

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК ДОНБАССА

26 января 2024 г.

№1 (11628)

Цена договорная

Газета Донецкой железной дороги

ФГУП «ЖДН» получены лицензии на перевозку пассажиров и грузов

Сегодня Федеральное государственное унитарное предприятие «Железные дороги Новороссии» серьезно занимается планированием, работает с грузоотправителями металлургического комплекса, угольной отрасли, производителями зерна, собирает информацию об объемах, номенклатуре грузов. Об этом рассказал газете «Гудок» и.о. генерального директора ФГУП «Железные дороги Новороссии» Андрей Казаков.

«Сейчас в нашей компании трудятся уже 14 942 человека, к концу месяца добавятся еще, – говорит Андрей Казаков. – Нашей основной задачей на ближайшее время является обеспечение потребностей в грузовых и пассажирских железнодорожных перевозках и поэтапный вывод предприятия на безубыточный уровень».

С 1 января 2024 года ФГУП «ЖДН» приняло имущество Донецкой, Луганской железных дорог и ТК «Железные дороги Донбасса». До конца месяца предприятию предстоит принять имущество Мелитопольской и Херсонской магистралей.

В декабре 2023 года Ространснадзор лицензировал деятельность по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом ФГУП «Железные дороги Новороссии».

«На сегодня ФГУП «ЖДН» получило все необходимые лицензии Ространснадзора: на осуществление деятельности по перевозке пассажиров, на перевозку грузобагажа, на перевозку грузов (за исключением опасных), на перевозку опасных грузов и на погрузочно-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам», – рассказали «Гудку» в пресс-службе Росжелдора.

Теперь на основании выданной



лицензии компания может осуществлять перевозки пассажиров в пригородном сообщении, в дальнейшем следовании пассажирскими поездами в границах Донецкой и Луганской народных республик, Запорожской и Херсонской областей. Лицензирование железнодорожных компаний позволяет перевести инфраструктуру железных дорог Новороссии в статус путей общего пользования. Компания может интегрироваться с сетью ОАО «РЖД», использовать единые перевозочные документы, транспортное право, системы цифровизации и информатизации.

В июне прошлого года в ходе рабочей встречи с президентом РФ Владимиром Путиным министр транспорта Виталий Савельев рас-

сказал, что ведомство прилагает большие усилия по налаживанию транспортной инфраструктуры на новых российских территориях.

Помимо тысяч единиц различной транспортной и специальной техники в новые регионы в 2022 году было передано 30 магистральных и маневровых локомотивов. В 2023 году – 23 локомотива и 11 составов электропоездов для пригородного сообщения.

«В целом задачи по обеспечению мы сейчас решаем, деньги у нас есть, – пояснил министр. – В 2022 году мы потратили 53 млрд руб., в 2023-м у нас практически 75 млрд руб., и примерно в таком же объеме мы планируем выполнять работы в 2024-2025 годах».

Субсидия от Правительства РФ

Правительство Российской Федерации выделило 6,636 млрд рублей на обеспечение текущей деятельности ФГУП «Железные дороги Новороссии».

Соответствующее распоряжение вступило в силу 1 января 2024 года. Средства выделены из Резервного фонда РФ. Об этом сообщили в пресс-службе Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдор).

Субсидия направлена на финансирование текущей деятельности предприятия, в том числе на организацию железнодорожного сообщения на территориях новых субъектов, обеспечение транспортировки грузов по

инфраструктуре предприятия в объеме не менее 7,36 млн тонн, на выплату зарплаты, уплату налогов и взносов, закупку топлива и расчеты с ресурсоснабжающими организациями.

«Деятельность ФГУП «ЖДН» уже подкреплена определенным бюджетным финансированием. Теперь задача – правильно эти деньги передать и под-

готовить всю нормативную документацию. На сегодня у предприятия есть средства на выплату зарплаты за январь. Нам важно проинформировать об этом сотрудников, чтобы люди знали, что у них эти гарантии есть», – подчеркнул руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Алексей Дружинин.

Новая нитка свяжет регионы

Донецкую Народную Республику и Ростовскую область планируют соединить железнодорожной ниткой в 2024 году.

Запланировано проложить две железнодорожные линии: одну из Донецка в Ростов-на-Дону, другую – закольцованную в регионе. Об этом сообщил ТАСС председатель правительства ДНР Евгений Солнцев. Строительство железнодорожного пути запланировано на текущий год. Как отметил Евгений Солнцев, данная мера, среди прочего, позволит значительно улучшить доставку грузов для развития региона.

Получен статус ТСО

Донецким филиалом ФГУП «Железные дороги Новороссии» получен статус Территориальной сетевой организации, осуществляющей деятельность по оказанию услуг по передаче электрической энергии (Протокольное решение РСТ ДНР от 16.01.2024 г. № 1), а также установлен индивидуальный тариф на услуги передачи электрической энергии (Постановление РСТ ДНР от 16.01.2024 г. № 1/2). Территориальная сетевая организация будет осуществлять покупку электрической энергии для удовлетворения потребностей Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» в электрической энергии и оказывать услуги по передаче электроэнергии потребителям.

Работа под огнем

С начала нового года территория Донецкого филиала ФГУП «Донецкие дороги Новороссии» уже несколько раз подвергалась атакам противника.

3 января обстрелом со стороны ВФУ были повреждены железнодорожный приемо-отправочный путь, контактная сеть и воздушная линия 0,4 кВ наружного освещения станции Путепровод. 6 января в результате артиллерийского обстрела получило повреждения здание дома связи станции Ясиноватая. Днем позже вражеским огнем были повреждены контактная сеть, воздушные линии 10 кВ ПЭ и 10 кВ АБ перегона Щебенка - Нижнекрынка. 22 января от обстрелов серьезно пострадали железнодорожные пути в Азовском и четном парке станции Никитовка, здание химчистки вагонного депо Ясиноватая.

В течение 2023 года территория Донецкой железной дороги подвергалась атакам противника 225 раз. Во время выполнения трудовых обязанностей в результате обстрелов со стороны ВСУ было травмировано 15 работников, один из них погиб.

Удобно и выгодно

В ДНР продолжают работу пункты по продаже билетов на поезда дальнего следования ОАО «РЖД» и других перевозчиков.

В настоящее время электронные проездные документы в вагоны поездов дальнего следования ОАО «РЖД» и других перевозчиков можно приобрести на вокзале Донецк, станции Харцызск и в бизнес-центре «Пушкинский» в г. Донецке. Оформить и оплатить электронные проездные, перевозочные документы и дополнительные услуги пассажиры могут без комиссии (для физических лиц) за наличный расчет или с использованием банковских карт. В зависимости от направления следования поездов предварительная продажа билетов начинается от 45 до 90 суток до даты поездки.

Вектор – на усиление социальной защищенности железнодорожников



Коллективный договор, заключенный между работодателем и работниками в лице профсоюза, обеспечивает социальные льготы и гарантии всех работников ФГУП «Железные дороги Новороссии»: центрального аппарата ЖДН и трех его филиалов – Донецкого, Луганского и Мелитополь-Херсонского.

– Мы находимся в начале очень сложного, ответственного, но очень интересного пути, – сказал на церемонии подписания документа Андрей Казаков. – На данный момент проделана большая работа по созданию ФГУП «Железные дороги Новороссии». После издания распоряжения правительства был подготовлен и утвержден устав предприятия, была разработана оргструктура, составлено штатное расписание на центральный аппарат и на три филиала, которые начали работать с 1 января 2024 года. В этой работе нам помогли наши старшие товарищи с РЖД, которые имеют большой опыт.

Говоря о непростою процессе подготовки Коллективного договора, активных обсуждениях и спорных моментах, Андрей Казаков подчеркнул, что стороны сумели прийти к общему решению: «Не вносить в документ какие-то невыполнимые обязательства, в основном финансовые, чтобы потом было не стыд-

но смотреть людям в глаза».

