



## Успешный дебют нашей команды в спортивных играх на донской земле

Донецкие железнодорожники впервые приняли участие в Железнодорожных спортивных играх РОСПРОФЖЕЛ «Мы вместе». В дорожном этапе игр, проходившем 16-17 июня в Ростове-на-Дону, состязались команды из шести регионов Северо-Кавказской железной дороги. Наша сборная участвовала в состязаниях вне общего зачета, показав при этом достойный результат.

– Такие массовые спортивные игры мы проводим каждый год. В последние два года соревнования проходят под девизом «Мы вместе», – сказал, открывая мероприятие, председатель ДОРПРОФЖЕЛ на Северо-Кавказской железной дороге Михаил Пружина. – Любовь к спорту и популяризация здорового образа жизни – вот основные причины, собравшие нас сегодня здесь, на донской земле.

На двухдневные соревнования дорожной команды

в Ростове-на-Дону команда ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» прибыла по приглашению ДОРПРОФЖЕЛ на Северо-Кавказской железной дороге. Участие наших спортсменов стало возможным благодаря подписанному Соглашению о взаимодействии и сотрудничестве между РОСПРОФЖЕЛ, Профессиональным союзом работников Донецкой железной дороги и Республиканским профсоюзом работников железнодорожного транспорта Луганской Народ-

ной Республики.

– Среди сотрудников Донецкой магистрали – большое количество приверженцев здорового образа жизни, активистов спорта и физической культуры, – отметил председатель профсоюза работников Донецкой железной дороги Михаил Чаленко. – Наша сборная была укомплектована в соответствии с организационными требованиями и на состязаниях показала себя более чем достойно.

Вместе с другими болельщиками на трибуне спорткомплекса Ростовского государственного университета путей сообщения нашу сборную поддерживал генеральный директор ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» Олег Калеватых. В ходе игр участники соревновались в классических видах спорта: жим лежа, стрельба, плавание, бег, подтягивание, а также сдавали нормы ГТО.

Дополнительные призы были разыграны в комплексе силового многоборья. «Богатырские забавы» включали в себя несколько этапов, в том числе «Стальные руки» – удержание гири на вытянутых руках на время, «Железное ядро» – бросок от груди набивного мяча (6 кг – для женщин, 12 кг – для мужчин). Неподдельный зрительский восторг вызвал конкурс, в ходе которого команды на время перетаскивали на канате пассажирский автобус.

В турнире «Богатырские забавы» наша команда заняла третье место, всем участникам были вручены медали и грамоты. В программе «Пауэрлифтинг (народный жим)» и. о. начальника СП «Центр обеспечения транспортной безопасности» Владимир Шереверов стал серебряным призером в личном зачете, выжав от груди штангу весом 100 кг 25 раз.

Как подчеркнул Владимир Шереверов, спортивные соревнования такого уровня важны для каждого:

– Это отличный стимул для сотрудников дороги тренироваться и закалять свой организм, развивать самодисциплину, укреплять боевое настроение и победный дух, – сказал он. – Вся наша команда благодарит руководство ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» и ПРОФДОНЖЕЛ за предоставленную возможность принять участие в этих спортивных играх и заявить о себе на таком высоком уровне.

По инициативе железнодорожников из Донецкой Народной Республики вне конкурса Железнодорожных спортивных игр был проведен футбольный матч с командой Грозненского территориального управления СКЖД, который завершился убедительной победой дончан.



# Железные дороги Новороссии



Железные дороги новых регионов Российской Федерации объединило Федеральное государственное унитарное предприятие «Железные дороги Новороссии». Распоряжение о его создании было утверждено Правительством РФ 29 мая 2023 года. О структуре нового предприятия, ближайших планах и первоочередных задачах «Железнодорожнику Донбасса» рассказал исполняющий обязанности генерального директора ФГУП «Железные дороги Новороссии» Андрей КАЗАКОВ.

на учет в налоговых органах, открытие расчетного счета в банке и т.п. Среди основных задач – разработка и утверждение оргштатной структуры. При дальнейшем трудоустройстве в ФГУП работников Донецкой, Луганской, Мелитопольской, Херсонской дорог и ТК «Железные дороги Донбасса» будут приняты все меры по защите их трудовых прав.

На вопрос, нужно ли ожидать оптимизации штатов, Андрей Казаков ответил:

– По линейным предприятиям – точно нет. Наоборот, мы будем увеличивать штат подразделений всех хозяйств, в которых сегодня катастрофически не хватает персонала. Несомненно, мы ждем скорейшего возвращения всех мобилизованных, которые призваны на защиту Родины, все они будут приняты на свои рабочие места. Оптимизация, скорее всего, коснется аппарата управления – он будет приведен в соответствие с выполняемыми работами.

Что касается создания единой системы управления процессом перевозок в новых регионах, обновления инфраструктуры, парка вагонов и локомотивов, Андрей Викторович рассказал:

– Сейчас мы серьезно занимаемся планированием. Работаем с грузоотправителями металлургического комплекса, угольной отрасли, производителями зерна, собираем информацию об объемах, которые нам предстоит перевезти, номенклатуре грузов. Это наша доходная база.

Уже решаются вопросы по обновлению подвижного состава: на все дороги поступают электровозы постоянного и переменного тока, тепловозы. Мы восстанавливаем свой вагонный парк. Очень важно, что ряд вагонных депо уже получили клеймо, и теперь мы на законных основаниях выполняем ремонты, которые дают право хождения наших поездов не только внутри республики, но и на территории российских железных дорог.

По Луганску мы уже получили два пригородных электропоезда, которые пришли на замену морально устаревшего и физически изношенного парка. В ближайшее время электрички придут на Донецкую дорогу.

Мы обновляем верхнее строение пути. По Донецкой железной дороге сейчас выполняется ремонт однопутного перегона Криничная – Щебенка, который длительное время был аварийным. По завершении ремонтных работ мы сможем перевозить груз по этому участку пути на высокой скорости и с высокой степенью надежности.

Значимое место в планах Федерального государственного унитарного предприятия «Железные дороги Новороссии» занимает организация пассажирского движения дальнего следования.

– Технически мы готовы для обеспечения этих перевозок. Все зависит от реальной обстановки, которая позволит обеспечить безопасность пассажиров, – сказал в заключение Андрей Казаков.

– Основной целью деятельности ФГУП «Железные дороги Новороссии» является обеспечение потребностей в грузовых и пассажирских железнодорожных перевозках и поэтапный вывод предприятия на безубыточный уровень, – рассказал Андрей Казаков.

В структуру ФГУП будут входить три филиала: Донецкий, Луганский и Мелитопольско-Херсонский, линейные предприятия останутся без изменений.

ФГУП «Железные дороги Новороссии» было зарегистрировано как юридическое лицо 8 июня 2023 года. В соответствии с Дорожной картой на реализацию мероприятий по созданию и организации работы предприятия отводится 60 дней с момента его регистрации.

В настоящее время продолжается организационная работа: постановка

## Объявление

Согласно письму от 20.03.2023 г. № 10193 ОО «ПСБ Донецк» бывший Центральный Республиканский Банк ДНР с 01.07.2023 г. прекращает обслуживание юридических лиц, в том числе ГУП ДНР «Донецкая железная дорога».

Просим работников ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» перейти на зарплатный проект в ПАО «ПРОМСВЯЗЬБАНК» и уведомить об этом бухгалтеров СП «Центр бухгалтерского учета» по регионам для правильности и своевременного перечисления заработной платы.

## Эвакуированным работникам!

Государственное унитарное предприятие Донецкой Народной Республики «Донецкая железная дорога» уведомляет эвакуированных работников, за которыми сохранены рабочие места, о необходимости приступить к работе в соответствии с Постановлением Правительства ДНР от 1 июня 2023 г. №36-2 «Об утверждении Порядка информирования эвакуированных работников о возобновлении деятельности или необходимости приступить к работе».

Работодатель вправе прекратить трудовой договор с работником, не возвратившимся из эвакуации по истечении 6 месяцев со дня размещения данной информации на основании пункта 7 части 1 статьи 83 Трудового кодекса Российской Федерации.

Обращаем ваше внимание, что данная информация была размещена 7 июня 2023 года на официальном сайте ГУП ДНР «Донецкая железная дорога», а также на страницах ГУП ДНР ДЖД в социальных сетях Вконтакте и Одноклассники.

# Уведомительный характер лицензируемых видов деятельности на железнодорожном транспорте

Федеральным конституционным законом от 04.10.2022 №5-ФКЗ (далее – ФКЗ-5) принят в состав Российской Федерации новый субъект – Донецкая Народная Республика (далее – ДНР). Этим же законом установлен переходный период до 1 января 2026 года, в течение которого необходимо привести законодательство ДНР в соответствие с действующим законодательством Российской Федерации.

