителями и инспекторами налоговых подразделений и контрольно-ревизионных управлений, в банковских учреждениях.

Квалификация бакалавра: по направлению подготовки 38.03.01 Экономика (профиль Учет и аудит).

## 38.03.02 МЕНЕДЖМЕНТ

Менеджеры – это специалисты по управлению производственными или бизнес-процессами. Они решают различные задачи в области организации, производства, сбыта, сервиса, и при этом самостоятельно занимаются административно-хозяйственными вопросами.

Квалификация бакалавра: по направлению подготовки 38.03.02 Менеджмент.

Студентам ДОНИЖТ предоставляется возможность получения рабочей специальности по направлениям основной подготовки в институте, которая позволяет проходить производственную практику в структурных подразделениях ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» с последующим предоставлением рабочего места.

В состав ДОНИЖТ входит филиал – Дебальцевский колледж транспортной инфраструктуры, который

осуществляет обучение по следующим специальностям среднего профессионального образования (после 9 и 11 классов):

## 23.02.06 ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Обучение по этой специальности проходит в г. Дебальцево.

Область профессиональной деятельности: организация и проведение работ по эксплуатации, ремонту и техническому обслуживанию подвижного состава железных дорог. Квалификация – техник.

## 08.02.10 СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, ПУТЬ И ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО

Обучение по этой специальности проходит в г. Дебальцево.

Область профессиональной деятельности: изыскания, проектирование и строительство железных дорог и сооружений путевого хозяйства; текущее содержание, ремонт и реконструкция железнодорожного пути и сооружений; организация ремонта железнодорожного пути и сооружений. Квалификация – техник.

## 09.02.01 КОМПЬЮТЕРНЫЕ СИСТЕМЫ И КОМПЛЕКСЫ

Обучение по этой специальности проходит в г. Донецке на базе ДОНИЖТ.

Область профессиональной деятельности: проектирование цифровых устройств, применение микропроцессорных систем, установка и настройка периферийного оборудования, техническое обслуживание и ремонт компьютерных систем и комплексов. Квалификация – техник по компьютерным системам.

## 23.02.01 ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК И УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТЕ (ПО ВИДАМ)

Обучение по этой специальности проходит в г. Донецке на базе ДОНИЖТ.

Область профессиональной деятельности: организация и управление эксплуатационной деятельностью пассажирских и грузовых перевозок, вспомогательная и дополнительная транспортно-логистическая деятельность. Квалификация – техник.

После окончания колледжа у выпускников есть возможность продолжить обучение и получить высшее образование в Донецком институте железнодорожного транспорта по родственным специальностям и направлениям подготовки с сокращенным сроком обучения.

## СДЕЛАВ ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР СЕГОДНЯ, ВЫ ПОЛУЧИТЕ ДОСТОЙНОЕ БУДУЩЕЕ ЗАВТРА!

Адрес ДОНИЖТ: г. Донецк, ул. Горная, 6. Тел: (7949) 453-19-62, (+7856) 319-09-49. E-mail: [institut-transporta@mail.ru](mailto:institut-transporta@mail.ru). Сайт: [www.drtdi.donbass.com](http://www.drtdi.donbass.com). Группа в ВК: [vk.com/drtdi.donetsk](https://vk.com/drtdi.donetsk).

Адрес ДКТИ: г. Дебальцево, ул. Соколы, 21. Тел: (7949) 320-90-69. E-mail: [dtehn@mail.ru](mailto:dtehn@mail.ru).



# Железнодорожная отрасль требует постоянного движения вперед

Оборотное депо Мариуполь локомотивного депо Волноваха – одно из старейших подразделений Донецкой железной дороги. Совсем недавно трудовой коллектив отметил 140-летие со дня основания своего предприятия. Историческая память, уважение к профессиональному наследию, верность своему делу – это основа слаженной работы многих поколений деповчан.