Председатель ДОРПРОФЖЕЛ на железных дорогах Новороссии Михаил Чаленко поблагодарил руководство ФГУП «ЖДН» за понимание и поддержку в вопросах социальной защиты работников.

– Колдоговор отработан на всех финансовых реалиях сегодняшнего времени. Документ прошел экспертную оценку Всероссийского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей, членами которого мы все являемся, – сказал Михаил Чаленко.

В связи с созданием Федерального государственного унитарного предприятия «Железные дороги Новороссии» разработана система оплаты труда работников предприятия, которая состоит из Положения об оплате труда работников ФГУП «ЖДН» и локальных актов, устанавливающих доплаты и надбавки стимулирующего и компенсационного характера.

В сфере оплаты и нормирования труда, рабочего времени и времени отдыха работникам устанавливается на период действия военного положения надбавка за особые условия работы, связанные с риском для их жизни и здоровья (50%).

Разработана новая трехуровневая система ежемесячного премирования работников за выполнение производствен-

27 декабря 2023 года в Донецке произошло, без преувеличения, знаковое событие для железнодорожников ДНР и ЛНР, Запорожской и Херсонской областей. И.о. генерального директора ФГУП «Железные дороги Новороссии» Андрей Казаков и председатель ДОРПРОФЖЕЛ на железных дорогах Новороссии Михаил Чаленко подписали Коллективный договор на 2023-2024 гг.

ных показателей, включающих как общие показатели работы предприятия, так и индивидуальные (размер премии при условии выполнения показателей для рабочих – до 80%, для руководителей, специалистов и служащих – до 35%).

Кроме того, предусмотрены: – вознаграждение за преданность работе на железнодорожном транспорте в зависимости от непрерывного стажа до 4 месячных должностных окладов (тарифных ставок);

– проведение индексации заработной платы не реже двух раз в год, первую не позднее 1 мая и следующую не позднее 1 ноября в связи с изменениями фактического индекса потребительских цен на товары и услуги по Российской Федерации (с 1 ноября 2023 г. проведена индексация на 4,82%).

В числе обязательств работодателя в сфере социальных гарантий коллективным договором предусмотрено предоставление работникам права бесплатного проезда железнодорожным транспортом от места жительства к месту основной работы.

В сфере улучшения условий и охраны труда работодатель обязуется обеспечивать бесплатную выдачу молока работникам, занятым на работах с вредными условиями труда.

В рамках обязательств работодателя сверх законодательства Российской Федерации руководство ФГУП «Железные дороги Новороссии» берет на себя обязательства, связанные с характером производственно-технологического процесса. В частности:

– обеспечивать бесплатным горячим питанием и бутилированной питьевой водой работ-

ников, занятых на ремонте пути в «окна» продолжительностью 4 часа и более, занятых на работах по ремонту (реконструкции) инфраструктуры, на аварийно-восстановительных работах, работах по ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, происшествий с тяжелыми последствиями, при работе в сложных метеорологических условиях и в других случаях.

Настоящим Коллективным договором в пределах Программы деятельности ФГУП «ЖДН» создана система социально-трудовых отношений, которой предусмотрены материальная помощь и другие дополнительные выплаты:

– оказание работникам материальной помощи по основному месту работы при предоставлении ежегодного оплачиваемого отпуска в размере 20%;

– одноразовая материальная помощь при рождении или усыновлении ребенка в возрасте до 3 лет в размере 10 000 руб.;

– частичная оплата проезда и путевок на оздоровление детей работников ФГУП «ЖДН»;

– выплата студентам-целевикам, обучающимся по программам бакалавриата и специалитета в период обучения, ежемесячных доплат к академической стипендии;

– выплата работникам единовременного поощрения к юбилейной дате по случаю их 50-летия со дня рождения в размере 3 000 руб., а также по случаю 60-летия в размере 5 000 руб.;

– сохранение надбавки за почетные звания;

– оказание единовременной материальной помощи в случае смерти неработающего пенсионера-железнодорожника

на предоставление ритуальных услуг его семье, иному лицу, взявшему на себя обязанность осуществить погребение умершего, в размере 7 800 рублей;

– оказание материальной помощи работникам в случае смерти членов семьи в размере 7 800 рублей;

– оказание материальной помощи работникам, травмированным на производстве и пострадавшим при исполнении служебных обязанностей от террористического акта, военных действий: для обеспечения восстановительного и реабилитационного лечения – в размере 20 000 руб., в случае гибели – 40 000 руб.

Коллективный договор также закрепляет обязательства ППО РОСПРОФЖЕЛ ФГУП «ЖДН». В частности, профсоюз обязуется защищать экономические и профессиональные интересы работников, контролировать соблюдение нормативных правовых актов Российской Федерации, локальных нормативных актов работодателя, оказывать работникам (при необходимости) бесплатную юридическую помощь. Осуществлять профсоюзный контроль за состоянием охраны труда, представлять интересы пострадавших работников при расследовании несчастных случаев и профзаболеваний, связанных с исполнением трудовых обязанностей, оказывать необходимую консультативную помощь по вопросам охраны труда и здоровья работников и др.

С текстом Коллективного договора ФГУП «Железные дороги Новороссии» на 2023-2024 годы можно ознакомиться на официальном сайте предприятия.

Встречи с представителями трудовых коллективов

В январе состоялись встречи руководства ФГУП «Железные дороги Новороссии» и ДОРПРОФЖЕЛ на железных дорогах Новороссии с трудовыми коллективами Иловайского и Дебальцевского железнодорожных узлов, локомотивного депо Родаково Луганского филиала ФГУП «ЖДН».

На встрече с железнодорожниками Иловайского узла, которая проходила 24 января, первый заместитель генерального директора ФГУП «Железные дороги Новороссии» Олег Калеватых, председатель ДОРПРОФЖЕЛ на железных дорогах Новороссии Михаил Чаленко и начальник департамента управления трудовыми ресурсами и организационной структурой ФГУП «ЖДН» Людмила Лайкова ответили на вопросы представителей трудового коллектива, касающиеся работы нового предприятия и оплаты труда.

– В федеральном государственном унитарном предприятии «Железные дороги Новороссии» на сегодняшний день работают 14 942 человека. Из них 7 714

человек – это железнодорожники Донецкой магистрали, – рассказал Олег Калеватых. – Наше новое предприятие является подведомственной организацией Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжeldдор). Первое время, пока мы не выйдем на самоокупаемость и не начнем полноценно зарабатывать деньги, ФГУП «Железные дороги Новороссии» находится на 100-процентном субсидировании Российской Федерации. Правительство Российской Федерации выделило из Резервного фонда 6,636 млрд рублей на обеспечение текущей деятельности ФГУП «ЖДН». Этой суммы будет достаточно для выплаты заработной платы в первые полгода. По всем расчетам,

среднемесячная зарплата на железных дорогах Новороссии будет составлять 63 тысячи рублей. Сюда будут входить оклад, надбавки, доплаты и премии.

Первый заместитель генерального директора проинформировал присутствующих, что на следующий день работникам нового предприятия будет выплачен первый аванс (и уже утром 25 января деньги поступили на карту – прим. ред.), а 10 февраля – первая заработная плата.

Отвечая на вопрос о заработной плате ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» за декабрь, Олег Калеватых заверил, что остаток декабрьской зарплаты будет выплачен до конца января, а расчетные – в феврале текущего года.

О преимуществах и работе над Коллективным договором работникам Иловайского узла рассказал председатель ДОРПРОФЖЕЛ на железных дорогах Новороссии Михаил Чаленко:

– Колдоговор подписан с учетом российского законодательства и всех требований Трудового кодекса. Документ прошел экспертную оценку Всероссийского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей, в рабочем порядке были устранены 19 замечаний. Из нового, что мы прописали в Колдоговоре: оказание материальной помощи работникам, травмированным на производстве, пострадавшим при исполнении служебных обязанностей вследствие террористического акта или военных действий. Также мы не забываем о наших пенсионерах, ветеранах. На поддержку ветеранских организаций предусмотрено отдельное финансирование.