Отдельные виды деятельности, в том числе на железнодорожном транспорте, подлежат лицензированию. Федеральным законом от 04.05.2011 №99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (далее – ФЗ-99) регламентируется порядок получения лицензий, переоформления лицензий и осуществления лицензионного контроля. В статье 12 ФЗ-99 установлен перечень видов деятельности на железнодорожном транспорте, при осуществлении которых требуется получение лицензии, а именно:

- деятельность по перевозкам железнодорожным транспортом пассажиров;

- деятельность по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов;

- погрузочно-разгрузочная деятельность применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте.

Постановлением Правительства РФ от 12.03.2022 г.

№353 «Об особенностях разрешительной деятельности в 2022 и 2023 годах» установлен уведомительный порядок осуществления двух видов деятельности: погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте и деятельность по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов. Для осуществления данных видов деятельности получать в 2023 году лицензию не требуется.

Лицо, планирующее осуществлять указанные виды деятельности, а также такие виды деятельности как перевозку железнодорожным транспортом грузов (за исключением опасных грузов), перевозку железнодорожным транспортом грузобагажа и перевозку грузов (перемещение грузов без заключения договора перевозки) по железнодорожным путям общего пользования должно направить уведомление о на-

чале осуществления отдельных видов деятельности (далее – Уведомление).

Уведомление заявитель предоставляет в территориальное управление Ространснадзора по месту предполагаемого фактического осуществления работ (видов деятельности). Для грузоотправителей (грузополучателей), планирующих осуществлять или осуществляющих погрузочно-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте в границах ДНР, необходимо направлять уведомление в Южное управление государственного железнодорожного надзора (далее – Южное УГЖДН Ространснадзора).

Уведомление направляется в двух экземплярах на бумажном носителе заказным письмом с уведомлением либо нарочным. Типовая форма уведомления, утвержденная постановлением Правитель-

ства Российской Федерации от 16 июля 2009 г. № 584 «Об уведомительном порядке начала осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности», размещена на официальном сайте. Надлежащим образом заполненное уведомление регистрируется в день поступления. На обоих экземплярах уведомлений делается отметка о регистрации и второй экземпляр отправляется заявителю по почте обратно.

Электронный реестр зарегистрированных уведомлений размещен на официальном сайте территориального управления в сети Интернет. Сведения о зарегистрированном уведомлении работниками Ространснадзора должны быть внесены в реестр в течение 5 рабочих дней.

За 3 месяца 2023 года в Южное УГЖДН Ространснадзора поступило 26 уведомлений, из них 21 зарегистрировано. Пять уведомлений оставлены без рассмотрения и возвращены заявителям для устранения замечаний.

В статье 22 ФКЗ-5 сказано, что лица, осуществляющие выше указанные виды дея-

тельности на железнодорожном транспорте, обязаны направлять уведомления до 01 марта 2024 года. Начиная с 01 марта 2024 года юридические лица (индивидуальные предприниматели), осуществляющие виды деятельности без лицензии или не уведомившие должным образом, несут ответственность, предусмотренную законодательством Российской Федерации за осуществление предпринимательской деятельности без специального разрешения (лицензии).

В целях информирования по вопросам лицензирования на железнодорожном транспорте с контролируруемыми лицами проводится профилактическая работа: консультирования, профилактические визиты, информационные письма. Для получения консультирования граждане или организации могут обратиться в Южное УГЖДН Ространснадзора по контактному телефону, размещенным на официальном сайте.

**Анатолий АЛЕКСАНДРОВ,**  
начальник отдела надзора  
за опасными грузами,  
чрезвычайными ситуациями  
и пожарной безопасностью



# Молодое поколение железнодорожников

Донецкая железная дорога всегда открыта для молодежи. В ее подразделениях воспитывают высококлассных специалистов, готовых достойно продолжить дело своих учителей. В преддверии Дня молодежи представители молодого поколения железнодорожников рассказали о своих первых шагах в профессии, планах на будущее, чаяниях и мечтах.

Дежурный по станции Сердитая Ярослав Суходольский родился и вырос в семье шахтера, но для себя выбрал другой путь в профессии. После обучения в Донецком институте железнодорожного транспорта он стажировался на станции Торез, потом пришел работать товарным агентом на станцию Дроново.

Ярослав работает на Донецкой железной дороге уже 5 лет.

— Хорошо помню свой первый рабочий день — он был как раз в преддверии Дня железнодорожников, — вспоминает наш собеседник. — Я очень волновался, переживал, что у меня может что-то не получиться. Но меня очень тепло встретил коллектив. Можно сказать, что тогда сбылась моя мечта: я стал членом команды железнодорожников. Мне очень помогло, что на железке всегда поддерживают начинающих сотрудников.

Со временем молодой железнодорожник стал перспективным специалистом. Он уже сам стажировал новичков, делился с только приступившими к работе коллегами полученным опытом.

В феврале 2022 года Ярослав Суходольский, как и многие другие работники Донецкой магистрали, встал на защиту Родины.

— В военкомат я пришел 24 февраля, меня направили в отдельный гранатометный взвод старшим наводчиком АГС, — рассказал он. — Сначала мы несли службу под Запорожьем, потом обороняли рубежи Донецкой Народной Республики. Прошедший боевой год дал мне возможность многое переосмыс-

лить, осознать, что нет ничего важнее человеческой жизни.

В ноябре прошлого года Ярослава комиссовали, и он сразу же вернулся на работу.

— Я очень рад, что вернулся в коллектив, снова занялся любимой работой. Конечно, всем сейчас непросто, а иногда и страшно — обстрел может случиться в любой момент. Но мы держимся и добросовестно выполняем все поставленные задачи.



Ярослав Суходольский

Мастер электроцеха локомотивного депо Иловайск Вадим Терновский трудится на Донецкой железной дороге с 2019 года.

— Мне работа на железной дороге понравилась с самого первого дня. Было приятно, что здесь учитывают мнение

каждого сотрудника, даже молодого. Главное — чтобы это приносило пользу общему делу, — рассказывает Вадим. — Например, у нас в цехе возникали проблемы с ремонтом электромагнитного тормоза на подъемном механизме — приходилось каждую неделю наматывать новую катушку. Я попросил техническую документацию на устройство и, внимательно изучив ее, выяснил, что требуется наматывать тысячу витков, а не шестьсот, как делалось раньше. Потом я лично эту тысячу витков мотал — у меня ушел на это весь рабочий день без перерыва, — смеется Вадим.

С железной дорогой у него связано много добрых воспоминаний. Свою профессию он любит и всей душой болеет за будущее Донецкой магистрали.

— Сейчас у нас на дороге сложные времена — не хватает кадров, небольшие зарплаты. Больно видеть, как в поисках более высокой оплаты труда талантливые ребята уходят на другую работу, — делится переживаниями Вадим Терновский. — Есть, конечно, люди, беззаветно преданные профессии, костяк коллектива. Несмотря на имеющиеся проблемы, они остаются верными дороге, делают все от них зависящее, чтобы продолжалось колесо. Все мы надеемся, что нынешние трудности — временные, и с изменением ситуации в лучшую сторону в наши ряды вольются новые профессиональные кадры.

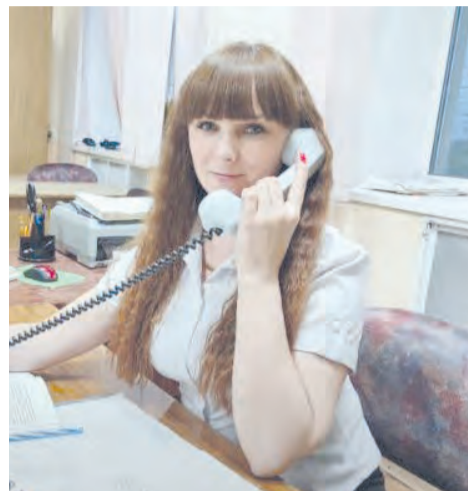
Трудовой стаж оператора при дежурном по станции Ханженково Юлии Оноприенко — чуть меньше года. За довольно непродолжительное время благодаря поддержке коллектива девушка значительно повысила свой профессиональный уровень.

— Для меня огромное значение имеет здоровая рабочая атмосфера в коллективе. Это особенно важно, потому что мы находимся рядом целую смену, а это 12 часов, — признается Юлия.

Она на собственном примере убедилась,

что на железной дороге начинающему сотруднику всегда помогут само-реализоваться.

— Я прекрасно помню начало своего трудового пути, переживания. Я понимала, насколько ответственная работа на железной дороге, и сначала даже побаивалась выполнять свои профессиональные обязанности самостоятельно, — вспоминает девушка. — Я благодарна за поддержку всему коллективу станции Ханженково. Здесь трудятся высо-



Юлия Оноприенко

копрофессиональные и очень отзывчивые люди. Когда я только поступила на работу, со мной делились особенностями и тонкостями профессии абсолютно все сотрудники. Я стажировалась у оператора Павла Ямпольского, который имеет богатый многолетний опыт работы. Его советы мне очень помогли.