Расцвет промышленности и времена застоя, революции и перевороты, мировые войны и периоды восстановления – через все ключевые события трех столетий проходит трудовой путь мариупольского оборотного депо. «Основано в 1882 году» – эта надпись на входных воротах не просто украшает, но и обязывает. Каждый деповчанин, входящий в эти ворота, свято хранит память о профессиональных свершениях своих предшественников. И такая память во многом основана на упрочившихся здесь наставнических традициях.

– Самое главное – это любовь к своей профессии, – убежден дежурный оборотного локомотивного депо Василий Васильевич Пылаев, имеющий 33 года трудового стажа на дороге. – Мой отец был машинистом крана в железнодорожном цехе мариупольского порта, мой сын пошел по моим стопам и работает машинистом локомотива. Для каждого из нас работа всегда была и есть любимым, главным делом жизни. Первое, что мы с сыном сделали после освобождения города – пришли в родное депо. Больше всего хотелось скорейшего восстановления и возобновления движения. Иначе мы не могли. Вот такое отношение к предпринятию, к своему труду хочется передать деповской молодежи. Общась с еще неопытными ребятами, помимо профессионального мастерства, мы стараемся своим примером привить им любовь и уважение к труду железнодорожника. Да, это тяжелая работа, требующая полной отдачи и максимальных усилий. Но раз уж выбор сделан, то нельзя останавливаться на достигнутом, довольствоваться простым и малым. Железная дорога всегда требует движения вперед, а это получается только у того, кто по-настоящему любит свое дело.

Машинист-инструктор локомотивных бригад Игорь Борисович Завтур работает на железной дороге с 1986 года и в своей наставнической деятельности руководствуется практическим методом.

– За десятилетия работы я понял, что только практическая работа способна сделать из начинающего железнодорожника настоящего специалиста, – говорит Игорь Борисович. – Слова словами, но, только попробовав все сделать своими руками, пережив каждый рабочий момент, можно в полной мере овладеть профессией и добиться необходимых результатов. Бывало, к нам приходили претенденты, которые с закрытыми глазами были готовы рассказать о всех допусках и размерах, но, как потом выяснилось, не могли проявить себя на практике.

При этом у нас нет такого, чтобы, как говорится, бросили в воду, и барахтайся, как можешь. Наоборот, коллектив всегда старается, чтобы к каждому молодому сотруднику был индивидуальный подход, на психологическом уровне оценивается его совместимость с

коллегами, берутся во внимание все качества характера. С учетом всего этого и определяется наставник, который будет вести начинающего коллегу, заниматься с ним, контролируя практическую работу.

Машинист тепловоза Олег Приходько работает на железной дороге более сорока лет и за это время дал путевку в трудовую жизнь нескольким десяткам молодых локомотивщиков. Олег Викторович до сих пор помнит, как семилетним мальчишкой впервые оказался в кабине тепловоза, которым на Донецком металлургическом заводе управлял его дядя. Впечатления были настолько сильными, что судьба будущего железнодорожника была предопределена – от занятий на Детской железной дороге до многолетней работы в локомотивном депо. Основываясь на собственном опыте, Олег Викторович уверен, что залогом профессионального роста являются увлеченность и следование правилам техники безопасности.

– Когда у молодых по-настоящему горят глаза, когда есть заинтересованность, тогда наставничество только в удовольствие – хочется в полной мере передать свои знания, поделиться всеми нюансами и секретами работы. При этом ситуации бывают разные – и нестандартные, и критические. А



Оборотное депо Мариуполь

в учебниках обо всем не пишут! Поэтому никогда нельзя забывать об охране труда и технике безопасности. Только так все получится при любых обстоятельствах.

