



## На маршруты Донецкой магистрали вышли новые электропоезда

Парк ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» пополнился двумя новыми электропоездами серии ЭД4М. После успешной обкатки в июле электрички вышли на пригородные маршруты Манеевка – Иловайск и Манеевка – Дебальцево.

Электропоезда производства Демиховского машиностроительного завода приписаны к локомотивному депо Ясиноватая, поэтому обкатывали их опытные машинист-инструктор Михаил Анненков, машинисты Виктор Соболев и Александр Мазур. За ходом обкатки следили начальник дирекции по эксплуатации и ремонту подвижного состава ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» Дмитрий Песков и начальник локомотивного депо Ясиноватая Олег Кирик.

– Электропоезда серии ЭД4М знакомы нашим локомотивным бригадам, – рассказал Олег Кирик. – В депо есть элек-

тропоезд этой серии, но, к сожалению, он попал под обстрел и теперь нуждается в ремонте. Полученные электропоезда надежные, удобные в работе и хорошо себя зарекомендовали.

В составе одного электропоезда – 6 вагонов, оборудованных комфортными креслами. Поезд рассчитан на перевозку 480 пассажиров. Электропоезд серии ЭД4М оснащен современным устройством КЛУБ (комплексное локомотивное устройство безопасности), которое предназначено для повышения безопасности движения и улучшения условий вождения поездов.

– На нашей дороге идет ак-

тивная работа по внедрению российских стандартов безопасности движения, – отметил начальник локомотивного депо Ясиноватая. – Устройство КЛУБ благодаря своей точности и multifunctionality помогает локомотивным бригадам качественно выполнять свою работу.

КЛУБы в отличие от старых механических скоростемеров позволяют регистрировать практически все параметры движения поезда: скорость, звуковые сигналы, работу пневматического и тормозного оборудования – свыше 40 показаний.

– В России уже давно на локомотивах применяются КЛУБы, – рассказывает машинист-инструктор Михаил Анненков. – А в пассажирском пригородном движении на Донецкой железной дороге это первые электропоезда, на которых поставили такие интеллектуаль-

ные устройства безопасности. Мы благодарны нашим российским коллегам, которые объяснили нам принципы их работы, поскольку устройство сложное и к нему нужно привыкнуть. В планах на будущее – обучить и другие локомотивные бригады нашей колонны, главный акцент будет делаться на изучении устройства безопасности КЛУБ.

Обкатку и обучение на электропоездах серии ЭД4М прошли опытные машинисты Виктор Соболев и Александр Мазур. После испытаний они остались довольны «новичками». В будущем на этих электропоездах будет работать вся пригородная колонна.

– Что и говорить, принимать новую технику – дело пусть подчас и хлопотное, но приятное, – с улыбкой говорит Александр Мазур. – По своим техническим характеристикам эти электрички похожи на

рижские электропоезда серии ЭР2Т, на которых мы работаем. Конечно, есть у них свои изменения, доработки, но не столь глобальные. Радует, что у электропоезда просторная и довольно тихая кабина, а это немаловажно, поскольку шум отвлекает и изматывает, что также сказывается на работе.

Александр Мазур на Донецкую железную дорогу пришел по стопам своего отца Леонида Викторовича, который был машинистом в грузопассажирском движении. На пригородном движении работает с 2006 года, водил электропоезда серии ЭР2Т, ЭПЛ2Т.

– Работа на пригородных электропоездах имеет свою специфику, – рассказывает Александр Леонидович. – Мы несем двойную ответственность, поскольку перевозим людей.

(Окончание на стр. 2)

# Системный администратор – личность многогранная



В процессе информационно-обеспечения эксплуатационной работы железнодорожного транспорта Донецкой Народной Республики, разработки и реализации мероприятий по повышению эффективности автоматизированных систем управления железнодорожным транспортом, обработки статистической, финансовой информации происходит стремительное накопление больших объемов данных по различным направлениям деятельности Донецкой железной дороги. Они содержат огромные возможности по извлечению необходимой аналитической информации, на основе которой можно выявлять скрытые тенденции, строить стратегию развития, находить своевре-

менные решения.

Однако очень часто пользователи автоматизированных систем даже не задумываются, каким образом работают эти системы. Как взаимодействует оборудование, с помощью которого выполняются технологические операции. Будто работает все само по себе. Но чудес не бывает. И только когда что-то не работает или работает не так, как ожидаешь, пользователь вспоминает, что за работой автоматизированной системы стоят администраторы, которые обеспечивают стабильную работу программного обеспечения и IT-оборудования.

Работа по администрированию автоматизированных систем сложна, требует много

В настоящее время, когда автоматизация производственных процессов стремительно врывается в жизнь каждого человека, многие из нас уже не представляют, как можно выполнять определенные работы без помощи компьютерной техники, серверного оборудования и каналов связи. В последнюю пятницу июля свой профессиональный праздник отмечают системные администраторы – люди, в полной мере отвечающие за качество многоуровневой работы с компьютерами, базами данных и автоматизированными системами.

времени и значительной подготовки. Не каждый специалист, получивший высшее IT-образование, становится системным администратором. Этой профессии не учат в высших учебных заведениях. В университетах дают лишь базовые знания. Все зависит от целеустремленности самого человека – от того, насколько он готов самостоятельно осваивать теорию и заниматься практикой, работать с операционными системами, периферийными устройствами, информационной безопасностью.

В нескольких отделах информационно-вычислительного центра ведутся работы по администрированию серверов и автоматизированных систем управления базами данных (СУБД), осуществляется выработка требований к базам данных (БД), их проектирование, настройка программного обеспечения СУБД, их эффективное использование и сопровождение, включая управление учетными записями пользователей БД и защиту от несанк-

ционированного доступа. Не менее важной функцией системного администратора является поддержка целостности базы данных, определение узких мест системы, ограничивающих ее производительность. Исполняя свои обязанности, системные администраторы ИВЦ обеспечивают функционирование БД на протяжении всех этапов жизненного цикла системы, способствуют информационному обеспечению процессов перевозки грузов и управлению транспортной инфраструктурой Донецкой железной дороги.

Для продуктивной работы, определения проблем и их оперативного решения системный администратор должен иметь широкий профессиональный кругозор и понимать принципы работы систем, находящихся в его ведении. Он должен быть:

- стрессоустойчивым, чтобы справиться с огромным объемом работы, не сорваться в общении с пользователями, которые не всегда корректно выражают свои мысли, и доне-

сти руководству суть проблемы на доступном языке;

- многозадачным для одновременного решения сразу нескольких задач, разбора нескольких инцидентов, работы с различными IT-средствами;

- коммуницирующим, умеющим слушать, анализировать и понимать, что хотят сказать пользователи (иногда это очень-очень сложно);

- технически мыслящим, умеющим мыслить инженерно, системно и алгоритмически.

И всеми этими качествами обладают специалисты информационно-вычислительного центра ГУП ДНР «Донецкая железная дорога».

В преддверии Дня системного администратора хочется отметить работу наших специалистов и искренне пожелать им здоровья, работоспособности и творческого мышления.

**Наталья ВАСИЛЮК,**  
начальник информационно-вычислительного центра  
ГУП ДНР «Донецкая  
железная дорога»

# На маршруты Донецкой магистрали вышли новые электропоезда

(Окончание. Начало на стр. 1)

– Сейчас, приступая к работе на новых электропоездах, важно продолжать совершенствовать знания систем подвижного состава, уметь правильно эксплуатировать новое оборудование и строго соблюдать все инструкции, поскольку ошибки здесь недопустимы, – убежден Александр Мазур. – Машинист должен быть спокоен и все держать под контролем – этому и обучаю своих учеников.

В Учебном центре профессиональных квалификаций Александр Леонидович внештатно преподает спецпредметы: управление, устройство и тормоза по электропоездам. Один из его учеников Владимир Кузьменко теперь работает с ним помощником машиниста.

– Каждая поездка интересна и не похожа на другие, – отмечает Александр Мазур. – Во время рейса наблюдаю не только за безопасностью движения, но и за пассажирами. Все они разные, со своим характером. Иногда бывают не в настроении и могут скандалить, случается, просят свою остановку и сорвут стоп-кран, все решаем на месте и действуем по инструкции. Остается надеяться, что в новых электропоездах пассажиры не только оценят удобства, но и будут беречь новые вагоны, соблюдать чистоту. Очень приятно, когда пассажиры подходят к окну кабины и благодарят за поездку.