Юлия Оноприенко намерена продолжать развиваться в профессии. Уже сейчас она хорошо владеет необходимой для работы информацией, может помочь людям, ответить на возникающие вопросы.

Елена СУШКОВА

# Когда наставничество — это зов души

В рамках Года педагога и наставника мы продолжаем рассказывать об опытных сотрудниках Донецкой магистрали, которые воспитали не одно поколение молодых железнодорожников. Они щедро делятся знаниями и умениями с новичками, помогая им стать высококлассными специалистами.

У заместителя начальника по ремонту вагонного депо Иловайск Александра Моисеенко — большой опыт работы на железнодорожном транспорте. В 2001 году он поступил в депо слесарем по ремонту подвижного состава. Работал осмотрщиком-ремонтником четвертого, а затем пятого разряда. Перейдя в вагонное депо Ясиноватая, трудился осмотрщиком вагонов, мастером, начальником ПТО, заместителем по эксплуатации. В 2017 году был назначен начальником вагонного депо Иловайск. Некоторое время Александр Моисеенко возглавлял службу вагонного хозяйства ГП «Донецкая железная дорога», а весной 2018 года вернулся в ВЧД Иловайск.

— Пять лет я обучал людей в дорожном учебном центре профессиональных квалификаций, имел сертификат на право преподавания специальных дисциплин со сроком действия пять лет — до 2022 года, — рассказал Александр Сергеевич.

Но началась специальная военная операция, и по

мобилизации он ушел защищать Родину. Воевал в Харьковской области. Основное место дислокации — населенный пункт Юрченково, воевал от Волчанска ниже по линии фронта вдоль Печенежского



Александр Моисеенко

водохранилища, от станции Шевченко до Кулянска. Спустя 9 месяцев был комиссован по состоянию здоровья.

В УЦПК Александр Моисеенко обучал осмотрщиков-ре-

монтников вагонов.

— Из последнего выпуска мне особенно запомнились Колишенко Андрей Николаевич и Нагирняк Тимофей Михайлович. Андрей Николаевич начинал осмотрщиком, сейчас он — старший осмотрщик вагонов на ПТО. Тимофей Михайлович тоже пошел на повышение — его назначили бригадиром вагоноремонтного пункта. Сейчас он мобилизован, выполняет задачи в зоне спецоперации.

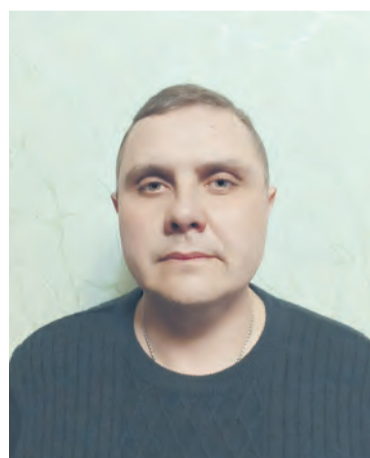
— Александр Сергеевич меня обучил многому, и мои нынешние достижения — во многом его заслуга, — так отзывается о своем наставнике Андрей Колишенко.

Начальник вагонного депо Иловайск Юрий Шафунов высоко ценит своего заместителя.

— За все годы работы Александр Сергеевич зарекомендовал себя как исполнительный, дисциплинированный, отлично знающий свою специальность человек с большим опытом. Это крайне важно в нашей профессии, ведь она полна нестандартных ситуаций, а значит, требует нестандартных решений.

Владимир Буцкий начал работу в вагонном депо Ясиноватая в 1996 году каменщиком, затем перешел на наплавку гребней колесных пар, позже стал слесарем по ремонту колесных пар. В трудовой биографии Владимира Алексе-

вича — работа на должности бригадира по ремонту колесных пар и роликовых подшипников, мастера по ремонту колесных пар и роликовых подшипников, мастера цеха по ремонту тележек грузовых вагонов. В 2007 году он был назначен на должность инженера по приему грузовых вагонов



Владимир Буцкий

вагонного депо Ясиноватая. С 2020 по 2021 г. работал дорожным приемщиком службы вагонного хозяйства. Сейчас Владимир Буцкий — ведущий приемщик грузовых вагонов вагонного депо Ясиноватая.

За время работы наставник обучил многих специалистов.

— В колесно-роликовом цехе я учил Артема Борисенко, который впоследствии был на-

значен на должность мастера. Он зарекомендовал себя как перспективный специалист, который любит свою работу. Сейчас Артем Анатольевич воюет в зоне СВО. Среди моих учеников был приемщик Артем Анатольевич Долгий. Он героически погиб на фронтах специальной военной операции.

Наставничество — это зов души, признается Владимир Буцкий. Он никогда не отказывал в помощи коллегам. У него проходили стажировку слесари, обучались приемщики, получали квалифицированную консультацию бригадиры.

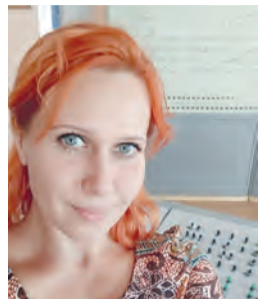
— Владимир Алексеич у нас — приемщик, то есть, принимает работу, которую выполнило предприятие, — говорит начальник вагонного депо Ясиноватая Валерий Ковалевский. — Как вы понимаете, специалист на такой должности должен обладать большим опытом, разбираться во всех вопросах. Хотя Владимир Алексеич работает в Ясиноватой, с ним консультируются коллеги из Дебальцево и Иловайска. В дирекции тяги тоже прислушиваются к его мнению. Он может не только выявить недочеты в выполненной работе, но и порекомендовать, как в кратчайший срок решить возникшую проблему.

Алексей КУЧЕРЯВЫЙ



## Мой настоящий друг

В Международный день друзей, который весь мир отмечает 9 июня, мы поговорили с работниками Донецкой железной дороги о том, что в их жизни значит дружба.



**Анна МАЛЫШКО,**  
заместитель начальника  
станции Криничная:

– Дружба – это очень сильное, высокое чувство. С друзьями можно все – и быть по-настоящему счастливым, и пережить любые тяготы, и поговорить, и помолчать. Я очень давно дружу с Ольгой Чопик – оператором при дежурном нашей станции. Мы и живем рядом, и много лет вместе работаем. В трудовой деятельности бывает разное – иногда приходится разбираться в сложных рабочих вопросах и пожуричь сотрудника, но это никак не сказывается на дружбе, а наоборот, укрепляет ее. Поэтому я каждому желаю, чтобы у него был хотя бы один, но настоящий понимающий и любящий друг.



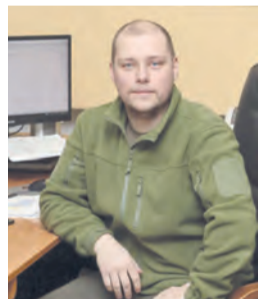
**Виктор КУРЕННОЙ,**  
машинист автовышки и автогидроподъемника  
СМЭУ Иловайск:

– Для меня лично, как, наверное, для всех, дружба определяется известной поговоркой: «Друг познается в беде». Кому, как не нам в Донбассе, и когда, как не сейчас, это знать. Больше четверти века я дружу с таким человеком. Много лет мы с Михаилом прожили недалеко друг от друга, по профессии он – слесарь. И в мирные времена и особенно во время войны наша дружба была неоднократно проверена, и не было ни разу, чтобы я разочаровался в своем друге. Я хочу пожелать всем мира и здоровья, а в остальном мы с дружеской поддержкой преуспеваем.



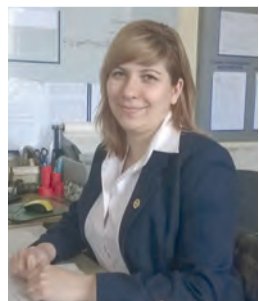
**Анна ГУЛЯР,**  
специалист I категории службы  
охраны труда:

– Для меня друг – это человек, с которым можно поделиться буквально всем, в котором всегда можно быть уверенным. На нашем предприятии я много лет проработала с Эллой Саховой и Натальей Дегтяренко – настоящими мастерами своего дела и просто очень хорошими людьми. И несмотря на то, что сейчас мы работаем в разных службах, мы по-прежнему поддерживаем тесные коллегиальные и настоящие дружеские отношения. Часто приходится и поддержать друг друга в решении рабочих вопросов, что-то узнать, подсказать. А в обычной жизни мы – близкие подруги, которым всегда есть, о чем поговорить.