Все встречи руководства с железнодорожниками проходили в атмосфере взаимной заинтересованности, работники задавали уточняющие вопросы, касающиеся тарифных ставок, приема на работу новых сотрудников.

«Я – первый вагонник в семье»

В семье Дмитрия Варуши, заместителя начальника пассажирского вагонного депо Мариуполь, профессия железнодорожника, можно сказать, передается по наследству. «Так обычно бывает там, где старшее поколение любит свое дело и умеет заинтересовать младшее», – уверен он.

Дмитрий Варуша – железнодорожник в третьем поколении.

– Самый знаменитый представитель нашей династии – Варуша Михаил Епифанович, машинист паровозного депо Волноваха, герой Социалистического Труда, – рассказывает Дмитрий Викторович. – Мой дедушка Варуша Василий Есипович тоже был машинистом в этом депо, бабушка Валентина Степановна трудилась в дистанции пути. Мой папа Виктор Васильевич работал водителем в дистанции электроснабжения, мама Светлана Владимировна – дежурной по станции Волноваха. Как видите, в нашей семье есть представители разных железнодорожных профессий, и я решил, что буду первым вагонником.

После окончания школы Дмитрий Варуша поступил в Славянский железнодорожный техникум.

– Первая производственная практика у меня проходила в вагонном депо Волноваха, – вспоминает Дмитрий Викторович. – Даже есть запись в трудовой книжке: слесарь по ремонту подвижного состава сборочного цеха. Работал тогда, как и все, посменно. Так началась моя трудовая деятельность на Донецкой железной дороге.

В 2005 году Дмитрий Варуша поступил в Украинскую государственную академию железнодорожного транспорта в Харькове. Учеба давалась легко, особенно нравились профильные предметы. Здесь он получил прочные теоретические знания,

которые помогают в работе и сейчас.

– В академии на летней практике довелось поработать проводником, – делится воспоминаниями наш собеседник. – Ездил в дополнительном пассажирском поезде «Евпатория-Москва», который, в основном, возил детей в детский лагерь «Артек». А следующим летом работал проводником поезда «Симферополь-Москва». В Евпатории нам приходилось жить в вагонах без света и охлаждения, поэтому, когда начал работать в вагонном депо Мариуполь, я старался обеспечить студентов, которые приходили к нам на практику проводниками, надлежащими условиями проживания. Очень важно, чтобы молодежь видела внимательное отношение к себе и хотела вернуться.

Студенческие годы пролетели быстро, и в 2009-м Дмитрий Варуша, как и хотел, получил распределение на Донецкую железную дорогу в пассажирское вагонное депо Мариуполь. Начинать мастером, старательно вникая в суть работы, проявлял себя очень добросовестным и ответственным сотрудником. С 2013 года Дмитрий Викторович исполняет обязанности заместителя начальника депо.

– На руководителя, конечно же, ложится дополнительная нагрузка: он отвечает за грамотную организацию рабочего процесса, а для этого нужно наладить контакт с коллективом. Здесь важны не только профессиональные, но и личностные качества: в первую очередь – умение найти подход к каждому работнику, подобрать нуж-



ные слова, чтобы мотивировать и направлять, – убежден Дмитрий Варуша. – Самым трудным периодом работы нашего предприятия стал 2022 год. Мы с начальником депо Виталием Александровичем Кожемякой прилагали все усилия, чтобы сохранить коллектив. Когда в Мариуполе завершились боевые действия, вагонное депо находилось в плачевном состоянии: значительная часть зданий была частично или полностью разрушена, многие вагоны не подлежали ремонту. Своими силами работники депо восстановили колесно-роликовый цех и аккумуляторное отделение. В здании электроцеха ПТО восстановили крышу, окна, и сейчас там трудятся все работники, обслуживающие пригородные вагоны. Наше депо постепенно восстанавливается, и мы надеемся, что из Мариуполя, как и раньше, снова пойдут пассажирские поезда в Москву, Санкт-Петербург и другие города Российской Федерации.

«Мне повезло с преподавателями»

«Век живи – век учись» – таково жизненное кредо исполняющего обязанности главного инженера Ясиноватской дистанции пути Евгения Семенова. За пять лет работы на предприятии он не раз на практике подтвердил, что это правило – лучший стимул двигаться вперед и добиваться личностного роста.

Путь в профессию для Евгения Семенова начался больше десяти лет назад с поступления в Донецкий институт железнодорожного транспорта.

– Когда только поступил в железнодорожный институт, в группе нас было 14 человек. С интересом вспоминаю свои первые выезды на производство, – рассказывает Евгений Александрович. – В начале 2014 года мы успели съездить на ознакомительную практику на рельсосварочный поезд в Красный Лиман. Увидели, как изготавливаются плети бесстыкового пути, каким образом их грузят, а потом перевозят. Позже на практику выезжали в ПМС Дебальцево и Иловайск, где ознакомились со сбором стрелочных переводов и рельсошпальной решетки. Было интересно и увлекательно, так как стало понятно, как же это все работает.

События 2013-14 годов запомнились не только началом студенческой жизни, но и боевыми действиями,

которые развернулись на Донбассе.

– Помнится, в конце мая 2014 года писали модуль по истории, как внезапно услышали странный гул, взрывы – никто не понимал, что происходит. Досидели до конца пары, вышли на улицу и увидели в небе истребители. Тогда и стало понятно, что началось что-то страшное. Это было 26 мая 2014 года – памятный день для многих дончан. Нас отпустили с четвертой пары. Как оказалось, не зря: к вечеру уже были первые удары по автостанции и Донецкому железнодорожному вокзалу. Некоторое время на учебу в институт мы не ездили – занимались дистанционно. После относительного затишья летом вышли на геодезическую практику, проходила она на территории института. Учились пользоваться нивелирами, теодолитами, рейками. Когда писали отчеты по практике, возобновились обстрелы, и нас отправили по домам на

дистанционное обучение. К сожалению, в стенах института мы не появлялись еще долго – в результате боевых действий были повреждены учебные корпуса.

2014-й стал переломным для многих жителей Республики. Каждый для себя сделал выбор – остаться на Родине или уехать.

– Мне и моим одноклассникам звонили из Харьковской академии железнодорожного транспорта с предложением перевестись к ним в связи с политической обстановкой, – вспоминает Евгений Семенов. – Я отказался. В группе нас осталось всего семеро: Карачёр Мария, Мосийчук Александр, Воронин Ярослав, Сухоненко Станислав, Маслов Александр, Погукай Алексей. Так мы и шли вместе до конца учебы, помогая и поддерживая друг друга.

Евгению Александровичу повезло с опытными и сильными преподавателями, которые дали будущему специалисту хорошую теоретическую базу.

– Серьезной и в то же время увлекательной стала курсовая работа по проектированию. Этот предмет у нас вела Корниенко Евгения Григорьевна, отличный спе-

циалист. За ее плечами был многолетний опыт работы в проектном институте. Нам нравились ее лекции о том, как строятся железные дороги. Мне повезло встретить хороших преподавателей, которые многому научили: Елену Викторовну Казакову, Юлию Витальевну Щербинину, Вячеслава Валентиновича Самойлова и других. Они научили проектированию стрелочных переводов, разработке технологических процессов производства работ и многому другому, что в дальнейшем пригодилось не только при защите диплома, но и в работе.

В 2018 году Евгений Семенов поступил по распределению в Ясиноватскую дистанцию пути бригадиром по текущему содержанию пути. Уже на первом рабочем месте стал накапливать практический опыт. Сегодня он твердо убежден: любое дело, связанное с ремонтом и модернизацией, держит человека в тонусе, заставляет развиваться, проявлять инженерную смекалку и постоянно совершенствовать свои знания.