– Новую электричку не спутаешь ни с какой другой: ЭД4М отличается характерным «лицом» – лобовой частью головного вагона. На электронном табло большими буквами высвечивается на-

правление, – описывает «новичка» машинист Виктор Соболев. За свой 30-летний стаж работы он поездил на разных электропоездах пригородного движения. Работал на поездах серий ЭР2, ЭР2Т, ЭПЛ2Т, ЭД4М-223 с системой безопасности АЛСМУ. В 2013 году поступил на работу в «Украинскую железнодорожную скоростную компанию» и водил поезда серий Hyundai-HRCs-2 на линии Интерсити+ Донецк – Киев, Skoda-EG675 – на линии Донецк – Симферополь.

– На отечественных поездах схема сделана из расчета управления тяговыми двигателями постоянного тока, – делится своим опытом Виктор Александрович. – На импортных поездах – тяговые двигатели переменного тока, управляемые IGBT-транзисторами, так что схема отличается кардинально. Современные российские поезда строятся по аналогичному принципу. У поступивших к нам электропоездов преимущество в более высоком уровне обеспечения безопасности благодаря системе КЛУБ. В пригородном движении мы несем ответственность за жизни перевозимых пассажиров. Поезд нужно вести плавно, придерживаться графика движения. Ввиду большого количества остановок на станциях и остановочных пунктах необходимо соблюдать скоростной режим во время разгонов и торможений. Локомотивная бригада должна быть предельно внимательной во избежание травмирования пассажиров автоматическими дверями – в этом плане первыми удобными поездами стали электрички серии ЭПЛ2Т, где автодвери работают по лифтовому принципу. Плавная бесшумная ЭД4М

по своим характеристикам превосходит устаревшие рижские составы.

За долгие годы службы Виктор Соболев работал почти на всех маршрутах, которые обслуживало локомотивное депо Ясиновата.

– За многолетнюю практику серьезных происшествий не было, мелкие казусы решались, как говорится, не отходя от кассы, – вспоминает железнодорожник. – В работе машиниста главное – ответственность и внимание, а также быстрая реакция и уверенность в своих действиях. Был случай на маршруте Донецк – Симферополь. На неохраняемом переезде из-за хвоста грузового поезда выскочил автомобиль. У меня была скорость 120 км/ч, но водитель увидел и быстро сдал назад, а я успел притормозить. Столкновения избежать удалось – все обошлось. Свой опыт и знания стараюсь передавать молодым машинистам и помощникам машиниста. Уже полгода обучаю молодого помощника машиниста Вадима Кожедуба, с которым и будем работать на новом электропоезде. Он старательный и перспективный работник, хорошо разбирается в специфике профессии, осталось подучить его технической стороне дела.

Машинист-инструктор Михаил Анненков на Донецкой железной дороге трудится более 25 лет, 5 из них возглавляет колонну пригородного движения. Он – машинист во втором поколении, его отец Виктор Иванович также водил электропоезда.

– Работа машиниста-инструктора колонны пригородного движения непросто, – подчеркнул наш собеседник. – Я

обязан в совершенстве знать технику, находить общий язык с бригадами. Отвечаю за соблюдение графика пригородного движения, дисциплину, безопасность. Большое внимание уделяю повышению классности машинистов. В моей колонне много высокопрофессиональных опытных машинистов, а вот помощников не хватает. Недавно слесарей обучились три молодых помощника машиниста: Вадим Кожедуб, Игорь Хмеленко и Владимир Кузьменко. Но все равно многие локомотивные бригады недоукомплектованы. Молодых кадров не хватает, а так хочется передавать свой опыт молодежи.

Очень сложно терять своих коллег, признается Михаил Анненков:

– В прошлом году в боях за село Правдино погиб наш мобилизованный товарищ – помощник машиниста Сергей Гуцал. Он принимал участие в специальной военной операции в Херсонской области.

– У нас сплоченный дружный коллектив, – говорит Михаил Викторович. – Поскольку все мы работаем на одних и тех же поездах, важно, чтобы в нашей колонне были взаимопонимание и поддержка, ведь мы выполняем одни и те же задачи. Мы с коллегами надеемся, что вскоре наступит мирная жизнь, наш подвижной состав будет пополняться новыми современными поездами, а мы будем получать достойную зарплату за наш труд. Мы сделаем все, чтобы новые электрички служили верой и правдой жителям и гостям Донецкой Народной Республики!

**Ольга КРАМАРЕНКО**

# Основа для развития создана!

Четыре года назад перед Трансграничным концерном «Железные дороги Донбасса» была поставлена цель – создать совместное единое управление железнодорожным транспортом и оптимизировать железнодорожные перевозки между Донецкой и Луганской Народными Республиками.

Детальнее о том, какими были эти 4 года, рассказал и.о. Генерального директора – председателя правления ТК «Железные дороги Донбасса» Владимир Кабацкий.

– Решение о создании Трансграничного концерна «Железные дороги Донбасса» было своевременным и, можно сказать, судьбоносным. Синхронизация работы двух дорог позволила действовать на опережение и благодаря этому быстро решать сложнейшие задачи, – подчеркнул Владимир Кабацкий. – В 2020 году были приняты беспрецедентные меры по противодействию распространению COVID-19 и в максимально сжатые сроки выполнены все противоэпидемические требования. Уже в следующем 2021 году железнодорожники увеличили объемы грузовых и пассажирских перевозок и улучшили показатели 2020 года.

В 2022 году коррективы в работу внесла специальная военная операция. Работники магистралей быстро восстановили разрушенную в результате боевых действий инфраструктуру дорог и после восьмилетнего перерыва возобновили движение трех пригородных маршрутов и одного – дальнего следования.

**– Но это – лишь небольшая часть проделанной работы и, можно сказать, форс-мажорные обстоятельства. Какие первостепенные задачи решались на протяжении 4 лет?**

– В системе железнодорожных перевозок второстепенных задач не бывает, здесь важно все! Прежде всего, была разработана и утверждена «Программа восстановления и модернизации подвижного состава и инфраструктуры на 2020-2024 годы», в которой одним из важнейших пунктов стало развитие локомотивного хозяйства.

Донецкие железнодорожники в рамках реализации Программы получили и ввели в эксплуатацию 10 электровозов серии ВЛ10, три электровоза серии ВЛ80Т, семь тепловозов серии 2ТЭ116, два тепловоза серии ЧМЭЗ, два электропоезда серии ЭД4М по 6 вагонов

каждый. Капитальным ремонтом за отчетный период отремонтировано 14 единиц тягового подвижного состава.

Локомотивный парк Луганской железной дороги пополнился девятью электровозами серии ВЛ10, тремя тепловозами серии 2ТЭ116, четырьмя тепловозами серии ЧМЭЗ, двумя электропоездами серии ЭД4М каждый по 4 вагона. Луганчане получили кран на железнодорожном ходу КЖС-16. Капитальным ремонтом отремонтировано 12 единиц тягового подвижного состава.

Кроме того, парк специальной железнодорожной техники предприятий – участников ТК «Железные дороги Донбасса» пополнился двумя мотовозами МПТ-6, автомотрисой 1АДМ-1.3 и двумя баровыми грунтовыми машинами на базе тракторов, получены и введены в эксплуатацию три электротехнические автолаборатории ЭТЛ-35К.

За 4 года много сделано для обновления и ремонта технических средств инфраструктуры дорог.

На ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» отремонтировано с использованием новой и старогодней рельсошпальной решетки на железобетонных шпалах 71,6 км пути, 42,8 км пути – на ГУП ЛНР «Луганская железная дорога».

Восстановлены ЭЦ, автоблокировка, автоматическая переездная сигнализация, оперативно-техническая связь, радиосвязь и громкоговорящее оповещение на станциях и перегонах участков Депрерадовка – Мануиловка, Дебальцево – Чернухино – Фащевка, Волноваха – Карань – Сартана, на станциях Депрерадовка, Чернухино, Волноваха, Мариуполь. Введены в эксплуатацию устройства полуавтоматической блокировки на перегонах Пантелеймоновка – Горловка, Волноваха – Хлебодаровка.

Выполнены работы по строительству ВОЛС протяженностью 24,2 км на участке Криничная – Ханженково – Харцызск – Иловайск. Уже эксплуатируется новое цифровое оборудование связи «Транспорт 30x4» на станциях



Криничная, Ханженково, Харцызск, Иловайск. Современное оборудование СЦБ было установлено на станциях Чернухино и Фащевка.