Александр Дмитриевич Ходжайса – бригадир (освобожденный) предприятий железнодорожного транспорта 6 разряда, опытный локомотивщик, к которому в оборотном депо Мариуполь и на всей Донецкой магистрали относятся с особым уважением. Работая на дороге больше полувека, Александр Дмитриевич помог освоиться в работе сотням специалистов, которые



Александр Дмитриевич Ходжайса

сегодня в один голос называют его главным и лучшим наставником. Да и не могло быть иначе, ведь железная дорога для Александра Ходжайса – это вся его жизнь. Вырос он недалеко от станции Мариуполь под звуки паровозных гудков, с детства представляя себя машинистом. Тогдашняя система образования словно угадала чаяния парня – с первого по девятый класс он учился в транспортной школе, которой заведовало Министерство путей сообщения.

После обучения Александр пришел на работу в оборотное локомотивное депо Мариуполь, продолжив железнодорожную династию – здесь много лет трудился его отец Дмитрий Алексее-

оценив его профессиональную компетентность, руководство назначило Александра Ходжайса помощником ревизора по безопасности движения локомотивного хозяйства на Ждановском направлении. Впоследствии Александр Дмитриевич вернулся в мариупольское депо, много лет его возглавлял, за трудовые заслуги был удостоен звания «Почетный железнодорожник». И сегодня, продолжая работать на родном предприятии, главной наградой считает успехи своих коллег, общие достижения всего коллектива.

– Наставничество – это состояние души человека, – считает Александр Ходжайса. – В учебе всегда есть свои недочеты, какие-то пропуски, упущения. Поэтому выпускники учебных заведений, еще не имеющие опыта практической работы, нуждаются в помощи и опеке. А в коллективе всегда есть люди, которые обладают уникальными навыками. Настоящему специалисту, который имеет хорошие знания, всегда хочется передать свой опыт, найти человека, в работе которого будут видны преемственность и результат. В нашей работе множество нюансов и особенностей. В депо работают люди, которые раньше трудились в железнодорожных цехах заводов имени Ильича, «Азовстали», «Азовмаша». У каждого были свои отличия в работе, присутствовало даже какое-то ощущение соперничества. Многие умеют по внешнему виду, по характеру звука узнать, из какого депо локомотив, кто занимается его содержанием. Имея такой коллективный опыт, можно готовить высококлассных сотрудников. Очень хороший метод наставничества – это создание и работа кабинетов технического обучения. Ну, и, несомненно, главное – это постоянное обучение на практике.

Опыт приходит не сразу. Опытный работник – это тот, кто прошел длинный путь, сталкивался с многочисленными препятствиями, неисправностями. Это и ошибки, без которых невозможно полноценно овладеть своим делом. Со временем у каждого работника появляются свои индивидуальные навыки, основанные на знаниях, о которых не написано ни в одной книге.

Александр КОВАЛЕНКО



# В ожидании новых увлекательных путешествий

Увлекательные поездки в разноцветных вагонах необычного поезда, яркие пейзажи за окном и главная особенность – дети в роли профессиональных железнодорожников никогда не оставляли равнодушными гостей Малой магистрали. Самые теплые воспоминания детства дончан и гостей столицы шахтерского края связаны с главной изюминкой города – Донецкой детской железной дорогой им. В.В. Приклонского. За годы работы она выпустила почти 58 000 юных железнодорожников, многие из которых посвятили «железке» свою жизнь.

К сожалению, в силу сложившихся обстоятельств сейчас Донецкая детская железная дорога не может работать на полную мощь. Из-за непрекращающихся обстрелов города со стороны ВФУ снова не открылся сезон летней учебно-производственной практики, и фирменный поезд «Донецкие

на тему «Охрана труда на железной дороге глазами детей», приуроченный ко Всемирному дню охраны труда. Также было организовано виртуальное посещение Музея железных дорог России (г. Санкт-Петербург).

– Конечно, мы понимаем, что все это не заменит живого об-

– Сейчас, конечно, сложно учиться дистанционно, не хватает общения с инструкторами и ребятами. Я скучаю по своим обязанностям, по рабочей атмосфере, но надеюсь, что в скором времени все изменится к лучшему.

Сейчас Денис заканчивает учебу в Донецком техникуме промышленной автоматики и уже в нынешнем году планирует поступать в Донецкий институт железнодорожного транспорта.