**Алексей БАТЕХА,**  
начальник отдела договорной  
работы СП «Центр по организации закупок»:

– Конечно, без настоящих друзей не обойтись. На Донецкой железной дороге я работаю с 2017 года и в коллективе всегда ощущаю дружескую поддержку. Среди наших сотрудников есть два человека – Олег Сучок и Владислав Алексанов, которых я могу назвать не просто уважаемыми мною коллегами, но и друзьями. Очень часто мы пересекаемся по рабочим моментам, находим общие решения, принимаем участие в общественной жизни. Да и вообще, стараемся вместе проводить свободное время.



**Евгения БАДАЛОВА,**  
инженер отдела организации  
грузовой работы СП «Дирекция  
управления движением»:

– Мне в жизни очень повезло с человеком, которого я считаю своим настоящим хорошим другом. Вместе с моей сменщицей Татьяной Кудрей мы учились и в Макеевском металлургическом техникуме, и в Донецком институте железнодорожного транспорта, и на протяжении многих лет работаем на Донецкой железной дороге. Она очень позитивный человек, от которого просто невозможно ожидать чего-то плохого. На Татьяну можно положиться, она всегда идет навстречу, готова помочь. И я к ней отношусь так же. Все эти простые, но очень важные человеческие качества я и считаю залогом дружбы, которую можно пронести через годы.

# Профессия машиниста не каждому по плечу

Работать машинистом может далеко не каждый. В этом убежден машинист-инструктор локомотивных бригад цеха эксплуатации локомотивов локомотивного депо Иловайск Вячеслав Овчаренко, за плечами которого – 30 лет безупречной работы на Донецкой железной дороге. За это время он обучил и подготовил не один десяток машинистов и помощников машиниста.

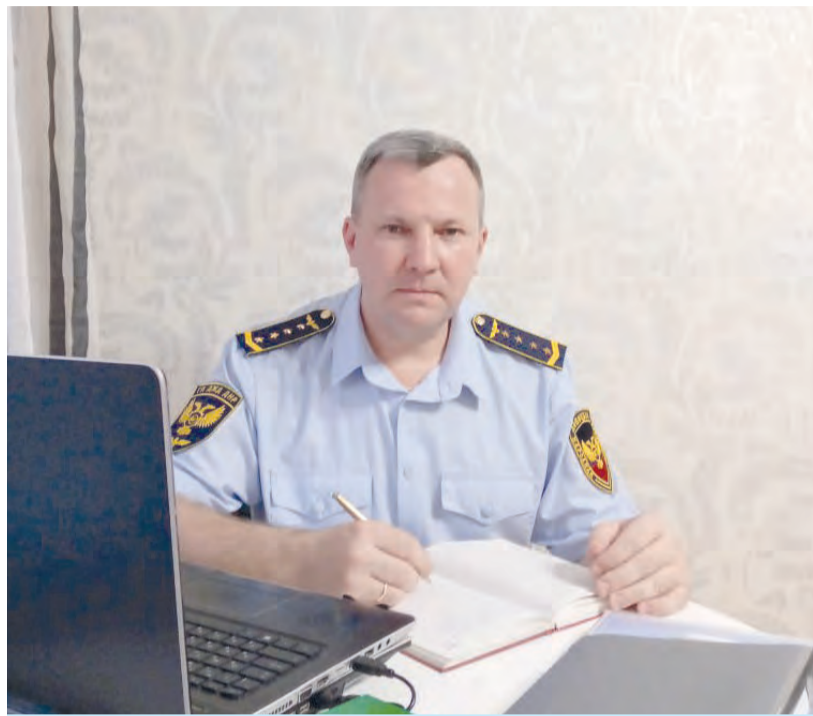
Вячеслав Владимирович как машинист-инструктор обкатал более 10 машинистов, а как машинист-наставник – практически всех, кто работает в колонне. Кроме того, с 2015 года Вячеслав Овчаренко преподает в Учебном центре профессиональных квалификаций такие дисциплины, как устройство тепловоза, автотормоза, правила технической эксплуатации, он выпустил уже порядка 200 специалистов.

– Главное при формировании локомотивной бригады – это личностные качества машиниста и помощника машиниста – нужно, чтобы они психологически подходили друг другу, – говорит Вячеслав Овчаренко. – Часто эти люди взаимно дополняют друг друга. Вспоминаю показательный случай, когда я работал с Вадимом Марченко, который еще был помощником машиниста. У нас в рейсе произошла неисправность с задымлением в задней секции локомотива. Вадим пошел быстро ее устранять, а я спокойно довел локомотив до следующей станции. Тут сработали мое спокойствие и энергичность Вадима. Машинист должен чувствовать машину. Он обязан улавливать малейший сбой и уметь быстро и качественно устранить любую неполадку. В сложной ситуации Интернет не подскажет – помогут только основательные теоретические знания, закрепленные практикой, и, разумеется, советы опытных товарищей. Мне, например, не раз помогали мои наставники – опытные машинисты Александр Лифенко и Юрий Долгачев.

Машинист-инструктор хорошо помнит свои первые шаги в профессии, первый самостоятельный рейс, когда уже ты – первое лицо в бригаде и за все отвечаешь сам.

– Это был настоящий экзамен, – вспоминает Вячеслав Владимирович. – Мой первый локомотив – тепловоз 2ТЭ116-978. 23 ноября все засыпало снегом, а на перегоне Макеевка-Грузовая-Моспино – большой уклон и длинный спуск. Пришлось применять знания при управлении автотормозами в сложных зимних условиях. Все сложилось удачно, действовал согласно инструкции. Моим помощником машиниста тогда был опытный Эдуард Смага. Он как раз меня проконтролировал.

Со временем Вячеслав Овча-



Машинист-инструктор Вячеслав Овчаренко

ренко стал бывалым специалистом и настоящим наставником для своих молодых коллег. В 2014 году его назначили машинистом-инструктором. Надо отметить, на этой ступеньке трудовой биографии Вячеслав Владимирович проявил себя только на «отлично». Его заслуги были отмечены руководством Донецкой магистрали – в 2021 году он был награжден знаком профессионального отличия «Отличный локомотивщик».

– Вячеслав Овчаренко – умелый организатор и хороший наставник, умеет создать хороший климат в коллективе, – говорит машинист Виктор Кацалап. – Он старается так объяснить и помочь решить задачи, которые возникают в работе, чтобы его подопечные с честью вышли из любой ситуации. Вячеслав Владимирович – открытый человек, поэтому работать с ним приятно.

У каждого экипажа колонны – профессиональный подход к управлению локомотивом. Ведь, как показывает практика, работать машинистом может далеко не каждый, для этого нужны такие качества, как надежность, ответственность, дисциплинированность, желание постоянно учиться, работать в связке. Одна из недавно сформированных бригад – это локомотивная бригада машиниста Виктора Кацалапа и помощника машиниста Виталия Корнилова, они работают вместе чуть больше года. Как отмечает Вячеслав Овчаренко, это дружная и слаженная команда. Виктор и Виталий практически сразу нашли взаимопонимание и со временем стали хорошими друзьями.

Что отличает колонну Вячеслава Овчаренко, так это дружеская атмосфера в коллективе. Каждая бригада работает слаженно и всегда готова прийти на помощь. До боевых действий коллектив отмечал праздники, часто – с выездами на природу. А в нынешнее неспокойное время коллеги помогают друг другу в трудную минуту, поддерживают сотрудников, ушедших на заслуженный отдых.

Кроме профессиональной подготовки своих бригад, их деловых качеств, машинист-инструктор

знает, чем живут его подчиненные. Обязательно поддерживает связь с семьями мобилизованных работников.

– Коллектив у нас дружный, крепкий, – говорит Вячеслав Овчаренко. – Если что-то нужно, можно без стеснения обратиться за помощью – и по рабочим, и по личным вопросам. Оказался в больнице кто-то из помощников или машинистов – информация об этом тут же передается по цепочке. Человека обязательно навестят, поддержат. Особенно сейчас – всегда держим руку на пульсе.

В колонне трудится немало опытных машинистов. Вадим Марченко – машинист первого класса, Владимир Терещенко и Артур Горин – второго, Сергей Воробьев и Владимир Сальков – третьего класса. Виталий Задорожный – кандидат на исполнение обязанностей машиниста-инструктора. Все они – хорошие наставники, которые щедро делятся своими знаниями и навыками с молодыми работниками.

Есть в коллективе и представитель династии машинистов. Роман Швидкий – потомственный железнодорожник. Его прадед, дед, отец – все были машинистами.

– С 2015 года я работаю в одной бригаде с помощником машиниста Олегом Пидлужняком. Мы понимаем друг друга с полуслова, – говорит Роман Швидкий. – К сожалению, техника, которой мы сегодня управляем, устаревает, бывают сбои, но от этого никому не денешься – возраст!