Восстановлены устройства контактной сети на участках Мануиловка – Депрерадовка, Дебальцево-Пассажирская – Дебальцево-Сортировочная, электрификация и инфраструктура на участке Фащевка – Чернухино – Дебальцево, введен в эксплуатацию пост секционирования контактной сети постоянного тока типа ПСК-3,3 кВ на станции Байрак.

Для Луганской железной дороги приобретены и введены в эксплуатацию три быстродействующих выключателя постоянного тока типа ВАБ-77 на тяговых подстанциях Родаково и Лобовские Копи, дизель-генераторный агрегат для станции Мануиловка, установка регенерации трансформаторного масла УРТМ-1Р и многое другое.

Выполненные работы позволили улучшить ряд качественных показателей. Так, участковая скорость поезда в 2019 году составляла 25,3 км/ч, по данным на 30 июня 2023 года этот показатель достиг 29,1 км/ч. Техническая скорость поезда в 2019 году была 29,6 км/ч, а к середине 2023 года составила 31,0 км/ч.

**– Как проделанная работа отразилась на качестве пассажирских перевозок?**

– Благодаря помощи российских железнодорожников Донецкой магистрали были переданы 2 современных пас-

сажирских вагонов. Недавно дорогами получены 4 пассажирских электропоезда серии ЭД4М. Два из них эксплуатируются на Луганской железной дороге, еще два недавно вышли на маршруты Донецкой магистрали.

**– Коллективы дорог работают в сложнейших условиях. Что делается для поддержки железнодорожников?**

– Сейчас наша главная задача – сохранить специалистов и привлечь на железную дорогу молодежь. За период с 2020 года по данное время среднемесячная заработная плата железнодорожников увеличилась на 52%.

Благодаря взаимодействию ТК «Железные дороги Донбасса» и ОАО «Российские железные дороги» в оздоровительных лагерях на территории Российской Федерации в 2022 году побывали почти 1000 детей наших работников, в нынешнем году к концу лета отдохнут около 900 ребят.

**– Каким Вы видите будущее железных дорог на новых территориях Российской Федерации?**

– Можно сказать, что создание Трансграничного концерна «Железные дороги Донбасса» стало первым этапом объединения магистралей, и с этой задачей мы справились. Правительством Российской Федерации 29 мая 2023 года утверждено распоряжение о создании Федерального государственного унитарного предприятия «Железные дороги Новороссии». Это следующий этап развития железнодорожного транспорта новых регионов.

## Наш профсоюз – в составе РОСПРОФЖЕЛ



Во внеочередной конференции Профсоюза работников Донецкой железной дороги приняли участие генеральный директор ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» Олег Калеватых и заместитель председателя Федерации профсоюзов ДНР Елена Мангуш.

На повестке дня стояли отчетные вопросы: о работе ПРОФДОНЖЕЛ за период с декабря 2021 года по настоящее время, отчет ревизионной комиссии, об

исполнении бюджета профсоюза за 2022 год, а также вопросы, связанные с вхождением ПРОФДОНЖЕЛ в состав Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ).

Все 49 делегатов конференции проголосовали за решение о переименовании профсоюза в Дорожную территориальную организацию РОСПРОФЖЕЛ на железных дорогах Новороссии в связи с реорганизацией структуры

ПРОФДОНЖЕЛ вошел в состав Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей. За это решение единогласно проголосовали делегаты внеочередной конференции ПРОФДОНЖЕЛ, которая состоялась 29 июня в п. Нижняя Крынка.

дороги, использовании в ее деятельности устава российского профсоюза. Также рассмотрены вопросы о переименовании и внесении изменений в выборные профсоюзные органы.

После отчета председателя ПРОФДОНЖЕЛ Михаила Чаленко и выступления делегатов Олег Калеватых проинформировал участников конференции о ситуации на железной дороге, связанной с реорганизацией отрасли, ответил на ряд вопросов, волнующих членов профсоюза на местах, а также высказал всецелую поддержку профессиональному союзу при его вхождении в российский профсоюз.

Елена Мангуш поздравила всех делегатов с принятием исторических решений,

пожелала дальнейшей плодотворной работы на благо членов профсоюза, а также познакомила присутствующих с деятельностью профсоюзных организаций Республики в переходный период и особенностями при приведении их учредительных документов в соответствие с законодательством РФ.

По завершении конференции прошло первое заседание комитета ДОРПРОФЖЕЛ на железных дорогах Новороссии, на котором были рассмотрены организационные вопросы. Затем состоялось учредительное собрание по созданию первичной профсоюзной организации ФГУП «Железные дороги Новороссии» в составе дорожной территориальной организации.

### Внимание сотрудников Донецкой железной дороги!

С целью развития спорта и физической культуры на предприятии объявляется набор в железнодорожную команду по хоккею.

Работников Донецкой железной дороги, желающих играть в отраслевой сборной, просим обращаться по телефону +7-949-377-98-53.



# В жизни всегда есть место подвигу



Юрий Трифоненко награжден медалью «За воинскую доблесть»

— Наши люди трудились на благо родного предприятия, когда Родина призвала, они, не задумываясь, встали на защиту Донбасса, — рассказал начальник локомотивного депо Ясиноватая Олег Кирик. — Для нас они настоящий пример героизма и преданности воинскому долгу. Мы ждем наших коллег так же, как ждут их родные, и желаем скорейшего возвращения с Победой.

Слесарь по ремонту подвижного состава Юрий Трифоненко награжден ведомственной медалью «За воинскую доблесть» II степени Управления Народной милиции ДНР. Награда вручена за особые отличия при несении боевой службы и боевого дежурства, за мужество, отвагу и самоотверженность, проявленные при исполнении воинского долга при обороне Донецкой Народной Республики, а также в ходе ведения специальной военной операции.

Всю свою трудовую жизнь Юрий Трифоненко посвятил локомотивному депо Ясиноватая. В 1982 году начинал

Честь, доблесть, отвага — эти качества присущи всем бойцам, сражающимся в ходе специальной военной операции. Коллектив локомотивного депо Ясиноватая по праву гордится своими коллегами, которые с оружием в руках стали на защиту нашей Родины. За проявленные мужество и отвагу четверо из них отмечены боевыми наградами.

учеником слесаря, заочно окончил Макеевский металлургический техникум по специальности «Тепловозное хозяйство». Много лет проработал слесарем тепловоза, сейчас исполняет обязанности мастера тепловозного цеха. Когда объявили мобилизацию, он решил, что должен защитить родную землю и уже 23 февраля 2022 года пошел в военкомат. По возрасту Юрия Владимировича не брали — ему уже было 56 лет. Но желание защищать Родину оказалось сильнее.

— Я хотел служить на Донбассе, — рассказывает Юрий Трифоненко. — Меня зачислили снайпером — в свое время в армии я служил в погранвойсках, окончил школу сержантского состава и умею обращаться со всеми видами стрелкового оружия. Я помогал своим сослуживцам, объяснял, что да как, все-таки армейская служба не прошла даром.

После боевого слаживания его подразделение направили в Херсонскую область.

— Я тогда пошутил, что попали мы на самый большой полигон в Европе, — вспоминает наш собеседник. — Крайней точкой, где воевал на Херсонщине, было село Осокоровка. Кстати, там находился памятный знак «Дары Херсонщины», более известный как памятник херсонскому арбузу. Интересный такой: большой зеленый полосатый арбуз со скидкой, внутри красный с семечками. К сожалению, когда покидали ту местность, увидели, что он поврежден обстрелами. В мае меня прикомандировали к артиллерийским войскам, работали на гаубицах Д-30. Как раз за хорошую и слаженную работу на арте я и получил медаль.

Юрий Владимирович на Херсонщине прошел от Каховской ГЭС до Осокоровки. Когда стояли под поселком Ме-

ловое, много раз видел, как наше ПВО сбивало вражеские ракеты, которыми били по гидроэлектростанции.

— Правый берег мы покидали по железнодорожному мосту Каховской дамбы, — вспоминает железнодорожник. — Она уже тогда имела множественные повреждения, но воду еще держала.

Для многих пребывание на фронте является испытанием на прочность, и Юрий Владимирович выдержал его с честью, выполнил все поставленные задачи командования.