Материалы страницы подготовила Ольга КРАМАРЕНКО

Спасибо, альма-матер!

В Татьянин день, который традиционно отмечается 25 января, наши коллеги поделились своими впечатлениями о студенческих годах и рассказали, как учеба повлияла на их дальнейшую жизнь.

Карина ДАН,
оператор при дежурном по станции Амвросиевка:

– Сейчас заочно получаю высшее образование. До этого окончила Амвросиевский индустриальный техникум. Так получилось, что год не училась из-за декрета. А потом на сессии ездила с годовалой дочкой – я сдаю экзамен, а в коридоре сестра с ребенком нянчится. Помню, как преподаватель сказала: «Я не ожидала от вас таких хороших знаний». А я все предметы, можно сказать, по два раза проходила, поскольку муж на год раньше меня учился.



Лидия СТЕПАНОВА,
дежурный по станции Ханженково:

– Я пошла по стопам родителей – они работают железнодорожниками в «Макеевпогрузтранс». Поэтому после школы поступила в Макеевский металлургический техникум на специальность «Организация перевозок и управление на железнодорожном транспорте». Сейчас получаю по этой же специальности высшее образование в ДониЖТ. Продолжить учебу меня уговорила моя подруга и коллега Наталья Енина. Наша дружба длится еще со времен техникума, вместе и решили снова окунуться в студенческую жизнь.



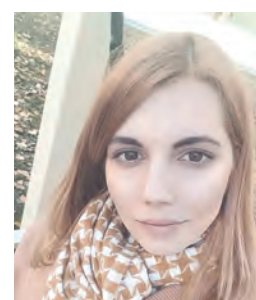
Ирина ПЕНЦАК,
инженер-технолог вокзала станции Дебальцево:

– До сих пор помню фразу преподавателя философии: «Все временно, поэтому за циклиться на чем-то, расстраиваться, носить плохое в себе не стоит». По этому правилу я и стараюсь жить. После школы я окончила Дебальцевский железнодорожный техникум, в 2014 году поступила в академию железнодорожного транспорта в Харькове по специальности инженер-строитель, это дало мне возможность перейти с должности техника-технолога на инженера-технолога.



Дарина ЛИТВИНОВА,
специалист по противопожарной профилактике локомотивного депо Иловайск:

– Я окончила Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет. На Донецкую железную дорогу пришла работать секретарем руководителя. Позже, чтобы перейти на другую должность, заочно окончила Донецкий национальный университет и сейчас работаю специалистом по противопожарной профилактике. Считаю, что образование является неотъемлемой частью жизни, оно помогает развиваться и улучшаться как в профессиональном плане, так и в личной жизни.



Анна АНТОНЮК,
экономист 1 кат. группы материально-технического обеспечения вагонного депо Дебальцево-Сорт:

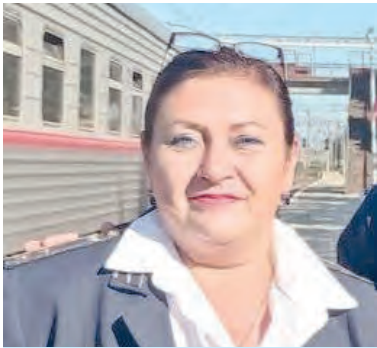
– Годы моей учебы в ДониЖТ пришлось на ковид и начало СВО. Учиться пришлось дистанционно, и я очень благодарна нашим преподавателям за то, что они всегда были онлайн, все доступно и понятно объясняли. У нас была группа, в которой учились студенты разных возрастов, и тогда я для себя поняла, что получить высшее образование никогда не поздно, а люди должны повышать свой профессиональный уровень.



Нужно верить, что мечты сбудутся

Ежегодно 13 января в мире отмечается несколько необычный праздник – День осуществления мечты. По этому случаю мы заинтересовались у коллег-железнодорожников, о чем они мечтают сегодня, и удалось ли им воплотить в жизнь свои надежды.

Все чаяния начальника вокзала Иловайск Анны Бардиной связаны с развитием Донецкой магистрали. Она с детства мечтала работать на железной дороге. Любовь к профессии привил ей отец Юрий Ивано-



Анна Бардина

вич Бардин, который трудился в СМЭУ завгаром. Поэтому после школы Анна поступила на заочное отделение ДониЖТ, магистратуру заканчивала в Харьковской академии железнодорожного транспорта.

Больше 20 лет Анна Юрьевна проработала в вагонном депо Иловайск. Начинала оператором, затем трудилась техником-технологом, мастером, инженером-технологом, руководителем калибровочной лаборатории.

– Чтобы мечта исполнилась, нужно работать над ее достижением, – убеждена Анна Бардина. – 2014 год стал началом нашего движения к мечте войти в состав Российской Федерации. Поэтому я не стала сидеть сложа руки и решила участвовать в организации референдума в Иловайске. Затем мы принимали беженцев из Славянска,

Краматорска, и, слава Богу, при помощи Дарьи Морозовой успели их вывезти на территорию Российской Федерации до начала битвы за Иловайск.

После этих событий Анна Бардина сменила профессию и поступила работать в аппарат уполномоченного по правам человека Донецкой Народной Республики главным специалистом по вопросам вынужденных переселенцев. Спустя два года она вернулась на Донецкую железную дорогу, была назначена заместителем начальника, а в 2023-м – начальником вокзала Иловайск.

– Моя первая мечта – чтобы у нас на вокзале сделали ремонт. Его ввели в эксплуатацию в 1981 году, и капитального ремонта ни разу не было. Здание добротное, выстояло под обстрелами 2014 года, – говорит Анна Юрьевна. – Здесь много что нужно сделать: поменять кровлю, восстановить остекление, наладить отопление, и он еще верой и правдой послужит нашей железной дороге. Хочется, чтобы возобновилось полнокровное движение поездов, перроны заполнились пассажирами. И, конечно, чтобы



Юлия Алексеева

к нам приходили работать молодые специалисты, ведь именно они – наше будущее.

Главное – не бояться мечтать, и верить, что все сбывается. В этом убеждена инструктор Дома науки и техники СМЭУ Иловайск Юлия Алексеева.

– Моя самая главная мечта сбылась: в 2020 году у нас родился сын Андрюша. Мой муж Евгений Труфанов – это надежный тыл, крепкое плечо. За ним – как за каменной стеной, – рассказывает о своих самых дорогих людях Юлия. – Сейчас у нас мечта одна – мирное небо над головой. У меня есть очень много маминых фотографий, где она путешествует. Хотелось бы, чтобы и мы вот так же могли семьей куда-то ездить, чтобы ребенок мог посмотреть мир.

А еще Юлия с юных лет мечтала работать с детьми, и вот уже больше четырех лет она трудится инструктором в Доме науки и техники СМЭУ Иловайск, ведет кружок «Радуга мастерства».

– Я очень люблю рисовать, закончила институт. Всегда мечтала работать с детьми, ведь они такие интересные,мышленные, но к каждому нужно найти подход. Я благодарна руководителю Дома науки и техники СМЭУ Иловайск Людмиле Дейниченко за то, что она научила меня находить общий язык с ребятами. Сейчас у меня занимаются детки возрастом от 8 до 13 лет. С ними мы делаем поделки из самых разных материалов, рисуем. Принимаем участие в выставках – последняя состоялась в ноябре и была посвящена Дню матери.

На вопрос: «О чем мечтаешь?» – фельдшер отделенческой железнодорожной больницы станции Дебальцево Любовь Лисовенко без раздумий отвечает: «Чтобы закончилась война, мой муж вернулся домой живым



Любовь Лисовенко

и здоровым. Это очень дорогой для меня человек. В прошлом году у нас был юбилей – 30 лет супружеской жизни».

Игорь Лисовенко, дежурный локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское, был призван на защиту Родины в феврале 2022 года. Когда он был на боевом задании под Новобахмутовкой, враг сбросил с дрона боеприпас, взорвался бензин, Игорь Лисовенко получил обширные ожоги тела 2 и 3 степени. Сейчас он проходит длительное лечение.