Вячеслав Овчаренко отдаст должное своему предшественнику – машинисту-инструктору Игорю Акимову, от которого принял крепкую колонну. Ведь Игорь Иванович воспитал настоящих профессионалов: Виктора Кацалапа, Вячеслава Шинкаренко, Сергея Воробьева, Владимира Салькова и многих других. На протяжении многих лет Вячеслав Владимирович остро осознает свою личную ответственность за коллектив: надо держать марку. И, как видим, с честью продолжает эстафету.

Ольга КРАМАРЕНКО



# Дети войны – особенное поколение

Дети войны – это особенное поколение, на долю которого выпало много страданий, лишений и бед. У каждого из них – своя судьба, но всех объединяет общая трагедия. В годы Великой Отечественной они голодали, теряли близких, вместе со взрослыми тяжело работали. И сегодня, спустя многие десятилетия, память о горьком детстве берedit их души. Свои истории «Железнодорожнику Донбасса» рассказали дети войны, посвятившие свою жизнь работе на Донецкой магистрали.

«Мою маму расстреляли немцы, когда она шла из дома в подвал. Ей было всего 26 лет. Мы ее похоронили в огороде», – первое, что говорит в ответ на вопрос о том, что вы помните о войне, ветеран Донецкой железной дороги 89-летняя Лидия Ивановна Писарева. С тех пор прошло более 80 лет, но женщина и сейчас вспоминает те страшные события со слезами на глазах.

– В семье нас осталось четверо: отец, на тот момент уже инвалид I степени, потерял ногу еще до войны, мой брат с сестрой, – вспоминает Лидия Ивановна. – Было трудно – кушать нечего, мы ходили колосками собирали, мололи зерно и пекли коржи. А еще сушили картофельные очистки и из них

возить, – рассказывает Лидия Писарева. – Там к нам всегда выходил человек и выносил буханку хлеба. Ее разрезали и давали всем по кусочку, чтобы мы, когда несли буханочки, не отламывали от них. Да мы и сами их не трогали, потому что если отщипнешь хоть кусочек, в следующий раз за хлебом не отправят.

Через некоторое время отец забрал детей из детдома, но жизнь была трудной. Когда Лиде исполнилось 11 лет, она уже работала в колхозе.

– После войны мы вернулись жить в Троицкое. Я пасла коров. Вставала в 4 утра, гнала их на пастбище, потом возвращала в стойло, – вспоминает Лидия Ивановна. – Женщины коров доили, а я должна была поить молоком теллят. После того как работа была сделана, мне тоже наливали кружку молока и давали лепешку.

Когда девушке исполнилось 17 лет, она познакомилась со своим будущим мужем Николаем – участником Великой Отечественной войны.

– Коля был на 10 лет старше меня. Под Белой Церковью он был ранен и в 19 лет вернулся с войны без руки, – рассказывает супруга. – Мы с ним познакомились у моей тетки, потом он уехал в Дебальцево, где работал на железной дороге, а вскоре вернулся и сделал мне предложение. В тот же день, 14 апреля, мы расписались.

Лидя сразу переехала жить к мужу в Дебальцево, молодая семья построила собственный дом – теплый и уютный. Душа в душу супруги прожили 27 лет. В счастливом браке у них родилось 10 детей. А в 1978 году случилось несчастье: Николай Павлович умер от инфаркта. На руках у женщины осталось 10 детей, младшему на тот момент было 3 года. Но, несмотря на трудности, мать воспитала своих детей добрыми, отзывчивыми, целеустремленными людьми.

На Донецкой железной дороге Лидия Писарева работала почти 40 лет. В локомотивное депо Дебальцево-Пассажирское пришла в 1953 году практически сразу после рождения первенца. Работала машинистом антинакипной установки, затем – эмульсоваром. На работе ее ценили как прекрасного специалиста, а дома она всегда находила время для семьи.

Лидия Писарева награждена орденами «Материнская

слава» I, II и III степени, орденом «Мать-героиня», медалью Материнства и медалью «За доблестный труд». Сегодня у Лидии Ивановны 17 внуков, 21 правнук и 2 праправнука. Многие из детей пошли по стопам родителей, связав свою жизнь с железной дорогой. Тем же путем пошли и внуки.

Надежда Ивановна Титаренко о войне знает только по рассказам родных – когда началась Великая Отечественная, ей был всего годик. Но тяжелое послевоенное время осталось в памяти навсегда.

– Меня воспитывала мама, отца своего не помню. В войну мы жили в Старобешевском районе, сейчас это село Кумачово. Мне рассказывали, что мой отец был командиром партизанского отряда. Помню, как мы ждали папу, и в 1943 году он однажды пришел, надеялся хотя бы одну ночь побыть дома. До сих пор храню фотографию, на которой изображена я совсем маленькая. На обороте рукой отца написано: «Это моя Надежда». Но я ему, к сожалению, надеждой не стала, домой он так и не вернулся, – со слезами рассказывает Надежда Ивановна. – Отца я искала до 1973 года, но так и не нашла.

В семье Титаренко было трое детей. Сестра умерла еще маленькой. Поэтому Надя была особенно близка со старшим братом Николаем.

После войны приходилось выживать в тяжелых условиях.

– Очень хорошо помню голод – умирать не умираешь, но постоянно хочется кушать, а нечего. Я ходила пасти гусей,

мама Надежды Ивановны переехала жить сначала в Старобешеве, а затем в Иловайск.

– В детстве я была очень артистичным ребенком – хорошо пела, танцевала, мечтала быть артисткой, но не сложилось. Мама вышла замуж, мы жили с отчимом. Помню, мне купили красивые новые туфли, сказали беречь, поэтому я до школы шла босиком, потом тряпочкой вытирала ноги, надевала носочки и заходила в класс уже в туфлях. На обратном пути история повторялась.

После окончания 8 классов Надежда поступила в Амвросиевский индустриальный техникум. По направлению поехала работать в Луганскую область, на Первомайский завод строительных материалов. Ее даже собирались командировать в Чехословакию, но из дома пришла телеграмма, в которой сообщалось, что мама сильно заболела. Пришлось срочно возвращаться в Иловайск.

– За три месяца я поставила маму на ноги, нужно было искать работу, и я устроилась в СУ-2 Дорстрой, – рассказывает о начале трудового пути на железной дороге Надежда Титаренко. – На этом предприятии я прошла все профессии – работала кладовщиком, стропальщиком, разнорабочим, штукатуром, маляром. Заочно окончила Ростовский институт железнодорожного транспорта.

Надежда Ивановна Титаренко проработала на железной дороге 39 лет. Почти всю трудовую жизнь посвятила родному предприятию – Дорстрою, где долгие годы работала начальником производственно-технического отдела.

– Работу свою я очень любила, ведь строитель – это самая гуманная профессия. В то время я была лучшим рационализатором среди женщин на Донецкой магистрали, мне нравилось изобретать и внедрять новые технологии, – признается железнодорожница.

После выхода на пенсию Надежда Ивановна работала в Региональном совете ветеранов города Иловайска и сейчас, несмотря на проблемы со здоровьем, продолжает поддерживать пенсионеров-железнодорожников, помогает им в меру сил и возможностей.

Анатолий Васильевич Звягинцев был самым младшим в семье. Он родился в 1941 году в поселке Прохоровка Белгородской области. Своего отца Василия Федоровича ни разу

не видел – в 1942 году он погиб на фронте. У семьи не осталось ни одной фотографии – их дом сгорел.

– Мне рассказывали, что немцы сожгли всю улицу, жить стало негде, и мама, забрав детей, пошла в село Бобровое.



Анатолий Васильевич Звягинцев

во к знакомым – это около 15 километров, – рассказывает Анатолий Звягинцев. – Я с детства работал в огороде – помогал сажать картошку, свеклу, овощи, сеял пшеницу, которую потом научился косить и выбивать. Трудиться нужно было много, потому что был голод. Сначала мы жили в землянке, а потом нашей семье дали лес на строительство дома.

Когда начали строить дом, мальчику было всего 9 лет, но он работал наравне со взрослыми.

– Дом строили всем селом, помогали кто чем мог. Сначала попилили дрова, сложили хатку, затем нужно было штукатурить. Я на телеге, запряженной лошастью, по несколько раз в день ездил за глиной и песком. За песком нужно было ехать километр, за глиной – метров шестьсот и под уклон вниз. Так и построились. Домик получился небольшой, но нам хватало.

Сразу после окончания седьмого класса Анатолий пошел работать в колхоз. Потом окончил курсы машиниста широкого профиля, ушел служить в армию. Во время отпуска приехал в гости к сестре в Иловайск, где и познакомился со своей будущей женой Ларисой. Предложение сделал сразу после демобилизации.