— К солдатским будням, в том числе обстрелам, быстро привыкаешь, — признается Юрий Трифоненко. — Именно при выполнении поставленных боевых задач в полевых условиях постепенно приходят полезные навыки и опыт, которые помогают выживать и тебе, и твоим товарищам. Здесь начинаешь понимать, что такое боевое братство, настоящая взаимовыручка, помощь друг другу. В нашем взводе было много железнодорожников из Ясиноватой, Донецка и других городов Республики. Но я больше всего сдружился с Сергеем из Харьцызска, он работает в теплосети.

Незабываемым оказался для Юрия Трифоненко день рождения 19 июля прошлого года — встречал он его в окопе со своими боевыми товарищами.

— На фронте было всякое: и хорошее, и плохое, — рассказывает Юрий Владимирович. — Что-то и вспоминать не хочется, но оно врезалось картинкой в память. Случай был, когда в 500 метрах от наших позиций ударили ракетами из РСЗО HIMARS. Выбегает оттуда боец, у него вся спина посечена осколками — я ему оказал помощь. Думаю, надо помочь ребятам, там же еще кто-то остался в живых. Рванул туда — там все гарью затянуло. Смотрю — парень лежит без ног. Хорошо, что у меня было с собой два бинтовых пакета, но и штаниной

пришлось перевязывать — все израсходовал. Вытащил я его оттуда. Звали его Юрой, как и меня. Позже узнал от ребят, что до промежуточного госпиталя его довели, а потом мой тезка, к сожалению, скончался от болевого шока.

После вывода наших подразделений с правого берега Днепра Юрия Трифоненко передислоцировали на запорожское направление, где главной задачей в буквальном смысле слова была работа лопатой.

— Если бы не возраст, я бы и дальше продолжил службу, — признается Юрий Владимирович. — Чувствую, что там был нужнее. Переживаю за своих товарищей, по возможности созваниваюсь, узнаю, как они. Теперь работаю за себя и за тех, кто на фронте. Хочется, чтобы в наши города вернулась мирная жизнь, чтобы снова в Ясиноватую пошли электрички и на полную силу заработала Донецкая железная дорога и наше депо.

Дмитрий Чечётко, сторож первого разряда локомотивного депо Ясиноватая, награжден медалью «За отвагу» Донецкой Народной Республики. Он получил медаль за личное мужество и отвагу, проявленные в боях за взятие Мариуполя.

Дмитрий Станиславович в депо трудится с 1995 года. Начинать помощником машиниста, потом работал слесарем. После демобилизации по ранению и продолжительной реабилитации, в марте вернулся в депо, работает сторожем.

Еще два дончанина награждены медалью «Долг и обязанность» Министерства обороны Российской Федерации. 12 июня 2023 года машинистами-инструкторами локомотивных бригад локомотивного депо Ясиноватая Геннадий Загребельному и Александру Аксёнову вручены награды за отличия, проявленные в боях за город Марьинку Донецкой Народной Республики. Они и сейчас находятся на боевом посту и выполняют поставленные задачи. Их с нетерпением ждут домой семьи, родные и друзья. Мы еще услышим рассказы о подвигах и боевой жизни наших героев!

Ольга КРАМАРЕНКО

## Наставник поможет и поддержит в любой ситуации

В рамках Года педагога и наставника мы продолжаем рассказывать об опытных сотрудниках Донецкой магистрали, которые щедро делятся практическими знаниями с новичками, помогая им стать высококлассными специалистами.

Старший дорожный мастер Дебальцевской дистанции пути Михаил Павленко пришел на дорогу по велению души.

— Мама работала швеей, отец — трактористом, а меня тянуло на дорогу, — рассказывает Михаил Николаевич. — В 1992 году я поступил в Луганский техникум транспортного строительства, а в 1999-м уже окончил Харьковскую академию железнодорожного транспорта. По распределению попал на Луганскую дистанцию пути, где работал бригадиром, дорожным и старшим дорожным мастером. Затем получил повышение в должности и больше семи лет проработал заместителем начальника ПЧ.

В марте 2014 года Михаила Павленко командировали в Дебальцевскую дистанцию пути, там он работает постоянно с 2015 года.

Михаил Николаевич убежден, что профессиональное наставление молодежи — неотъемлемая и очень важная

часть его работы.

— Сколько работаю — столько и обучаю, — рассказывает Михаил Павленко. — На любой должности к более опытным специалистам всегда приходят молодые. Учим, показываем и разбираем на примерах правильные и ошибочные варианты работы, чтобы не было впоследствии производственного травматизма. За более чем двадцатилетний стаж работы я сталкивался с разными ситуациями, все это — настоящий клад знаний, который нужно передавать дальше.

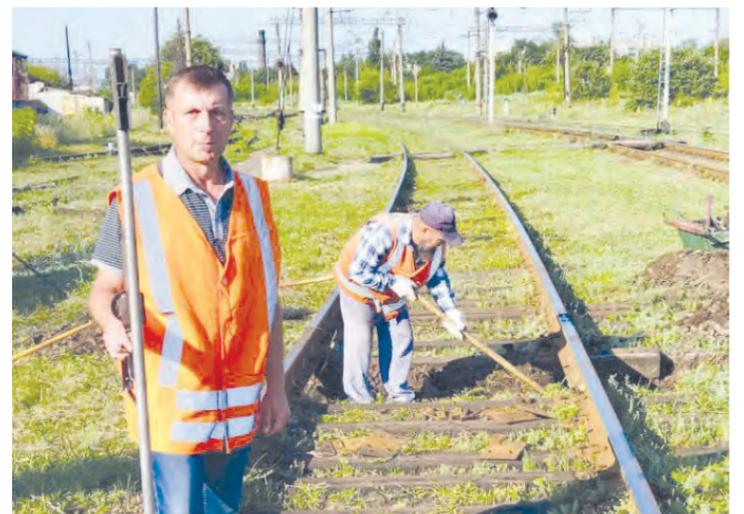
С огромной благодарностью вспоминает годы работы под началом Михаила Павленко его ученик, дорожный мастер дистанции пути на станции Дебальцевка Луганской железной дороги Антон Федон.

— Замечательно, когда у тебя есть наставник, который всегда подскажет, поможет, поддержит. Именно таким старшим товарищем был для меня Михаил Николаевич. Благодаря ему я

постоянно повышал квалификацию и ощущал движение вперед. Он — настоящий профессионал и очень хороший человек, позитивный, умный, начитанный. Мало того, что он всегда руководил рабочим процессом, так еще и лично помогал, трудился вместе со своим коллективом, в том числе и с помощью лома. Михаил Николаевич — не тот руководитель, который лишь погоняет, а тот, кто тянет впереди всех.

Перенимал опыт у Михаила Павленко и ныне работающий заместителем начальника Луганской дистанции пути Игорь Приходько. Он с признательностью вспоминает безотказность наставника, отмечает его высокий профессионализм.

— Михаил Николаевич обучил меня таким аспектам железнодорожной работы, о которых я, несмотря на теоретическую подготовку, не имел и представления. При этом я научился у него стрессоустойчивости, важному правилу: не



нервничать по пустякам, быть ответственным и честным в труде. За годы работы я понял, что наставничество — дело нужное. Но для этого наставник должен хотеть и уметь объяснять, а ученик — впитывать и усваивать необходимую информацию. С Михаилом Николаевичем Павленко у нас так и получилось.

Сегодня наставник продолжает свой трудовой путь и отмечает важность взаимного

сотрудничества и с подчиненными, и с руководством.

— Вместе мы планируем и организуем работу, — говорит Михаил Павленко. — Каждый шаг требует тщательного подхода как от нас — опытных сотрудников, так и от молодых. Именно так — при добросовестном отношении к своей работе и преемственности трудовых поколений будет толк.

Алексей КУЧЕРЯВЫЙ

# Цветы – это нотки нашей души

В региональных советах ветеранов Донецкой железной дороги работают люди талантливые и разносторонние. По случаю Дня дачника, который отмечается в России 23 июля, председатель Дебальцевского регионального совета ветеранов Эльвина Гончарова и член Донецкого регионального совета ветеранов Валентина Сухинина рассказали о своем увлечении – разведении цветов.

Прекрасные розы, разноцветные ирисы, нежные ромашки, яркие лилейники, а в общей сложности сотни удивительных цветов раскинулись на довольно небольшом придомовом участке Эльвины Гончаровой.