– В сложной ситуации нам помог коллектив локомотивного депо, – рассказала Любовь Федоровна. – В ТЧ-14 я проводжу предрейсовый и послерейсовый осмотры локомотивных бригад, водителей. С ребятами мы давно знакомы, сдружились, они для меня, как семья. Когда мужу потребовались многократные переливания крови, они откликнулись – было настолько много желающих, что даже в автобус все не поместились. Я очень им благодарна! С нетерпением жду, когда на нашем лю-

бимом Донбассе наступит мир и верю, что все мы будем живы, здоровы и счастливы!

Дежурный стрелочного поста третьего разряда станции Новый Свет Анна Анищенко мечтает о мире для своей семьи, жителей Донецкой Народной Республики и всей большой России.

Анна признается, что железная дорога ей нравилась всегда. Немаловажную роль в этом сыграли бабушка и дедушка.

– Они работали на Старобешевской ТЭС: бабушка – приемосдатчиком, дедушка – машинистом тепловоза. В 2018 году я раньше вышла из декрета и устроилась сначала станционным рабочим, затем стрелочником на станции Новый Свет, сейчас работаю по подмене оператором. У меня сразу появилась цель – поступить в Донецкий институт железнодорожного транспорта, чтобы иметь возможность развиваться, строить карьеру. Сейчас я студентка 5 курса, обучаюсь по специальности «инженер путей сообщения».

Анна Анищенко – любящая мама. Ее дочке Насте 7 лет. Она очень хочет мира для своей семьи и всех людей.

– Мечтаю о тишине и спокойствии, чтобы ушли переживания, что в любой момент может куда-то прилететь, – говорит наша собеседница. – И, конечно, хочется стабильности и процветания для нашей дороги. Чтобы, как раньше, ходили пассажирские поезда, и можно было отправиться куда угодно. Я в 2013 и в 2014 году отдыхала в Крыму, а мой ребенок там ни разу не был, и первое, что мы сделаем, когда закончатся боевые действия и пойдут поезда – всей семьей поедим в Крым!

Елена СУШКОВА

Главное – не упустить вдохновение

Какими бы сложными не были обстоятельства, нельзя отказываться от реализации своих талантов, творческих идей и увлечений. О том, сложно ли следовать этому принципу в реальной жизни, в Международный день творчества и вдохновения рассказал наш коллега, специалист отдела по связям с общественностью ФГУП «Железные дороги Новороссии» Александр Коваленко.

На Донецкой железной дороге Александра Коваленко давно знают как фотографа и журналиста газеты «Железнодорожник Донбасса». А еще он – исполнитель собственных песен, автор творческого блога «Лиричный Донецк».

В журналистику Александр пришел двадцать лет назад. При этом основополагающим опытом, определившим его отношение к профессии и творчеству, он считает свою первую работу школьным учителем.

– Общение с учениками дало потрясающий обратный эффект, – вспоминает он. – Когда я преподавал детям литературу и язык, они, в свою очередь, учили меня видеть в каждом ребенке целый мир, богатый и удивительный. Впоследствии, попадая в разные коллективы, общаясь с людьми, я не переставал восхищаться проявлениями красоты, доброты, усердия. А когда открываешься таким простым жизненным радостям, сразу хочется тянуться к ним, самому быть вовлеченным в интересное, красивое – так само собой приходит и творчество.

По мнению Александра Коваленко, каждый миг нашей жизни заслуживает красивой фотографии, а любой честный и благородный поступок – того, чтобы о нем рассказать или спеть:

– Я никогда не забуду, как знакомые петербургские художники восторженно сравнивали мою фотографию блестящей на солнце тропинки у подножия террикона с картинами Густава Климта – настолько ярким червонным золотом переливалась крошка из шахтных пород. Казалось бы – тяжелая угледобывающая промышленность, сложный химический процесс окисления сульфидов железа, не самые экологические условия для жизни. Но все-таки это – величественный символ нашего края, и очень сложно устоять перед монументальной красотой «донецких гор», их закатыми бликами и терракотовыми отливами.

Вот так, по крупицам, из рукопожатий и взглядов, мгновений и отражений, и складывается творческий багаж Александра Коваленко. В свое время премия в номинации «Лучший портрет» на го-

родском конкурсе была получена им за случайную фотографию пожилого металлурга. А победа в региональном музыкальном фестивале была обеспечена после исполнения песни о человеке, родившемся на донецкой Петровке. За все профессиональные успехи, победы и награды наш собеседник благодарен возможности общаться с соотечественниками – людьми в высшей степени достойными и самоотверженными.

– За годы общения с теми, кого фотографирую, о ком пишу, я только утвердился в когда-то полученном уроке: люди – это богатство. Достаточно полистать всего несколько номеров «Железнодорожника Донбасса», чтобы увидеть, сколько разнообразных талантов и огромного трудолюбия у наших коллег и неутомимых ветеранов. С них хочется брать пример и не отставать от их настоящих свершений.

В стихах, песнях и фотоэтюдах Александра Коваленко – его измученная, но великая Родина, люди, которые наполняют многотрагедийный Донбасс жизнью, защищают его свободу и права. Без ложного пафоса он готов повторять, что после 2014 года мы все научились на порядок выше ценить жизнь, любить нашу землю, беречь и поддерживать друг друга. А в 2022-м, когда ему довелось встать в ряды участников СВО, вера во все самое доброе и



по-настоящему красивое стала только сильнее – равно как и желание, не торопя драгоценного времени, неустанно запечатлеть эту лиричную красоту.

– Сейчас, в предельно тяжелые для всех нас времена, очень важно хранить и развивать в себе способность не закрывать в отчаянии глаза, а, наоборот, быть открытым для всего прекрасного, что дарит нам жизнь. А поводов почувствовать это значительно больше, чем кажется. Главное – захотеть и не упустить вдохновение!

«Мне представляется, что человечество стихами ранится, стихами лечится»



Сотни стихотворений, десятки песен, множество интернет-сборников, опубликованная книга. Их автор – ветеран Донецкой железной дороги, почетный железнодорожник Юрий Дмитриевич Чеботков не собирается останавливаться на достигнутом и уже в этом году готовит к печати новые издания для детей.

осваивал азы работы дежурного по станции.

– В течение года я уже все, что нужно, изучил, сдал руководству экзамены и перешел работать на эту должность. В 1974 году меня заметили и перевели поездным диспетчером на первый участок Ясиноватского отделения дороги.

Через два года Юрий Чеботков стал заместителем старшего диспетчера. В то время Ясиноватая была местом эпохальной реконструкции и реновации, и железнодорожники чувствовали себя настоящими строителями будущего. В семидесятых Юрию Дмитриевичу посчастливилось работать с настоящими профессионалами – начальником отдела движения Петром Грабовенко, начальником Ясиноватского отделения дороги Василием Мартыненко.

В 1977 году Юрия Чеботкова отметил начальник Донецкой железной дороги Виктор Приклонский и личным приказом направил исполнять обязанности начальника отдела движения в Дебальцево. Спустя два года руководство дороги вернуло Юрия Дмитриевича на станцию Ясиноватая главным инженером, затем его назначили начальником.

Юрий Чеботков принял в штат 1350 новых сотрудников – расширение и обновление станции было всеобъемлющим. Ясиноватая была буквально в окопах: сортировочный парк претерпевал колоссальные изменения.

Как рассказывает супруга железнодорожника Валентина Дмитриевна, дети, проснувшись поутру, успевали только спросить: «А папа ночью приходил?» – настолько загружен был его рабочий график.

– Возможно, тогда у меня и появилось острое желание хоть как-то восполнить недо-

статок общения с детьми творчеством, – вспоминает Юрий Дмитриевич. – Мне хотелось поделиться с ними всем самым лучшим и интересным, что я знал про железную дорогу и жизнь вообще. Так стали рождаться детские стихи – познавательные и развлекательные.