В 1965 году Анатолий Звягинцев поступил на железную дорогу. Сначала работал слесарем по ремонту локомотивов, бригадиром, мастером. Затем был назначен инженером по охране труда, начальником отдела кадров, заместителем начальника депо по кадрам и социальным вопросам. Донецкой магистрали Анатолий Васильевич посвятил более 35 лет. После выхода на пенсию был избран председателем Совета ветеранов локомотивного депо Иловайск, а затем до 2020 года возглавлял Совет ветеранов Иловайского железнодорожного узла.

Елена СУШКОВА



Лидия Ивановна Писарева

готовили лепешки. Печку топили сухими деревьями. Однажды мы срубили вербу, так нас потом вызывали в сельсовет, ругали. Хорошо, сосед заступился.

Немецких солдат Лидия Писарева помнит отчетливо. Жестокие и жадные, они отбирали даже самое малое, что имелось в семьях изголодавшихся людей.

– У нас в доме жили немцы – мы в одной комнатухе, они – в другой, – вспоминает наша собеседница. – Однажды они увидели, что у нас на столе стоит кастрюля с тестом, так они ее украли, потому что сами голодные были. Потом немцы выгнали нас в поселок Красный Пахарь, не давали взять с собой хоть какой-то еды.

Тяжелыми были времена и после освобождения Донецкой области от фашистов. Разрушенные дома, голод – все это Лидия Ивановна помнит так, будто было только вчера.

Лидя с сестрой и братом попали в детский дом.

– В детдоме детей собирали в группы человек по десять и отправляли в пекарню в село Нижнее за хлебом, потому что его нечем было к нам при-



Надежда Ивановна Титаренко

чтобы заработать хоть кусочек кукурузного хлеба, – вспоминает наша собеседница. – А еще собирали колоски, искали корешки и всякую съедобную траву. Потом бабушка с маминим старшим братом построили нам хатку, рядом с которой стояла разбитая школа.

В поисках лучшей жизни се-



# Наш долг – сохранить имена героев

Начиная с 2014 года, на Донецкой железной дороге ведется работа по увековечиванию памяти погибших коллег – защитников Донбасса. В структурных подразделениях установлены мемориальные доски и памятные знаки, в музеях и музейных комнатах развернуты тематические экспозиции. В музее революционной, боевой и трудовой славы локомотивного депо Ясиноватая имена погибших ополченцев и героев СВО хранит «Комната памяти и славы». Она была открыта в знак уважения к подвигу железнодорожников разных поколений.

– Сегодня «Комната памяти и славы» особенно важна для нас всех. В ней переплелись истории героев, которые спасали нашу Родину и весь мир от фашизма в годы Великой Отечественной войны, и тех, кто делает это сейчас, – говорит машинист-инструктор локомотивного депо Ясиноватая, один из основателей музея Валерий Аксенов. – Такое трепетное отношение к прошлому не только поможет сберечь историческую память, но и сохранит имена и подвиги современных героев.

Когда запылялся Донбасс, несколько деповчан ушли добровольцами защищать свой край, трое не вернулись с поля боя.

– Мы с коллегами не могли оставаться равнодушными ко всему происходящему и создали тематическую экспозицию, посвященную ребятам, погибшим в ходе боевых действий 2014-2015 годов, – вспоминает Валерий Петрович.

В «Комнате памяти и славы» музея революционной, боевой и трудовой славы локомотивного депо Ясиноватая появились портреты героев-ополченцев. Вскоре в память о них была установлена мемориальная доска в локомотивном депо Ясиноватая.

Машинист тепловоза, ветеран-афганец, командир взвода ополчения батальона «Восток» Олег Гришин героически погиб в июле 2014 года в боях за Саур-Могили. Посмертно ему было присвоено звание Героя ДНР. Помощник машиниста электровоза Кирилл

Воронин защищал Донбасс в составе народного ополчения. Он героически погиб в боях под Марьинкой в возрасте 28 лет. Мастер кранового цеха Константин Степанов тоже воевал в составе народного ополчения. Он погиб в январе 2015 года под Еленовкой.

В 2022 году галерея героев-деповчан пополнилась портретами участников специальной военной операции и работников, погибших при исполнении служебных обязанностей.

Мастер аппаратного цеха Алексей Федотов участвовал в освобождении Мариуполя, погиб 26 марта 2022 года.

Помощник машиниста электропоезда Сергей Гуцал принимал участие в боевых действиях в Херсонской области. Погиб 11 октября 2022 года в боях за село Правдино.

Помощник машиниста тепловоза Виталий Бобровский погиб 14 октября 2022 года в боях под селом Владимировка Волновахского района.

Старший мастер локомотивного депо Дмитрий Долгопольский погиб при обстреле Ясиноватой 27 июля 2022 года.

Мастер локомотивного депо Александр Косинов скончался 6 января 2023 года от ранения, полученного в результате боевых действий.

Слесарь по ремонту подвижного состава Андрей Романов погиб 27 марта 2023 года в боях за Красногоровку.

Среди погибших деповчан – машинист-инструктор локомотивного депо Ясиноватая Сергей Бойко. Он попал



Валерий Аксенов с коллегами в музее революционной, боевой и трудовой славы локомотивного депо Ясиноватая

под обстрел 6 августа 2022 года и погиб при исполнении должностных обязанностей. Сергей Иванович посвятил родному предприятию более 35 лет жизни.

– Наш священный долг – рассказывать о людях, которые защищают страну от фашистской чумы, – подчеркнул Валерий Аксенов. – Девять лет Ясиноватая, как и вся Республика, живет в условиях войны. И наша задача – сохранить для потомков память о сегодняшних событиях.

Экспозиция музея постоянно пополняется новыми экспонатами. В коллекции есть обмундирование тех, кто вернулся с фронта. Например, личные вещи деповчанина Александра Енина. Он ушел добровольцем защищать Донбасс, воевал в рядах Народной милиции ДНР, а позже по состоянию здоровья вернулся на работу. В дар музею он принес свою разгрузку и захваченный украинский флаг.

– На протяжении многих лет флаг Украины запытан кровью, и для экспозиции мы решили окропить полотнище красной краской, символизирующей

кровь мирных жителей Донбасса, – рассказал Валерий Аксенов.

Среди смертоносных экспонатов музея – осколки от снарядов, болванки от «Града» и «Урагана», как свидетельства того, чем обстреливалось предприятие.

– Этой зимой в крышу здания, где находится актовЫй зал, влетела болванка от «Урагана» и застряла между первым и вторым этажом, – вспоминает Валерий Петрович. – В это время в своей мастерской работал художник Владимир Куликов – ему повезло, она не долетела до его комнаты каких-то 5 метров. Этот снаряд, начиненный минами «Лепесток», разорвался над территорией депо. Пока специалисты МЧС не обезвредили все мины, ремонтные и маневровые бригады не могли нормально работать.

Обезвреженные противопехотные мины «Лепесток» теперь хранятся в музее. А из гильз от «Града» умельцы сделали розу, которая символизирует стремление деповчан жить в мире.

Ольга КРАМАРЕНКО

## «Слышите гудок? Это возвращается отец»



– Папа, на твоём паровозе ошибка. Надо, чтобы было «ФБ», а написано «ФД», – рассказывает о своих детских воспоминаниях Неля Байрачная. – Отец посмотрел на грязно-черный бок паровоза с большими буквами и удивился: «А почему «ФБ»?» «Так ты же – Федор Байрачный, это твой паровоз, значит, и буквы должны быть «ФБ», – ответила я. «Имена машинистов паровозам не дают, только имена руководителей государства, выдающихся людей, – объяснил отец. – А «ФД» – это Феликс Дзержинский. Он был нарко-

Несмотря на боевые действия в Волновахе сохранился паровоз, установленный недалеко от железнодорожной станции в честь 130-летия города. На таком же трудяге почти сорок лет проработал Федор Байрачный, машинист тогда еще паровозного депо Волноваха. О его нелегкой судьбе нам рассказала дочь железнодорожника Неля Федоровна Байрачная.

мом путей сообщения и многое сделал для железной дороги».

Федор Евстафиевич Байрачный проработал в паровозном депо четыре десятка лет. Родился в Волновахе в 1898 году в многодетной семье. Поскольку городок был железнодорожным, пошел работать в депо, стал кочегаром. Рассказывал детям, как в революционное время ездил на своем паровозе в Петроград. Столица поразила его своим великолепием и оставила воспоминания на всю жизнь.

Неля Федоровна всегда гордилась отцом. Вся их большая семья – а в ней было 9 детей – уважала и ценила родителей. Мама хотя и не работала на производстве, была большой труженицей и детей учила быть работящими, самостоятельными, отвечать за свои поступки. Отец же был примером надежности и служения большому делу.