– Мое увлечение началось 20 лет назад с разведения роз, тюльпанов, нарциссов и гиацинтов. Практически любая моя поездка заканчивается тем, что я привожу новый саженец. Помню, когда ездила в гости к сестре в Краснодар, всегда ходила на местный рынок, а там глаза разбегались от разнообразия сортов растений. Какие-то цветы обмениваю у таких же садоводов-любителей. Раньше еще находила через объявления в газетах, а сейчас заказываю через интернет. Первое время высаживала цветы возле дома у мамы, потом начала украшать свой участок. Признаться, увлечение стоит немалых денег, но цветоводством я «болею» – бывает, влюбляюсь в цветок с первого взгляда. Так и появляются на моем участке новые сорта юкки, фиалок, лилейников, хосты.

На садовом участке Эльвины Дмитриевны целое царство ирисов, которые радуют глаз и восхищают своим разнообразием.

– Ирисы – одни из моих самых любимых цветов. Сейчас у меня их около 70 сортов. Мне больше всего нравится «бородатый» ирис из-за его удивительных курчавых гофрированных лепестков.

Сад Эльвины Дмитриевны цветет и благоухает с ранней весны до поздней осени. Дольше всего радуют глаз розы, некоторые из них благодаря трепетному уходу цветут по несколько раз в году.

– Роз у меня 67 сортов. И они требуют ухода больше остальных. Если розу не обрезать, она вообще цвести не будет, поэтому я срезаю стебель, оставив 5-6 листиков снизу, тогда цветонос получится высоким и пышным.

Ярко цветущее великолепие вызывает настоящий восторг у тех, кто заглядывает в гости к железнодорожнице

или проходит мимо ее дома по улице. И, конечно, даже несведущий в садоводческом деле человек понимает, сколько труда и души надо вложить, чтобы можно было вот так стоять и просто любоваться бескрайним цветочным раем.

– Я уже человек довольно немолодой, но работаю много. Как только сходит снег, нужно сгрести старые листья и полить цветы раствором марганцовки, чтобы никакие вредители не завелись. Сей-



Эльвина Гончарова

час основная работа – прополка и полив, на который у меня может уйти целый день. Это тяжело, но трудиться вот так, не покладая рук, мне только в радость, ведь цветы – это нотки нашей души.

Если еще чуть дальше прогуляться по садовому участку Эльвины Гончаровой, то можно увидеть вечнозеленые туи и плодовые деревья, здесь же кусты малины, ежевики, клубники.

Член Донецкого регионального совета ветеранов Валентина Сухинина убеждена, что самое прекрасное летом – это цветы! Ведь они радуют нас, как ничто другое. Можно бесконечно любоваться их красотой, вдыхать неповторимый аромат, и с удовольствием созер-

цать плоды своих трудов. Валентина Алексеевна каждый день посвящает уходу за цветами, которые с благодарностью дарят ей свою нежную красоту.

– На нашем участке возле дома растут плодовые деревья, кустарники, есть маленький огород с помидорами-огурцами, но все съестное постепенно вытесняют цветы. Весной, когда земля только-только отходит от зимы, на свет появляются первоцветы, и как же душа радуется подснежникам, крокусам, гиацинтам, морю тюльпанов и нарциссов. Даже калюжница-завоевательница вызывает умиление, и дальше, как в калейдоскопе: одни цветы сменяют другие – и так до поздней осени.

Я помню, как у меня в саду появился тот или иной цветок. Многие, конечно, покупала на рынке, но особенно дороги те, что мне дарили сестры, коллеги, соседи – вот уж поистине память на долгие годы. Я не расстаюсь с ирисами, пионами, сиренью, которые сажали еще наши родители.

Только дилетант может подумать, что ухаживать за цветами легко и весело. Порой после работы в цветнике у меня появляется желание купить машину асфальта, но мрачные мысли уходят, стоит лишь взглянуть в «лицо» розам, ромашкам, лилиям, макам. Посмотришь на это розово-бело-красно-желтое буйство – и забываешь обо всем.

В этом цветочном фейерверке у меня есть своя любимица. Это роза. Мне приятно выйти рано утром с чашечкой кофе в сад, посмотреть, расцвела розочка или нет. И когда она цветет и радуется, становится теплее на душе. Их у меня, наверное, кустов тридцать, и бывает, когда я слишком увлекаюсь работой на участке, мне кажется, что розы мне говорят: «Ну, подними голову, посмотри на нас!» Я смотрю, а они все расцвели. Красота неопишима!

В своем садоводческом деле я люблю экспериментировать. Однажды я решила на свой страх и риск выкопать газанию и пересадить в горшочек, чтобы перезимовала в доме. В домашних условиях она, правда, не цвела, но хорошо разрослась. Весной я цветок разделила на несколько кустиков и высадила на улице. Все получилось, и теперь я так делаю каждый год.

Иногда говорю себе: «Все, больше никаких цветов я не покупаю, дать бы ладу тому, что есть». Но вот недавно увидела в чьем-то саду розу необыкновенной расцветки и поняла – хочу

такую же. В этом деле зависть – двигатель прогресса!

Если вдруг появляется на клумбе свободное место, я его чем-нибудь заполняю – ставлю покрашенные какие-то семейные «реликвии», накопившиеся за жизнь, например, керамические куманцы, крынки, устрашающих размеров вазы, смешные детские игрушки. Главное – не переборщить с количеством.

Любить цветы, ухаживать за ними – это главное, но нужно обязательно делиться всей этой красотой, поэтому хочу всем посоветовать: сажайте цветы возле своих домов, бросайте семе-



Валентина Сухинина

на на пустырях, возле мусорников – и, глядишь, цветы вытеснят сорняки, бурно прорастающие на нашем жизненном пространстве.

Мой младший внук как-то озвучил свои желания – хочу, говорит, чтобы не было войны и чтобы была вода. Если хорошенько подумать – это то, о чем мы все мечтаем. И я уверена, что если хотя бы эти наши желания исполнятся, то будут всех нас окружать цветы необыкновенной красоты.

По случаю праздника Дня дачника Валентина Сухинина пожелала всем мира и здоровья:

– Здоровья, чтобы работать, создавать цветочную красоту, а она, в свою очередь, будет давать всем нам силы. Поэтому любите цветы, сажайте их – и всегда будете красивы и с хорошим настроением!

Елена СУШКОВА

## «Локомотив» промчался первой сменой

В детском оздоровительном лагере «Локомотив» в Ростове-на-Дону 12 июля завершилась первая смена. Тридцать детей железнодорожников из Дебальцево, Иловайска, Енакиево, Горловки и других городов ДНР получили заряд положительных эмоций и ярких впечатлений.

ДОЛ «Локомотив» расположен на острове Зеленый в городской черте Ростова-на-Дону. Приехавших сюда ребят ожидали интересные яркие развлечения и познавательные мероприятия. Первая смена в лагере была организована под лозунгом «Страна железных дорог – мы вместе!».

Скучать отдыхающим было некогда – смена деятельности происходила несколько раз в день. Для детей были организованы многочисленные кружки, проводились соревнования, ролевые игры, выездные экскурсии, развлекательные шоу-программы, конкурсы, а по вечерам устраивались веселые дискотеки. В гости к ребятам приезжали специалисты структурных подразделений Северо-Кавказской железной дороги и ветераны-

железнодорожники, которые знакомили подрастающее поколение со своей очень важной, нужной и интересной работой.

Четкий распорядок дня, сбалансированное пятиразовое питание, свежий воздух – все это способствует оздоровлению юного поколения. Много внимания в «Локомотиве» уделяется занятиям спортом и пропаганде здорового образа жизни – здесь работают секции, оборудованы специальные площадки для пляжного футбола, волейбола, баскетбола, настольного тенниса и аэрохоккея. Также дети могут насладиться водными процедурами в открытом бассейне.

У инженера по эксплуатации локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское Сергея Чернышева в ДОЛ «Локомотив»

отдыхал сын Богдан.

– Мой сын поехал в лагерь впервые, и в начале смены, когда не ладилось с погодой, звонил чуть ли не каждый час, просился домой. Но он очень быстро освоился: занимался в кружках, участвовал в спортивных соревнованиях, особенно радовался бассейну, потому что дома возможности вдоволь поплавать нет. Мы искренне рады, что летом ребенку не пришлось развлекаться играми в телефоне, он смог полноценно отдохнуть и оздоровиться.