Евгений Гапотченко увлечен железной дорогой с раннего детства. Он живет в непосредственной близости к станции Донецк-2 и любит наблюдать за движением поездов.

– Донецкую малую магистраль я посещаю 5 лет, она стала для меня второй семьей, – признается Евгений. – Здесь я попробовал себя в роли стрелочника, контролера, сигналиста, кондуктора, ревизора. Потом меня пригласили в локомотивную бригаду, где я сначала ездил дублером, затем помощником машиниста, и вот уже два года, как я машинист. Сейчас мы учимся дистанционно, и это непросто, но стараниями наших инструкторов занятия проходят интересно и увлекательно. Мы получаем много полезной информации, всегда можем задать интересные вопросы.

В настоящее время Женя учится в Ясиноватском техникуме машиностроения и транспорта, а после его окончания



Начальник Донецкой детской железной дороги Александр Евтушенко и Евгений Гапотченко

локомотивную бригаду машинистом. Это бесценный опыт, который, возможно, и помог мне определиться с будущей профессией – сейчас я учусь в Ростовском железнодорожном техникуме, в перспективе хочу быть машинистом.

Дарина Зубкова – выпускница Донецкой детской железной дороги. Сейчас она учится в Донецком институте железнодорожного транспорта.

– Мой прадедуська во время Великой Отечественной войны был машинистом бронепоезда, – рассказывает Дарина. – 9 мая 2014 года мы всей семьей отправились на прогулку в парк Ленинского комсомола и зашли на детскую железную дорогу. На меня она произвела такое впечатление, что в тот же день я записалась на обучение. Мне очень нравилось узнавать что-то новое, развиваться. Со временем меня назначили начальником смены. Выпустилась я в 2020 году, но до сих пор поддерживаю связь с инструкторами и ребятами. На детской железной доро-

девушка. – Здесь нам дают возможность не только участвовать в работе дороги, но и проявлять инициативу, принимать решения. Мне очень нравится работать ответственной по перрону и начальником поезда.

Донецкая детская железная дорога всегда славилась высоким качеством подготовки специалистов, сюда регулярно приезжали молодые коллеги для обмена опытом.

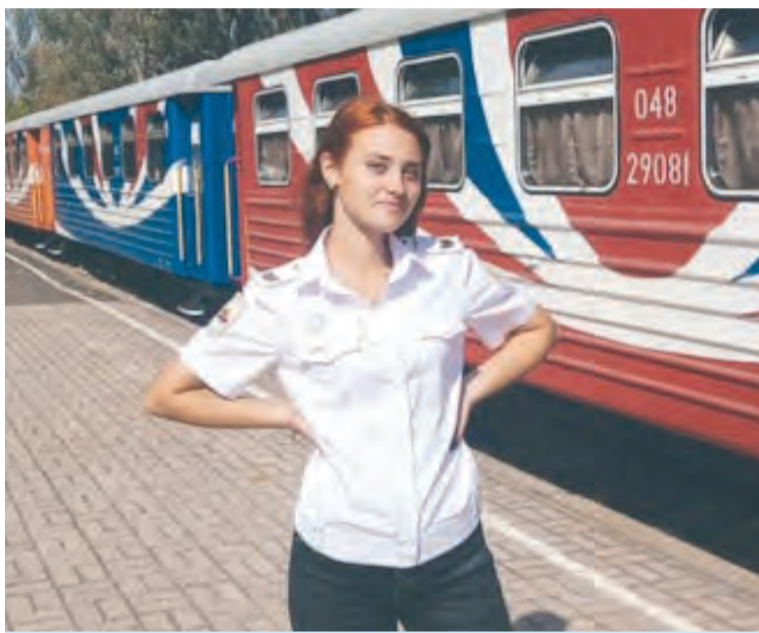
Выпускник Минской детской железной дороги им. К.С. Заслонова Дмитрий Отчик в 80-е годы побывал на Малой Донецкой в составе делегации юных железнодорожников Минской ДЖД.