А работы тем временем становилось все больше. Деятельность начальника Ясиноватской станции высоко оценивал уже новый руководитель дороги Александр Кожушко.

– У Александра Михайловича была потрясающая способность руководить коллективом – с ним невозможно было юлить или что-то утаивать. Если Кожушко о чем-то спрашивал, то не сомневайся: он уже все знал и даже несколько раз перепроверил. Это был пример честного и порядочного руководителя. Таких людей я больше не встречал.

На железной дороге Юрий Чеботков проработал до середины девяностых. В сложнейшие времена реконструкции дорожных направлений, образования и запуска Единого центра управления, где ему довелось быть первым начальником, он сохранял верность дороге, проявлял высокую принципиальность и полную самоотдачу.

Сегодня, с высоты прожитых лет, железнодорожник советует молодому поколению не отступать от основ, заложенных в славном прошлом. Отдельно он отмечает необходимость полной компьютеризации дороги и следования новым технологиям. Сам ветеран активно пользуется современными девайсами, «умными помощниками» и социальными сетями. Для него это особенно важно из-за потери зрения.

Но как бы там ни было, Юрий Дмитриевич полон творческой энергии:

«Мне представляется, что человечество

стихами ранится, стихами лечится.

Мне представляется, что не кончается

Служенье истине в словах неистовых».

– Я все время что-то сочиняю, радуюсь тому, что найду свою стихию – все до единого. Считаю это профессиональным навыком – на дороге без хорошей памяти нельзя. Посредством своего творчества я хочу делиться с детьми знаниями и впечатлениями от жизни и работы – в этом возрасте лучше всего знакомиться с чем-то новым, интересным и важным.

Стихи Юрия Чеботкова можно не только читать, но и петь.

– Когда я ослеп, стал уделять больше внимания музыкальной форме. Считаю, если получились стихи, то и мелодия при желании и усердии появится.

Лучшими своими редакторами Юрий Дмитриевич считает свою семью – любимую супругу, троих детей и троих внуков, активно поддерживающих его во всех творческих свершениях. Они помогают ему разрабатывать новые образы, оттачивать рифму, привлекать к оформлению книг и песен музыкантов и художников.

Сегодня в планах у Юрия Дмитриевича – издание детской книжки «Стихи и раскраски». Рисунки по мотивам двадцати пяти его произведений подготовлены для издания учащимися донецкой художественной школы.

Юрий Чеботков уверен, что творчество помогает не потеряться в будничной рутине, найти и реализовать себя. Этого же он желает каждому железнодорожнику.

Александр КОВАЛЕНКО

Трудовая деятельность и творческий путь Юрия Чеботкова неразрывно связаны со стальной магистралью.

– С детства я был рад тому, что принадлежу к трудовой династии железнодорожников. В Москве на Рижском вокзале начальником связистов работал брат моей мамы. А мой отец был машинистом в локомотивном депо станции Сватово, рядом с которым находился наш дом. В детстве все выходные и каникулы я старался проводить с папой – было очень интересно кататься и познавать железнодорожные навыки. Кочегарить я умел уже подростком, и до сих пор восхищаюсь мощным паровозом СО – «Серго Орджоникидзе».

На пенсию Чеботков-старший уходил, будучи мастером подъемного цеха. Туда же сразу после окончания школы в 1965 году пришел учиться и работать его сын.

– Поначалу я поступил учеником к дефектоскописту с благородным именем Юлий. Он поверил в мое трудолюбие и научил всему, что было связано с контролем состояния различных деталей, особенно колесных пар. С большой теплотой

и чуткостью ко мне относился начальник подъемного цеха. Несмотря на мой юный возраст, он быстро доверил мне весь рабочий процесс дефектоскописта, благодаря чему я получил хороший опыт.

Молодой железнодорожник поступил в Московский институт инженеров транспорта. Там он познакомился с будущей женой Валентиной.

После окончания столичного вуза молодой отец вместе с женой и первенцем вернулся в родное Сватово, поступил дежурным на станцию Кабанье. На тот момент Юрию Чеботкову уже сочинял стихи и играл в футбол в составе сватовского «Локомотива».

– На мое активное участие в общественной жизни обратили внимание в райкоме комсомола и пригласили на должность заведующего организационным отделом, – вспоминает ветеран. – Новая работа мне нравилась, но в душе я очень хотел вернуться на железную дорогу, считал ее своим призванием. Поэтому, ухватившись за первую же возможность, в 1972 году переехал в Ясиноватую.

Устроился работать дежурным по путям, а параллельно

ключать скорости, как тормозить. Я, правда, думал, что будет легче, но мне очень понравилось, и теперь еще больше хочется стать машинистом поезда, – поделился впечатлениями будущий железнодорожник.

Как рассказала мама Ивана Алла Шишкова, ее сын еще в раннем детстве впервые увидел поезд и с тех пор загорелся этой мечтой, а акция помогла ей исполниться.

Начальник Луганского филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии» Денис Пашков всерьез предложил Ивану помощь в трудоустройстве – когда тот подрастет, окончит школу и пройдет обучение по специальности.

На «Ёлке желаний» осуществляются мечты

В рамках Всероссийской благотворительной акции «Ёлка желаний» исполнилась мечта Ивана Шишкова из поселка Бахмутка Новоайдарского района Луганской Народной Республики побывать в кабине машиниста.

Своим заветным желанием Иван поделился на сайте Всероссийской благотворительной акции «Ёлка желаний». Мечту мальчика исполнил депутат Государственной Думы Виктор Водолацкий.

12-летний Иван управлял составом под присмотром опытного машиниста. Тепловоз проехал из Луганска на станцию имени Кашпарова – всего три километра, но ребенок был в восторге от поездки.

– Я давно хотел побывать в кабине машиниста поезда. И когда мы узнали про акцию, то я загадал желание, и теперь моя мечта сбылась. Мне рассказали, как управлять поездом, пере-



И радости, и трудности делим пополам

Железнодорожники всегда славились трудовыми традициями, преемственностью поколений, крепостью семейных уз. В наступившем 2024-м, объявленном Указом Президента РФ Владимира Путина в России Годом семьи, «Железнодорожник Донбасса» начинает цикл публикаций о семьях тружеников железных дорог Новороссии. Наш сегодняшний материал – о большой и дружной семье Зои Горбатенко, инженера по охране труда станции Рутченково на пенсии.

Семья и железная дорога для Зои Петровны всегда были тесно переплетены: она – потомственный железнодорожник. Основатель династии – Кузьма Моисеевич Чарун, дедушка нашей собеседницы. Он работал составителем-кондуктором на станции Рутченково. Два его брата – Николай Моисеевич и Александр Моисеевич – участники Великой Отечественной войны.

– Среднего, Николая, призвали в июне 1941 года, ему было 20 лет, он только поступил работать на станцию Рутченково. Служил стрелком 3-го батальона 297-го стрелкового полка 251-ой дивизии НКВД. В августе 1941-го погиб под Смоленском, – рассказала Зоя Горбатенко. – Долгие годы Николай Моисеевич Чарун считался пропавшим без вести, и лишь спустя 80 лет поисковый отряд обнаружил место его захоронения. На уцелевшем жетоне были указаны имя, фамилия, отчество бойца, адрес проживания (станция Рутченково). Когда нам сообщили, что нашли могилу деда, мы даже сначала не поверили – уже и не надеялись, что такое может произойти. В сентябре 2021 года на кладбище «Донецкое море» состоялась торжественная церемония перезахоронения нашего воина.

Когда началась война, младший брат Александр проходил срочную службу в армии. В июне 1941-года он погиб при обороне Брестской крепости.

– Отец моей мамы, Кузьма Моисеевич, когда немцы зашли в Донбасс, был связным, – вспоминает Зоя Петровна. – Передавал партизанам на станции Галициновка информацию о перемещении вражеских войск, составов с техникой.