Очень понравился первый опыт поездки в детский лагерь и юной горловчанке Милене. Ее мама, дежурная по станции Енакиево Надежда Зюзина, рассказала, что дочка вернулась домой с прекрасными впечатлениями.



– Милене очень хотела в лагерь, и наши надежды полностью оправдались, – с благодарностью говорит железнодорожница. – Каждый день она узнавала что-то новое, воспитатели и вожатые были очень хорошими, участливыми и компетентными. Дочка научилась создавать красивые поделки из бисера, участвовала в разных конкурсах, нашла новых друзей среди детей ростовских

железнодорожников, с которыми теперь переписывается. Уже сегодня она мечтает о новой поездке в лагерь.

Напомним, что оздоровление детей железнодорожников из ДНР организовано на безвозмездной основе. Вторая смена в ДОЛ «Локомотив» проходит с 15 июля по 4 августа, третья – с 7 по 27 августа.

Александр КОВАЛЕНКО

# Железная дорога – связующая нить поколений



**Основатель династии Семен Тимофеевич Немшилов с семьей**

Удостоверения, наградные документы, семейные фото хранят в семье Марины Бодровой, как реликвию. Особенно дороги для нее черно-белые снимки прошлого века.

– У меня личных фотографий немного, но те, что есть – бесценны. Вот прадедушка Семен Тимофеевич, – рассказывает Марина Бодрова, указывая на художавшего мужчину в кепке и пальто. – А на этом фото – семья моей мамы возле новогодней елки: бабушка Валентина Николаевна, дедушка Виктор Семенович, мама и дядя Юра. А вот – дедушка Витя в кабине машиниста. На этой фотографии – моя мама, когда работала поваром, а тут она – после партсобраний.

– Семья значит для меня очень много, – признается Марина Николаевна. – Семейные отношения моих бабушки и дедушки, родителей – всегда были для меня примером. Главными для них были взаимопомощь, забота, умение выслушать друг друга. Бывали, конечно, и ссоры. Куда без них? Но они были незначительными и заканчивались взаимными уступками

родителей – они обсуждали какие-то рабочие моменты, делились новостями. Мне, как ребенку, многое было непонятно, но интересно. Именно такая атмосфера сейчас царит и в моей семье.

Марина Бодрова – железнодорожница в четвертом поколении. Основателем династии стал ее прадед Немшилов Семен Тимофеевич, посвятивший 35 лет работе в паровозном депо Иловайск.

– Своего прадедушку помню плохо, он ушел из жизни, когда я была маленькой, – вспоминает наша собеседница. – Родился он в 1904 году. В 25 лет пошел работать на железную дорогу. Знаю, что трудился он старшим мастером водоснабжения – управлял паровозы. На своем жизненном пути Семен Тимофеевич встретил будущую супругу Дарью. У них родилось трое детей: дочь Наталья и два сына – Виктор и Валентин. Наталья рано умерла. А братья дружили на протяжении всей жизни и так же, как отец, связали судьбу с железной дорогой.

– Оба брата работали в локомотивном депо Иловайск ма-

Любить семью, сохранять крепкие родственные связи и из поколения в поколение передавать верность выбранной профессии – вот главные жизненные принципы семьи Марины Бодровой, табельщика станции Иловайск. Марина Николаевна – потомственный железнодорожник. На «железке» работал еще ее прадед Семен Тимофеевич Немшилов, а общий трудовой стаж этой славной династии превышает 220 лет.

Начинал кочегаром, затем работал машинистом тепловоза и машинистом-инструктором, на пенсию вышел в 1994 году почетным железнодорожником. Для меня он на всю жизнь остался эталоном настоящего профессионала. Отчетливо его помню – высокого, солидного, красивого в железнодорожной форме. Его внешний вид вызывал у меня трепет и уважение.

Водил дедушка тепловоз ЧМЭЗ. В детстве я не раз бывала у него на работе. В кабине машиниста он мне прокатиться не разрешал, а вот посидеть там можно было. До сих пор помню кабину машиниста – множество кнопок, датчиков, а еще – удивительный вид, который открывался из окна, и ни с чем не сравнимое чувство железной мощи.

Еще одно из воспоминаний детства – как мой дедушка-машинист с чемоданчиком в руках возвращался с работы. Я его всегда с нетерпением ждала, потому что знала – он мне обязательно что-то принесет от «зайчика». Угощения были обычными: вареное яйцо или кусочек сала, но мне они казались самыми вкусными!

Дочь Валентина Семеновича Немшилова Наталья Кудрицкая продолжила династию железнодорожников. Сейчас она работает оператором при дежурном по станции Иловайск.

Выбрала для себя железнодорожную стезю и дочь Виктора Семеновича Немшилова, мама нашей героини Наталья Ковалева. Она проработала на Донецкой железной дороге 33 года.

– Маленькой я очень любила бывать у мамы на работе, – вспоминает Марина Бодрова времена, когда ее мама работала поваром в железнодорожном ресторане на вокзале Иловайск. – Ресторан тогда только открылся и впечатлял своей красотой – помещения, заполненные светом, высокие потолки, мебель, оббитая красным бархатом. Я любила наблюдать за посетителями и за тем, как кипела жизнь. Меня там всегда угощали вкусными пирожными. Мама очень хорошо готовила, и ей это никогда не было в тягость, поэтому она и дома часто нас баловала всякими вкусностями.

Трудилась Наталья Викторовна и шеф-поваром в бригадном доме, затем работала кладовщицей в СМЭУ Иловайск.

Марину Бодрову судьба также связала с железной дорогой, и вот уже 30 лет она работает на станции Иловайск.

– После окончания школы я поддавалась веяниям моды того времени, и, как многие мои подружки, выбрала швейное дело – поступила в Старобешевское училище. Но во время учебы я поняла, что шитье – это не мое, и тогда родители предложили мне пойти работать на железную дорогу, – рассказала Марина Николаевна. – Для меня это было волнительно, поскольку на «железке» работает почти вся моя родня, я чувствовала огромную ответственность перед ними. Но близкие меня

табельщиком на станции Иловайск.

– Мне моя работа очень нравится, и я ее действительно люблю, – признается она. – У нас в коллективе работает 120 человек, в мои обязанности входит составление графика выхода сотрудников, учет отработанного времени, переработок и многое другое. По большей части работа связана с общением с людьми, но это мне в ней и нравится. Главное – приходиться в хорошем настроении, тогда любые задания будут по плечу.

Супруг Марины Николаевны Сергей Николаевич Бодров – тоже железнодорожник, он больше 20 лет проработал в локомотивном депо Иловайск водителем.

Их дочь Анастасия – представительница уже пятого поколения железнодорожников. В 2018 году она окончила Харьковский государственный университет железнодорожного транспорта, получила степень магистра по специальности «Транспортные технологии». Сейчас работает дежурной по станции Иловайск.

– Я рада, что выбрала железнодорожную профессию, это был мой осознанный выбор, – с улыбкой говорит Настя. – Первое время многому приходилось учиться на практике, но я во всем разобрались. На дороге я работаю уже более десяти лет. Спасибо за поддержку моим родным и коллективу, который за это время стал для меня второй семьей.

– Я рада, что родилась и выросла в окружении железнодорожников, – сказала в заключение Марина Бодрова, – ведь наша магистраль связала крепкой нитью пять поколений моего рода, сыграла важную роль в судьбе каждого из нас. Надеюсь, что наша династия будет продолжаться, а общий трудовой стаж всех ее представителей увеличится в разы.

**Елена СУШКОВА**



**Виктор Семенович Немшилов работал машинистом тепловоза**



**Наталья Ковалева (слева в первом ряду) с коллегами-сотрудниками железнодорожного ресторана вокзала Иловайск**

и подшучиванием. Для нашей семьи работа на железной дороге всегда была тем надежным тылом и поддержкой, которые давали уверенность в завтрашнем дне. Я помню, как еще маленькой часто слушала рассказы дедушки, разговоры

шенистами. Валентин Семенович Немшилов проработал на дороге 35 лет, – рассказывает о своем двоюродном дедушке Марина Бодрова. – Мой родной дедушка Виктор Семенович поступил на железную дорогу, когда ему было 19 лет.