– Мы очень уважали его профессию, – вспоминает Неля Байрачная. – Мама говорила: «Слышите гудок? Это папа

возвращается из поездки. Кто провинился, будет иметь с ним серьезный разговор». И мы все ждали. Он приходил с железным чемоданчиком, с такими ходили на работу все машинисты, спрашивал, как дела, а потом открывал его и угощал нас печеньем или вафлями «от зайчика». Казалось, это самые вкусные сладости на свете! Когда папа отдыхал после поездки, мы вели себя тихо. А вечерами за ужином он рассказывал о своих поездках: куда лежал маршрут, что возил, сколько вагонов было в составе, на каком перегоне задерживался.

Неля Федоровна была младшим ребенком и родилась уже после Великой Отечественной войны. Но родители, да и братья с сестрами много рассказывали про военные годы. Самый старший брат Григорий Байрачный прошел всю войну и даже был награжден орденом Отечественной войны II степени.

– Отец со старшими детьми прятался от немцев в Велико-

анадольском лесу, – вспоминает семейные истории Неля Байрачная. – Так получилось, что они остались в оккупации, а чтобы их не угнали, ушли в лес и там жили в землянке. Мама или кто-нибудь из младших носил им еду. Перед самым приходом Красной армии, в августе 1943-го, там же, в лесу, мама родила мою сестру Тоню. Как только немцы отступили, папа со старшими сыновьями Василием и Иваном сразу же пошли работать на железную дорогу, поднимать хозяйство. Разруха была ужасная, мужских рук не хватало. Отец рассказывал, потребность в перевозках была огромная, было такое, что даже женщинам доверяли управление паровозом.

За самоотверженный труд Федор Евстафиевич неоднократно награждался почетными грамотами руководства Южно-Донецкой железной дороги.

– Настоящим чудом стал для нас аппарат с газированной водой в депо, – делится

воспоминаниями Неля Федоровна. – О нем нам рассказывал отец, говорил, что шипучая вода в нем бесплатная. Ну, мы с сестрой и пошли проверить. Мы и пить-то не очень хотели, но пили и пили, не могли остановиться. А еще мы увидели в депо большой папин портрет на Доске почета. Нашему удивлению не было предела – отец никогда не рассказывал о своих достижениях, казалось, все так работают. После этого мы еще больше стали гордиться, что наш папа – машинист паровоза.

Федор Байрачный к своему делу относился ответственно, добросовестно. Этому учил и детей. Сын Иван пошел по стопам отца и тоже стал железнодорожником, проработал всю жизнь осмотрщиком вагонов. Остальные выбрали разные профессии: врач, юрист, продавец. Неля Федоровна стала библиотекарем.

Памятник-паровоз на площади перед вокзалом дочь уважаемого железнодорожника Федора Байрачного воспринимает как дань памяти и уважения отцу и его коллегам. И какие бы буквы не стояли на паровозе, Неля Федоровна всегда там будет видеть «ФБ».

Ольга КРАМАРЕНКО



# Для меня отец – пример отваги

Для каждого из нас, кто по-настоящему гордится героями Великой Отечественной войны, «Бессмертный полк» – это свято хранимые семейные воспоминания. Для меня фотография отца-фронтовика – не просто дань знаменательным событиям, а главный образ стойкости и мужества, который поддерживает в самые трудные моменты, особенно сейчас.

С первых дней войны мальчишки рвались на фронт – с нетерпением ждали достижения призывного возраста, мечтали самоотверженно бить фашиста и гнать захватчиков с родной земли. Так же и мой папа Николай Дмитриевич Сак, едва достигнув совершеннолетия, в 1943 году был зачислен в рядовой состав Красной армии, которая к тому времени уже встала на трудный, но доблестный путь к Великой Победе.

К июлю 1944 года красноармеец Сак в составе 309-го полка 291-й стрелковой дивизии 67-й армии вместе с однополчанами занимал позиции на сложнейшем участке 3-го Прибалтийского фронта – в районе оборонительного рубежа германских войск «Линия Пантера - Вотан». На тот момент после нескольких неудачных попыток перед нашими военными стояла сложнейшая задача по прорыву вражеской обороны. После ряда тактических и стратегических решений командования фронта нашим солдатам удалось разбить фашистские укрепления и прорваться вперед. Одним из тех, кто шел в это наступление, был и мой отец.

В наградных бумагах указано, что «30 июля 1944 года в боях за город Изборск Эстонской ССР он первым

поднялся в атаку, смело действуя, увлек за собой все отделение и, ворвавшись в город, из автомата убил двух немцев». После этого боя Николай Дмитриевич Сак был представлен к своей первой награде – медали «За боевые заслуги».

Условия, в которых нашим войскам приходилось осуществлять прорыв, сложно описать обычными словами. Болота и леса, высокая влажность и вездесущий гнус – все это привело к необратимым последствиям для здоровья освободителей. Так папа, высокий крепкий мужчина, приобрел хронические заболевания ног, что впоследствии очень плохо сказывалось на его состоянии. Но в те героические дни все, кроме неукоснительного выполнения боевых задач во имя победной цели, отходило на задний план.

Отметив высокие воинские качества бойца, командование перевело Николая Сака в состав 3-го танкового полка 37-й механизированной бригады. Решение было верным – советские танки со всей возможной и невозможной скоростью продвигались в самое сердце фашистской Германии, сметая на своем пути обреченные немецкие войска, и отважные советские солдаты, такие как Ни-

колай Сак, были здесь на своем месте.

Доказать это лично ему довелось уже на подступах к Берлину, когда до вражеской столицы оставалось каких-то 60 километров. 17 апреля 1945 года в боях за населенный пункт Платков в составе экипажа легендарного Т-34 красноармеец Сак огнем из танкового оружия уничтожил немецкий танк и два миномета.

В ходе дальнейшего победного марша отец с сослуживцами спустя три дня вплотную приблизился к главному городу врага, и здесь наших было уже не остановить. Вот цитата из очередного наградного листа: «21 апреля 1945 года в составе экипажа танка товарищ Сак первым ворвался на окраину Берлина и в уличном бою гусеницами танка раздавил 2 зенитные пушки и до 45 солдат и офицеров противника». По результатам этих боевых действий Николай Дмитриевич был награжден орденом Славы III степени, а уже через две недели праздновал Победу у стен Рейхстага.

К горькому сожалению, папы не стало, когда мне было всего пять лет, но через все годы я пронесла память о нем и его любви ко мне. Участие отца в Великой Отечественной войне стало для



Николай Дмитриевич Сак с дочкой Людмой на площади Ленина в Донецке

меня и всех его родных примером отваги и мужества на всю жизнь. Пусть же память о наших героях, об их военных подвигах и простых, но сильных человеческих поступках

живет в каждом из нас и придает сил и уверенности.

**Людмила ДЕЙНИЧЕНКО,**  
директор дома науки и техники СМЭУ Иловайск

## Свидетели истории и проводники в прошлое



Музей локомотивного депо Волноваха был создан недавно, в 2019 году. Одним из его основателей был заместитель начальника депо по кадрам Анатолий Груша, который трудился в 1980 - 1990 годах. Именно он начал собирать исторические материалы, фотоальбомы, газеты.

Под музей были отведены три комнаты в административном здании депо. Экспозиции создавались руками работников предприятия и ветеранами труда. Витринные стеллажи, настенные

баннеры были приобретены с помощью профсоюзной организации.

В результате активных боевых действий 2022 года помещения серьезно пострадали и требовали ремонта. Но уже к 9 мая этого года силами коллектива депо комнаты музея были отремонтированы, экспозиции обновлены.

– Огромный вклад в развитие музея вносят председатель профсоюзного комитета локомотивного депо Александр Лисовский и председатель регионального совета ветеранов войны и труда

У локомотивного депо Волноваха – богатая история. В минувшем году его коллектив отпраздновал 140-летний юбилей. Свидетельства важнейших этапов трудового пути сохранились в музее предприятия.

города Волновахи Галина Кандаурова, – отметил начальник локомотивного депо Волноваха Александр Скидан. – Материалы и экспонаты музея: фотографии, книги, документы, газетные публикации, личные вещи депопчан отражают историю создания депо и разные этапы его развития.

Музей включает в себя три зала. Первый посвящен временам основания предприятия, второй – советскому периоду, третий – истории депо после 1991 года. Здесь можно увидеть личные вещи руководителей депо, фотографии депопчан-фронтовиков, защищавших родину в годы Великой Отечественной войны, макеты паровозов и другой локомотивной техники. Экспонаты рассказывают о развитии технического прогресса, жизни и быте железнодорожников разных эпох. Эти вещи – не только свидетели истории, но и своеобразные проводники в прошлое.

– Среди экспонатов музея особенно дороги депопчанам фуражка и соколка Анатолия Сичкаря, который возглавлял депо в советское время, – рассказала Галина Кандаурова. – А родственники

начальника Донецкой железной дороги Николая Сергиенко, который стоял у руля с 2008 по 2010 год, передали в дар музею его генеральскую форму. Именно в нашем депо Николай Иванович прошел все ступеньки от мастера ремонта тепловозов до главного инженера депо.