С особенным теплом и уважением Зоя Горбатенко вспоминает своих родителей. Всю жизнь они работали на железной дороге, в любви и заботе воспитали трех дочерей.

– В трудовой книжке моей мамы Галины Кузьминичны Ходак первая запись была сделана в 1943 году: она пришла работать на железную дорогу, когда ей еще не было 18 лет. Начинала в вагонно-ремонтном пункте, потом долго трудилась старшим приемосдатчиком на станции Рутченково. Донецкой магистрали мама посвятила почти 50 лет. Папа Петр Степанович Ходак проработал на железной дороге больше 40 лет. Прошел трудовой путь от конторщика до заместителя начальника станции Чумаково, на пенсию вышел маневровым диспетчером станции Рутченково, – с гордостью говорит наша собеседница. – Родители очень ответственно относились к работе, за все переживали. У нас в семье только и были разговоры, что о железке. Поэтому неудивительно, что мы, дети, когда шли учиться, уже были знакомы с основами и принципами работы предприятия.

Главным в семье Петра и Галины Ходак было трепетное отношение друг к другу и детям, взаимная поддержка, понимание.

– За все время, что родители прожили вместе, мы никогда не видели серьезных ссор или скандалов, было взаимоуважение, – вспоминает дочь. – Мама с папой много работали, но всегда находили время для детей. Мы влятером жили в доме барачного типа на четырех хозяев. Можно сказать, это была однокомнатная квартира, но места хватало всем. Папа, очень эрудированный и обра-

зованный человек, читал нам вслух книги, а мы по очереди рассказывали сказки. С ранней весны до поздней осени он собирал и соседских детишек, а это около 13 человек, возил всех в сад, выдумывал разные игры, – тепло улыбается Зоя Петровна. – Мама хорошо шила, вязала, поэтому у наших кукол были самые красивые наряды. Этому она научила и нас, трех девочек. Ну и, конечно, долгожданными и всеми любимыми были семейные поездки летом. Если не позволяли финансы поехать на море, мы обязательно выбирались в лес или в гости к родственникам.

Благодаря мудрости и поддержке родителей каждая из дочерей смогла найти собственную дорогу в жизни. Средняя – Наталья Петровна Фищук работала сначала приемосдатчиком, затем телеграфистом на станции Рутченково. Продолжили трудовую династию и ее дети: старший сын Александр работает машинистом тепловоза локомотивного депо Ясиноватая, младший Евгений – составителем поездов на станции Рутченково.

Пошла по стопам родителей и наша собеседница. В 1976 году Зоя Петровна поступила в Попаснянское техническое училище, работала дежурным по станции Рутченково, затем окончила Харьковский железнодорожный институт.

С будущим супругом Станиславом Борисовичем они познакомились благодаря удачному стечению обстоятельств. Она – железнодорожница из Донецка, он – моряк из Макеевки, но судьба свела их в далекой Белоруссии.

– Я как раз работала в информационно-вычислительном центре управления Донецкой



железной дороги, и мы с подружками отправились на отдых по путевке выходного дня. Станислав тогда работал матросом на рыболовецком судне, был в отпуске и тоже приехал отдыхать. Все были компаниями, а он – один. Вот мы и решили его взять под свою опеку, все время проводили вместе, – вспоминает Зоя Горбатенко. – А когда вернулись в Донецк, он начал встречать меня с работы, так и завязались отношения. Вскоре Станислав ушел в рейс, а когда через три месяца вернулся, сделал мне предложение. Мы подали заявление, расписались, и он снова отправился в рейс.

Первое время молодая семья жила вместе с мамой Зои Петровны в небольшой квартире. Через год родился сын Сергей, а еще через семь лет – Алексей.

– Сначала муж часто уходил в рейсы, а потом, чтобы больше времени проводить с семьей, устроился работать на Донецкую железную дорогу составителем поездов на станцию Рутченково. Вскоре нам дали служебную однокомнатную квартиру, а со временем, спасибо за помощь родителям, мы купили собственный дом.

Вот уже 35 лет Зоя Петровна и Станислав Борисович живут душа в душу, деля пополам и радости, и трудности.

– Муж – это моя опора. Я считаю, что главное в семейной жизни – уметь уступать, прислушиваться к мнению

своей половинки, – делится жизненным опытом счастливая супруга. – Мы все делаем вместе. С детьми всегда старались быть на равных, с самого детства с ними советовались, относились, как к взрослым, и все решения принимали совместно. Если отдых или прогулка, то всегда вчетвером. Мы очень любили путешествовать. На машине объездили половину Советского Союза!

Зоя Петровна сейчас на пенсии, Станислав Борисович продолжает работать на станции Рутченково старшим дежурным стрелочного поста.

– Мы с мужем всегда на одной волне, на жизнь смотрим в одном направлении. Найти свою половинку и прожить счастливую жизнь – это настоящее счастье, – считает наша героиня. – У нас много общих увлечений. Например, с ранней весны и до поздней осени мы любим проводить время в нашем саду. Я ухаживаю за цветами, муж следит за хвойными деревьями.

Недавно у Зои Петровны и Станислава Борисовича родилась внучка София.

– Внученька – это самый лучший подарок для нас. Она родилась перед самым Новым годом – 29 декабря. Сейчас все наши чаяния и желания связаны именно с ней. Очень хочется, чтобы у нее было счастливое, мирное детство.

Елена СУШКОВА

Профориентация – дело очень увлекательное

Посещение экскурсий и выставок, прогулка по Москве, творческие мастер-классы, занимательные квесты и интересные викторины. По просьбе руководства ФГУП «Железные дороги Новороссии» и ДОРПРОФЖЕЛ на железных дорогах Новороссии Московская железная дорога организовала благотворительный профориентационный заезд для 38 детей сотрудников ФГУП «ЖДН».



С 24 по 27 января для детей железнодорожников Новороссии подготовлены разноплановые мероприятия. В пансионате «Березовая роща», где они проживают, для ребят организована специальная программа, призванная познакомить подрастающее поколение с особенностями работы железных дорог Российской Федерации.

Уже в день приезда в ходе презентации «РЖД сегодня» они узнали о специфике работы Российских железных дорог, приняли участие в увлекательной викторине железнодорожной направленности и веселом квесте, побывали в бассейне и посмотрели фильм.

Во время посещения исторической площадки «Паровозное депо «Подмосковная» ребята окупились в железнодорожную атмосферу прошлого века: увидели старинную кассу и телеграф, залы ожидания для разных сословий и, конечно же, привокзальный буфет. В зале ожидания дети с восторгом заглянули в интерактивное зеркало – если в

него посмотреться, то можно увидеть себя в толпе пассажиров, которые спешат по своим делам.

Юным гостям продемонстрировали интерактивные экспонаты, процесс заправки и заливки паровоза водой. Они посетили контору начальника железнодорожной станции, где увидели рабочий кабинет, прочувствовали атмосферу старины в служебной квартире железнодорожного служащего начала XX века.

Особенно ребятам запомнилось посещение выставки-форума «Россия» на ВДНХ, где они ознакомились с передовыми технологическими разработками, прорывными открытиями и победами Российской Федерации в промышленности, культуре и спорте.

Впереди у детей еще много интересных мероприятий. Среди них – встреча с заместителем начальника ОАО «РЖД» Дмитрием Хворостовым, во время которой ребята смогут получить ответы на интересующие их вопросы профориентационного характера.

Иловайский железнодорожный узел: славная дорога длиной в 120 лет

На участке железной дороги, пролежавшей по землям Ивана Григорьевича Иловайского, в 60-х годах XIX века возникла железнодорожная станция, которую было решено назвать в честь известных дворян, – Иловайское. Возникла станция в степи, вдали от поселений. Ближайшим населенным пунктом была лишь Троицко-Харцызская слобода, расположенная в 9 км, также принадлежавшая Иловайским.