**Марина Бодрова с дочерью Анастасией и тетей Натальей Кудрицкой**

# Генератор инженерной мысли

Родословная Донецкой магистрали связана со многими незаурядными личностями. В их числе – главный инженер Донецкой железной дороги Игорь Жуков, блистательный технар и генератор оригинальных идей, которому не было равных на отрезке в несколько поколений.

Не было у нас другого главного инженера, о котором простые железнодорожники вспоминали бы со столь искренним почтением. И до него, и после хватало виртуозов технической мысли, но Жуков был особенным. Прделанная им работа беспрецедентна по размаху, масштабам и степени значимости. Он стал ровней тем, кого теперь, по прошествии времени, можно смело причислить к великим мастерам железнодорожного дела. Не случайно Жукову неоднократно предлагали возглавить разные железные дороги страны. Но от заманчивых предложений он всякий раз отказывался, поскольку был напроочь лишен честолюбивых амбиций. Сменить место прописки для него означало бы предательски отречься от родного Донбасса, к которому основательно прикипел душой.

Вся сеть в свое время была наслышана о его остроумии и умении находить незаурядные решения, казалось бы, в безвыходных ситуациях. Он продемонстрировал феноменальную «живучесть» на должности главного инженера Донецкой

примечательной особенностью мне поведал его сын Михаил, ныне кандидат медицинских наук, известный пластический хирург. «Даже находясь на рижском взморье или крымском побережье, отец по несколько раз в день звонил в управление дороги и держал на контроле самые горячие вопросы, связанные с модернизацией и обновлением структурных подразделений магистрали». И это разительно отличало его от многих других руководителей, считавших личный отпуск своей неприкосновенной «святыней». А он и законные дни отдыха готов был безропотно пожертвовать в пользу любимого дела. Словом, отдавал работе больше, чем брал от нее. А еще в каждый отпуск он таскал с собой чемодан книг, которые читал взахлеб. Библиофил Жуков старался приобщать к безупречному литературному вкусу всех своих знакомых. Как утверждали знавшие его люди, Игорь Михайлович, подобно опытному педагогу, был крайне заинтересован в железнодорожнике интеллектуальном, глубококом, начитанном...

брожелательностью. Казалось, что незримый магнит, находившийся где-то внутри Игоря Михайловича, мгновенно притягивал и располагал к нему людей.

И горе было тем, кто взял за моду унижать подчиненных. Заносчивых начальников Игорь Михайлович на дух не переносил и старался не пускать на порог своего служебного кабинета.

У Жукова вовсе не было написано на роду стать железнодорожником. Он – выходец из семьи потомственных школьных учителей, от которых унаследовал тягу к знаниям и врожденное чувство любви к книгам. Ничто так сильно не убеждает человека, как живой пример перед глазами. От этого фактора никак не отмахнуться. Родительское влияние сделало свое дело: Игорь вырос в атмосфере доброты и интеллигентного общения. С ранней юности ему пророчили успешное педагогическое будущее, но он, к немалому изумлению родителей, выбрал рельсовую колею.

Железная дорога увлекла за собой, как нередко притя-



ководителя Краснолиманского отделения. В свое время его заметил начальник дороги Яков Кривенко и, переведя в Донецк, поставил на рельсы гарантированного успеха.

Теперь, пожалуй, и не вспомнить, кто первым предложил создать на Донецкой дороге клуб «Рационализатор-100», но именно при Жукове он получил второе дыхание и широкий простор для внедрения всего самого передового и нового. Игорь Михайлович стоял у истоков рождения многих нужных разработок, которые двинули нашу дорогу далеко вперед. Благодаря главному инженеру рационализаторство проникло в самые отдаленные уголки дороги. Энтузиасты-изобретатели в то время жили в забытых Богом селах, а теперь их там днем с огнем не сыщешь. Свои новаторские поиски Жуков вел в сфере энергосбережения и сумел сократить расходы во второй половине восьмидесятых годов почти вдвое по сравнению с предыдущей пятилеткой. Он всюду старался уходить от привычных шаблонов. И там, где это удавалось, почти неизбежно приходил ожидаемый успех.

Можно с уверенностью сказать, что свидетельство о рождении электрификации на Донецкой железной дороге было выписано именно Жуковым. На его бытность выпал самый сложный этап перевода дороги на электротягу. В конце 1963 года первые электропоезда по участку Донецк – Мариуполь-Порт протяженностью 126 километров. На упомянутом направлении были полностью смонтированы и подключены тяговые подстанции, оборудованы служебные помещения для работников дистанции электроснабжения. Всего за пять лет плодотворной работы были переведены на электрическую тягу все важнейшие грузонапряженные направления Донецкой железной дороги.

В эпоху 80-х под руковод-

ством главного инженера Жукова была проведена реконструкция Ясиноватского, Дебальцевского, Иловайского, Константиновского и Красноармейского узлов. Только обновление Иловайского хаба позволило увеличить вес отправляемых поездов на 26%. А при реконструкции станции Ясиноватая были сооружены новые транзитные паркы на 20 путей, модернизированы горловины, усилено путевое развитие сортировочного хозяйства станции. Все это в конечном счете позволило сократить простой локомотивов на 21% и ежегодно сверх плана отправлять в путь до 800 поездов.

При непосредственном участии Жукова комплекс зданий управления дороги в Донецке значительно расширил свои горизонты: построен Дом связи, возведено четырнадцатиэтажное здание, где разместились вычислители дороги, создан единый центр управления перевозками – первый в Советском Союзе!

Игорь Михайлович активно решал вопросы и социальной направленности: курировал строительство нескольких больничных комплексов в Луганске, Дебальцево и Волновахе, 10-ти спортивных площадок и возведение сотен многоэтажных домов на узлах и станциях.

Он не исчерпал себя даже будучи на пенсии. Уйдя на заслуженный отдых в далеком 1989 году, Игорь Жуков почти десять лет преподавал профильные дисциплины в железнодорожном институте. И не просто преподавал, а буквально фонтанировал незаурядными идеями, которые с годами не иссякали.

Коллеги до сих пор вспоминают об Игоре Михайловиче с особым почтением. В Музее истории и развития Донецкой железной дороги собрана внушительная экспозиция о главном инженере Жукове.

**Виктор СВЕРДЛОВ**



Выступление Игоря Жукова на семинаре профсоюзных работников в Донецке, октябрь 1986 года

магистрали, на которой пребывал без малого 27 лет! Игорь Михайлович работал бок о бок с самыми известными руководителями нашей дороги: Яковом Кривенко, Виктором Приклонским, Александром Кожушко. И каждый из них не только надеялся на его чем-то особенным, но и сам перенял от Жукова неустойчивое стремление к успеху. Он приложил немало усилий для улучшения технической оснащённости Донецкой дороги. При нем «магистраль угля» постоянно наращивала мускулатуру и уверенно вела спор за чемпионство в отраслевых соревнованиях.

Игорь Михайлович не ослаблял производственную хватку даже будучи в отпуске. Об этой

В советскую эпоху к вышестоящим руководителям было принято относиться с изрядной долей чинопочтения, а вот при общении с Игорем Михайловичем тон задавался совсем иной: равного с равным. Игорь Жуков никак не вписывался в типичный образ властного руководителя, достигавшего своей цели низкими вибрациями в голосе. Буквально все, кто знал Игоря Михайловича с ближнего расстояния, сходились во мнении: он обладал чертами чистокровного интеллигента. Под его магию обаяния попадали многие современники. Даже бывалых железнодорожников, отработавших десятки лет на транспорте, Жуков способен был удивить своей подчеркнутой до-

гивает путешественника неизведанный континент. В 1942 году Игорь с отличием окончил среднеобразовательную школу в родном местечке Соркино Новосибирской области и вскоре уверенно проложил себе дорогу в Днепропетровский институт инженеров транспорта, в который поступил с первой попытки.

После долгожданного дипломирования наш герой с опережением графика начал восхождение наверх. Но окреп и сформировался как специалист в структурных подразделениях Иловайского узла, где дослужился до начальника крупнейшей станции на знаменитом Кавказском ходу. А затем вырос до первого ру-

# «Клевые» места в секрете не держу



Природа, удочка, тишина и полное умиротворение. Во второе воскресенье июля профессионалы и любители отмечают День рыбака. Старший электромеханик высоковольтной электролаборатории Иловайской дистанции электроснабжения Денис Авдеев – рыбак с более чем 15-летним «стажем». В преддверии праздника он поделился с читателями «Железнодорожника Донбасса» собственными секретами и премудростями рыболовного мастерства.