Особое внимание привлекает журнал 1918 года, в котором записывались приказы по депо, и грамота 1946 года на право хранения Красного знамени Народного комиссариата путей сообщения за самоотверженный труд работников депо и служащих в период Великой Отечественной войны. Большим интересом посетителей пользуется коллекция железнодорожных фонарей разных эпох.

На стенах музейных комнат можно увидеть множество фотографий железнодорожников, в разные периоды украшавших Доску почета. А в представленных книгах – почерпнуть информацию о том, каких успехов в производстве добивались депопчане. Это – своего рода пример для нынешних сотрудников успешно справляться с вызовами времени.



# Заряд бодрости и масса впечатлений



Отдых получился разнообразным и насыщенным. Для каждого ребенка нашлось дело по душе: занятия в студиях, хобби-классах, секциях и кружках, участие в тренингах, концертах, флешмобах.

– Дети все время были заняты чем-то интересным, ни одной минуты не прошло зря, – делится впечатлениями от отдыха сына Данила в лагере «Экспресс» в Лазаревском районе Краснодарского края Виктория Кульченко, агент транспортного обслуживания второй категории станции Мариуполь-Порт. – Сын не хотел уезжать, завел много друзей, очень понравились вожатые. Рассказывает про квесты, дискотеки, шоу-программы. Показывает, как разрисовал футболку на мастер-классе. На высоте была и организация питания.

В детском лагере «Экспресс» в Солониках отдыхала 8-летняя Дарина, дочь ревизора по безопасности движения аппарата безопасности

движения поездов и автотранспорта ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» Долгого Артема, погибшего в боях за село Водяное на Авдеевском направлении. Девочка живет в обстреливаемой Ясиноватой, очень скучает по папе, и чтобы ее хоть немного отвлечь, маме предоставили путевку в детскую здравницу, несмотря на ранний возраст ребенка.

– Мы в восторге от лагеря! Выделить что-то одно очень сложно, – говорит Виктория Долгая, инженер-технолог вагонного депо Ясиноватая. – Замечательные вожатые, вкусная еда, насыщенная творческая программа. Дочке все очень понравилось.

В ДОЛ «Экспресс» в селе Кабардинка Краснодарского края провел незабываемые три недели сын агента транспортного обслуживания станции Ясиноватая Тамары Захаровой.

– В детский лагерь Сергей поехал в первый раз, – рассказывает она. – Он не ожидал, что

Более 300 детей работников ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» получили заряд бодрости в детских оздоровительных лагерях Северо-Кавказской и Юго-Восточной железных дорог ОАО «РЖД». После завершения первой смены ребята привезли домой массу положительных эмоций и незабываемых впечатлений.

жизнь там будет настолько разнообразной. И, конечно же, рад, что у него теперь много друзей из разных городов России.

Программа смены была очень насыщенной: квест «Курс командного формирования», где ребята учились быть сплоченными и дружными в разных ситуациях, конкурс для всех отрядов «Соображариум» на проверку интуиции, интеллектуальная игра «РЖД. Вчера, сегодня, завтра», «Мистер и миссис «Экспресс», командная военно-тактическая игра нового поколения с использованием безопасного лазерного оружия и сенсоров, фиксирующих попадания, «Лазертаг» и многое другое. Как и во всех лагерях, здесь масштабным концертом отметили День России, все отряды участвовали в параде флагов.

В ДОЛ «Зеленый огонек» Юго-Восточной железной дороги, который находится в Воронежской области, первая смена была военно-патриотической и называлась «Дорогами Победы». На протяжении всей смены действовала сюжетно-ролевая игра «Военный городок». Большое внимание отводилось физкультуре, спорту, а также изучению основ военной службы в Российской армии. Каждый отряд создал свою символику: герб, флаг, гимн. В течение смены за активную деятельность получали медали, грамоты, условные

звания. Особо отличившиеся воспитанники были занесены в книгу почета лагеря.

– Не первый раз отправляю сына в детский лагерь от нашей дороги, – рассказывает и.о. специалиста по охране труда Иловойской дистанции пути Наталья Демьянова. – В прошлом году Данил был в «Ракете» в Воронежской области, а сейчас возвращается из «Зеленого огонька». Он активно участвовал в спортивных играх, конкурсах на железнодорожную тематику, патриотических играх – думаю, рассказывать о лагере он будет еще долго. Для меня главное, что ребенок отдохнул и оздоровился.

год для лагеря юбилейный – ему исполняется 70 лет. А это значит, что спортивно-развлекательная программа подарит детям множество незабываемых впечатлений.

Лагерь расположен в сосновом бору на живописном берегу реки Икорец. Здесь есть бассейн с подогревом воды, спортивный зал, стадион, где проводятся спартакиады, спортивные соревнования по велоспорту, киберспорту, спортивному туризму.

22 июня начался первый заезд в детском оздоровительном лагере «Локомотив», г. Ростов-на-Дону. Первая группа ребят будет отдыхать до 12



Подходит к концу первая смена и в ДОЛ «Ракета» Юго-Восточной железной дороги, она завершится 30 июня. Следующие два заезда будут проходить с 3 по 23 июля и с 26 июля по 15 августа. Нынешний

июля. Две следующие смены – с 15 июля по 4 августа и с 7 по 27 августа. Оздоровление детей железнодорожников из ДНР организовано на безвозмездной основе, по 35 человек в каждую смену.

## Объявление

29 июня 2023 года в 11.00 в п. Нижняя Крынка состоится Внеочередная конференция Профессионального союза работников Донецкой железной дороги.

Регистрация делегатов с 10.30

## Вниманию абитуриентов!

ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» продолжает прием заявок абитуриентов (выпускников 2023 года) на целевое обучение в ФГБОУ ВПО «Ростовский государственный университет путей сообщения» (по отраслевым специальностям) с последующим трудоустройством в подразделениях дороги.

Целевое обучение – это бесплатное образование и гарантированное трудоустройство. Поступив на целевое обучение, студенты учатся не только бесплатно, но и со стипендией, а по окончании университета приходят на гарантированное место работы и строят карьеру в ГУП ДНР «Донецкая железная дорога».

Получить всю необходимую информацию можно по телефонам: +7(856) 319-52-25; +7(856) 319-74-24.

# Детям подарили море позитива



Развлекательное шоу «Девочка и слон» посетили 56 человек – работников локомотивного депо и их детей. Автобусы для поездки предоставил профком предприятия.

– У нас старшие дети сейчас отдыхают в оздоровительных лагерях, а для наших малышей мы решили организовать поездку в Луганск в цирк, – рассказывает главный технолог локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское Сергей Будько. – Мы понимаем, насколько ребятишкам сейчас непросто, поэтому нам было очень приятно подарить им немного радости, положительных эмоций. И конечно же, мы не забыли о детях наших погибших товарищей, воевавших в зоне СВО. С нами в поездку отправились дочери слесаря

ПТО Андрея Гриба Алиса и Мария и дочь слесаря топливного склада Александра Шаленного Настя.

Для Насти Шаленной это первая поездка в цирк, и она была искренне рада небольшому приключению.

– В цирке были собаки и самые настоящие огромные слоны! – с восторгом вспоминает девочка.

– Мы с Настей до этого были в зоопарке, но слонов там не видели, так что это у нее первая встреча, – с улыбкой говорит ее мама, осмотрщик вагонов Инна Шаленная. – Очень интересной была сама задумка, то есть, это были не просто цирковые номера, а самое настоящее театрализованное представление, причем за основу был взят рассказ Александра Куприна «Слон».

Удивительные животные, жонглеры-хулиганы, воздушные гимнасты и, конечно же, веселый клоун. Незабываемые впечатления и море восторга подарила детям сотрудников локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское поездка в Луганский государственный цирк.

Животных было много, и очень удивило, что дрессировщики не использовали плетку, а общались с ними жестами. Настя на происходящее смотрела, не отрывая глаз, и постоянно хлопала. Ей очень понравилось!

По словам дефектоскописта Зои Сафиулиной, ее дочь Вика и племянник Макар остались в восторге от поездки и представления.

– И детям, и взрослым очень понравилась развлекательная программа, она была насыщенной и разнообразной, – делится впечатлениями Зоя Анатольевна. – Конечно, детям больше всего понравились выступления животных – слонов, обезьян, дикобразов. В антракте ребята смогли прокатиться на пони.

Кладовщик Ольга Антонова возила в цирк своего 10-летнего сына Никиту.

– Поездка детей в цирк – это отличная возможность сменить обстановку и отдохнуть, – считает Ольга Александровна. – Все было очень хорошо организовано. Все было в восторге от представления – отличное исполнение, красивейшие костюмы. Моему сыну очень понравились легендарные слоны Корниловых – огромные и красивые, занесенные в Книгу Рекордов.