– Запомнились большие просторные здания станций Пионерская и Шахтерская, необычный вид из поезда – река Кальмиус, терриконы – у нас дорога проложена через сосновый бор. А еще – комфортабельные вагоны и редкий для узкоколеек чешский тепловоз ТУЗ, – вспоминает Дмитрий Васильевич. – Вместе с донецкими ребятами и инструкторами мы участвовали в организации движения поездов – несколько дней работали проводниками вагонов, ревизорами, дикторами, дежурными по станции. В моей коллекции до сих пор хранится билет на право бесплатного проезда от ст. Пионерская до ст. Шахтерская с двумя красными полосками на пожелтевшей от времени бумаге. Он напоминает о лучших годах в стране детства, где по маленьким, словно игрушечным, рельсам ходят настоящие поезда.

Практика обмена опытом продолжается и в нынешнее непростое время. Начиная с 2014 года наши ребята побывали на детских железных дорогах России, где смогли проявить свои профессиональные навыки, научиться чему-то новому, а главное – познакомиться со своими юными коллегами.

Сейчас педагогический коллектив и воспитанники Донецкой детской железной дороги им. В.В. Приклонского с нетерпением ждут мира, надеются на возобновление движения поездов и новые увлекательные путешествия.

Елена СУШКОВА



Дарина Зубкова

зори» остался стоять в депо. Но несмотря ни на что, на Малой магистрали продолжают успешно решаться поставленные задачи по популяризации железнодорожного транспорта и подготовке будущих квалифицированных кадров для подразделений Донецкой железной дороги.

– Обучение у нас проводится по специально разработанным программам. В этом плане мы плотно работаем с детскими железными дорогами Российской Федерации, – рассказал начальник Донецкой детской железной дороги Александр Евтушенко. – Производственная практика в этом году, как и в прошлом, будет проводиться дистанционно. Наша главная задача сейчас – максимально обезопасить наших ребят.

Обучение проводится с помощью специальных мессенджеров и социальных сетей. И даже те учащиеся, которые из-за обстрелов были вынуждены уехать из города, остаются на связи со своими инструкторами и продолжают обучение. Важно, что ребята интересуются, хотят заниматься. Мы же, в свою очередь, пытаемся максимально разнообразить занятия. Например, в наших группах в социальных сетях постоянно размещаем тематические исторические и информационно-познавательные материалы.

В рамках учебной программы в дистанционном формате проводятся различные культурно-массовые мероприятия. Например, совсем недавно проходил творческий конкурс

щения, – признает Александр Евтушенко. – Но надеемся, что после окончания боевых действий ребята продолжают учиться в привычном очном формате, а наш фирменный поезд «Донецкие зори» снова будет перевозить пассажиров.

Все воспитанники ждут этого с нетерпением, и среди них



Машинист Никита Городзинский, зам. старшего машиниста Артем Клушин, машинист-инструктор локомотивной бригады Сергей Товпеко, старший машинист Денис Арнаут

– старший машинист локомотивных бригад Денис Арнаут.

– Донецкую детскую железную дорогу я посещаю уже 7 лет, познакомился со всеми основными железнодорожными специальностями. Но поскольку в будущем я хотел работать машинистом, мне было очень полезно освоить профессии помощника машиниста и машиниста, – рассказал Денис.

планирует поступить работать на Донецкую железную дорогу.

На Малую Донецкую Никита Городзинский впервые попал 1 мая 2018 года.

– Я пришел с родителями просто прокатиться. Мне очень понравилось, и я решил попробовать себя в роли железнодорожника, – вспоминает молодой человек. – После курса обучения меня перевели в

ге я получила солидную базу знаний, и сегодня мне намного легче даются профильные предметы.

По совету Дарины Малую Донецкую стала посещать и ее троюродная сестра Катя Мандрыко. Она учится в 10 классе и планирует связать жизнь с железной дорогой.

– Я очень люблю нашу малую магистраль, – признается