разнообразные наживки и прикормки. К любимому увлечению он приобщил всю семью. До 2014 года рыбалкой увлекалась и его жена Ольга, тоже железнодорожница. А сейчас и сыновья нашего героя Влад и Данил часто просят отца взять их с собой.

– Оля рыбалку очень любит. Когда у нее было время, она часто ездила со мной и даже ловила больше, чем я. Ей присуща, так сказать, рыбацкая масть, – с гордостью рассказывает о супруге Денис Авдеев. – Сейчас с собой на рыбалку стараюсь брать детей. Они даже готовы вместе со мной встать в три часа утра. У младшего сына Данила уже есть своя удочка, о которой он мечтал. Сыновьям рыбалка очень нравится, а если клюет, то восторгу нет предела!

В Иловайской дистанции электроснабжения людей, увлекающихся рыбной ловлей, много. И при первой возможности они стараются выбраться на совместную рыбалку.

– С ребятами мы любим ездить с ночевкой. Обязательно берем с собой палатки, мангал, казан. Главное блюдо – конечно, уха, приготовленная из только что пойманной рыбы. Особенно приятно выбраться всем вместе куда-то на День рыбака. В позапрошлом году наш профсоюз выделил деньги, и мы ездили на Буденновский ставок. Это стало для нас настоящим праздником!

Свои «клевые» места Денис

Юрьевич в секрете не держит. Но признается, что таких у нас в республике сейчас немного, поэтому, чтобы поймать рыбу, нужно хорошо потрудиться.

– Лучшее всего у меня клевало на втором иловайском городском ставке. Там я поймал свою самую большую рыбу – белого амура весом 3 кг 800 г. Часто езжу на Ольховское водохранилище, за Каракубу на речку Кальмиус. На Старобешевском водоеме у меня был самый большой улов по количеству рыбы – около 8 кг. Но больше всего я люблю бывать на нашем третьем городском ставке, где я отдыхаю и телом, и душой.

Как отмечает Денис Авдеев, успех рыбалки зависит от многих факторов и, в первую очередь, от желания и возможности экспериментировать. За полтора десятка лет он вывел собственную формулу рыболовного мастерства.

– Мое личное мнение, что многое зависит от погоды. Лучше всего ловить в ясный солнечный день, при небольшом ветре и не очень высоком атмосферном давлении, не в новолуние и не в полнолуние, – делится секретом Денис Авдеев. – Имеет значение, конечно, и наживка. Чтобы понять, на что клюет рыба, на водоем нужно съездить два-три раза. Я ловлю на кук, пенопласт и разнообразные каши. Например, сазан и амур хорошо клюют на кукурузу и медовый кук. Карасю больше нравится чесночный кук и пенопласто-

вые шарики. Каши готовлю, в основном, из гороха, пшена, добавляю перловку – чем крупнее зерно, тем быстрее подойдет крупная рыба. Плюс добавляю магазинные каши с ароматизатором.

Рыбалке Денис Юрьевич посвящает каждую свободную минуту, отпуск старается проводить поближе к водоемам.

– Куда бы я ни ехал в отпуск, рыболовные снасти всегда со мной, – отмечает железнодорожник. – Например, люблю ловить рыбу, когда езжу в Федосию. Рядом с городом есть поселок Приморский, где установлен пирс, с которого ловят рыбу. На местные снасти, так называемый самодур – это своеобразная гирлянда, на которой расположено от восьми до двенадцати крючков, там клюет знатная ставридка. Бывает, закидываешь спиннинг, тянешь-крутишь потихоньку и слышно, как по одной рыбке на крючок цепляется, а тянуть становится все тяжелее.

Несмотря на острую нехватку времени, Денис Юрьевич не может не думать о рыбалке. В этом году его друзьям уже удалось порыбачить в Ростовской области, пригласают и его.

– Знакомые ездили на ставки за Матвеевым Курганом – наловили много. Вот теперь и я хочу там порыбачить, – делится планами Денис Авдеев. – А еще хотелось бы половить рыбу на реке Миус. Если найду время, обязательно туда поеду!

Елена СУШКОВА

– Для меня рыбная ловля – это отдых, она дает мне возможность отдохнуть от работы, забот, снять негативное напряжение. С рыбалки я приезжаю совсем другим человеком – отдохнувшим и полным сил. Даже если не клевало, все равно получаю удовольствие, – признается Денис Юрьевич.

Еще год назад застать в выходной день Дениса Авдеева дома было практически невозможно. Ни свет ни заря он отправлялся на рыбалку. Сейчас все по-другому – многие выходные он проводит на работе. Коллектив дистанции восстанавливает объекты электроснабжения, поврежденные в результате обстрелов. Но даже при таком плотном графике он старается найти время для любимого увлечения.

– Снасти у меня всегда наготове, и как только понимаю, что завтра свободный день, начинаю обдумывать, куда отправиться на рыбалку. Не-

давно ездил на наш местный третий городской ставок. Улов был не очень большой – взял сазанчика на килограмм, окуней, карасей, но удовольствия получил, как всегда, много, – признается наш собеседник.

Своим увлечением Денис Юрьевич обязан отцу Юрию Евгеньевичу, который всю жизнь проработал в локомотивном депо Иловайск. Он хоть был не профессиональным рыбаком, но смог еще в детстве привить сыну любовь к рыбной ловле.

– Когда мне было 10 лет, папа купил для меня собственную поплавочную удочку, и мы с ним вместе пошли рыбачить. На червя наловили полный молочный бидончик красноперок, – с улыбкой вспоминает Денис Юрьевич.

Серьезно заниматься рыбалкой Денис Авдеев начал в 25 лет. Сейчас в его рыболовном арсенале спиннинги,

Часть глаза	Пузырчатая масса	На перекрестке							
		Вид дивана	Опора в сооружениях	Гастрольный марафон	Клише подписи	Стремится к личной выгоде			
Анатомия	Немецкая дама			Травма от удара					
		Сов. футб. вратарь			Человек-тележка	«Взрывник»			
	Некрасов, поэма	Гимнастическая фигура	Печальный аккорд	Шифрин				Парламент Украины	
	Прибрежный участок моря	Дерев. дом			Озероморе, Казахстан	Согласие			
				Военный сигнал					
	Глухая ...	Золотая ...			Жизнь по шаблону	Состояние воды			
				Она же буква					

## С рыбалкой по жизни

Миллионы рыбацких историй со всего мира стали основой для целого ряда неповторимых рекордов, уникальных традиций и даже произведений высокого искусства.

- Самая долгая борьба между человеком и рыбой (черным марлином) длилась около 32 часов. К сожалению, поймать ее так и не удалось, леска оборвалась.
- В Амазонке водится такая рыба, как электрический угорь. Мощность его тела составляет 500 вольт. Местные жители, прежде чем начать вылавливать его, заводят в воду стадо коров, на которых угри тратят весь свой заряд. После этого местным остается только их поймать.
- Самый старый рыболовный крючок, найденный археологами, был сделан около 42 тысяч лет назад.
- Больше всего видов рыб живут в реке Амазонке – гораздо больше, чем во всей Европе.
- Возраст рыбы можно определить по кольцам роста на ее чешуе. С годами количество чешуи у рыбы не растет, но сама чешуя вместе с рыбой увеличивается в размерах.
- Римляне и греки думали, что скаты обладают недюжинной энергией, поскольку в те времена люди не имели представления об электрике. В древности считалось, что скат – это лечебная рыба, и их использовали для проведения сеансов шоковой терапии. Если человек страдал от головных болей, ему на голову накладывали эту рыбу.
- В среднем летучая рыба может планировать на протяжении 50 метров, но были зафиксированы случаи, когда отдельные экземпляры парили 200 метров над водой. При полете эти рыбы могут достигать высоты до 6 метров.
- Наиболее ядовитой рыбой в мире является бородавчатка, или рыба-камень. Укус этого морского монстра вызывает шок, паралич и даже смерть, если в первые несколько часов после отравления не принять меры.

Отвѣты на сканворд  
 По горизонталу: Светофор, Веко, Фрай, Рукша, Саша, Яшин, Ефим, Изба, Мур.  
 По вертикали: Орд, Лед, Темпера, Липера.  
 По перекрестку: Софа, Турне, Факсимиле, Реач, Скенет, Шпагат, Му-  
 нор, Заря, Ушб, Арап, Минер, Рада.