23 декабря 1869 года считается датой основания города. В течение 10 лет с момента основания станция Иловайское даже не была внесена в список населенных пунктов, расположенных на железнодорожной линии Харьков – Ростов. Она представляла собой железнодорожный разъезд с будкой, вокруг которой было разбросано небольшое хаотическое поселение из нескольких барачных землянок и лачуг, где жили строительные рабочие, а с пуском чугуны – часть обслуживающих ее железнодорожников.

Более интенсивное развитие станции Иловайское началось с конца 80-х годов XIX века после постройки участков Харьков – Ханженково – Криничная – Ясиноватая, соединивших Курско – Харьковско – Азовскую железную дорогу с Екатерининской, вследствие чего грузооборот станции значительно увеличился.

В управлении Екатерининской дороги в 1899 году после завершения строительства Богодуховского хода (Макеевка-Грузовая) был разработан проект соединительной ветви от Кальмиус-Бо-

ленности, поскольку направлялись практически вдоль простирания угольных пластов. По воззрениям углепромышленников, рациональным вариантом углевозной ветви являлся тот, который пересекал бы как можно большее количество линий простирания угольных пластов, т.е. проходил вкрест простиранию.

Поддесаул Войска Донского А.В. Марков предложил строительство соединительной ветви в направлении Мушкетово – Макеевка – Иловайское – Петровеньки или Крестная (Штеровка) взамен ветви Широкий – Кутейниково с обязательным включением в эту железную дорогу тарифного остановочного пункта в Макеевке, открытым для местного и прямого сообщения со станциями сети железных дорог. Последнее требование было связано с тем, что Марков отгружал уголь со своего рудника на частную Макеевскую ветку, построенную некогда промышленниками Иловайскими.

В итоге была построена линия Караванная – Иловайское – Чернухино и ветвь от Макеевки до ст. Махоровка (Моспино), которая находилась недалеко от Усть-Очеретино.

С учетом наличия Широковской ветви, пересекающей 2-ю Екатерининскую дорогу по ст. Дроботово (Ларино), созданная сеть железных дорог западнее Иловайского мало чем отличается от предложенной промышленниками в 1900 г. Что касается пути восточнее Иловайского, здесь изменение пункта примыкания к существующим дорогам связано



Огромные краны для подачи воды в тендер паровоза сохранились до 70-х годов XX века

с облегчением продольного профиля пути и уменьшением количества искусственных сооружений. Поскольку долина реки Миус глубокая, и здесь не обошлось бы без возведения большого моста, протяженных насыпей и выемок.

В 1904 году к окончанию строительства Второй Екатерининской железной дороги на разъезде № 17 возникла станция Иловайское, которая имела 27 путей. Железнодорожный путь в первые 20 лет с начала эксплуатации на станции был весьма слабым и неоднородным. В главные пути был уложен рельс типа III-а весом 33.5 кг/пог.м, а на станционных путях IV-а весом 30 кг/пог.м. Густота укладки шпал не превышала 1400 шт. на 1 километр. Шпалы не пропитанные. Балласт применялся песчаный и очень низкого качества, что приводило к появлению зимой в массовом количестве пучины, которая являлась при-

чиной ограничения скорости движения.

Первые служебные капитальные дома на разъезде № 17 были построены в 1901 году по нынешнему адресу улица Вокзальная, д. 7 и Зеленая, д. 8. Это были административные и жилые помещения для руководителей и служащих станции Иловайское. Позднее, в 1902-1903 гг., на этих же улицах для служащих станции были выстроены типовые жилые дома (в народе их называли «красные дома») каждый на 4 семьи.

В 1902-1905 гг. были построены такие же типовые «красные» дома для руководителей и служащих паровозного депо на «Сахалине» – так назывался квартал на нынешних улицах Власа Волюшина и Леонова.

Строили эти дома немцы-колонисты, прибывшие на Донбасс по приглашению правительства России в конце XIX века для создания поселений аграриев – рабочий люд на шахтах и заводах нужно было кормить. Проживали поселенцы в колонии № 8 (ныне с. Садовое), Федоровке, других хуторах и селах, имели свои цеха по производству кирпича и черепицы – до сих пор сохранились образцы с маркой хозяина производства. Строили быстро и надежно: когда через 100 лет, в конце XX века, в ходе капитальных ремонтов возводились надстройки на такие дома, приходилось применять специальные инструменты – настолько прочными были конструкции.

В пристанционном поселке возникли две улицы (ныне Пролетарская и им. Шевченко), но большинство железнодорожников ютились в полудомках – лянках.

Для работы службы тяги, а в нее входило паровозное хозяйство, водоснабжение и энергообеспечение, в 1901-1903 гг. оборудовали водоснабжение с подачей воды по водоводу от реки Крынка. Для этого была сооружена плотина на реке, там же выстроена водоканалка, а на станции – водонапорная башня и разводка воды по станционным путям для заправки паровозов. Огромные краны для подачи воды в тендер паровоза на станционных путях сохранились до 70-х годов XX века.

В 1908 году, когда станция Иловайское стала узловым, здесь было закончено строительство и введено в эксплуатацию веерное паровозное депо из 3



Железнодорожный вокзал станции Иловайское. 1908 год

ступеней на 17 столб. Депо не отапливалось, освещалось мазутными факелами. Зимой, чтобы согреться, рабочие вынуждены были разжигать костры, впоследствии там были установлены печи-«буржуйки».

Чистку топок, дымовых коробов, заправку паровозов после ремонта производили в цехах депо. Вентиляции не было, из-за газов и пара там нечем было дышать.

Подъемку паровозов осуществляли ручными домкратами типа «Беккер», никаких грузоподъемных механизмов не было. Вручную выкатывались колесные пары, снимались для ремонта и ставились дышла, золотники, буксы, рессоры. Еще труднее было работать котельщикам: они кувалдами оббивали жаровые и дымогарные трубы, ставили заклепки на котлах.

В кузне стояло четыре горна с кожаными мехами, все работы выполнялись вручную. В механическом цехе был десяток примитивных станков: токарный, строгальный, сверлильный, бандажный. Они приводились в движение от нефтяного двигателя по ременной трансмиссии.

До 1913 года локомотивный парк состоял в основном из маломощных и разнотипных паровозов. В грузовом движении использовались главным образом паровозы серии Ов и Щ. Мощность паровоза Ов составляла 600 л.с., конструкционная скорость 50 км/ч, сила тяги 10 000 кг. Более мощные паровозы серии Э стали поступать в небольших количествах после 1916 года.

Пассажирское движение обслуживали паровозы серии Н, развивающие скорость 75 км/ч. На маневровой работе использовались маломощные паровозы, а иногда маневры грузовых вагонов производились с помощью лошадей и быков.

В 1938 году поселок Иловайск получил статус города. Он пережил фашистскую оккупацию 1941-1943 годов, восстанавливался после отступления врага и активно развивался в послевоенные годы. Расцветом станции стали 60-70-е годы прошлого века, когда Иловайское отделение Донецкой железной дороги возглавлял Ион Георгиевич Казаринов.

Евгений ЖУРАВЛЕВ

Александр Осипенко: «Бокс – это вся моя жизнь»



«Бокс – это вся моя жизнь», – признается Александр Осипенко. Когда ему исполнилось 10 лет, он начал заниматься боксом, тогда еще не подозревая, что со спортом свяжет всю жизнь. Уже в 17 лет юноша стал мастером спорта СССР по боксу, выступал за сборную Советского Союза.

Александр Осипенко родился и вырос в Иловайске.

– В детстве я подрался с парнем, который занимался боксом. Ясное дело, я не победил. Помню, тогда подумал: «Пойду на бокс – я тебя сделаю!» Мама никогда не ходила за меня заступаться, считала, что я сам должен уметь за себя постоять. Так начал заниматься боксом и всегда мог достойно ответить обидчику. К маме стали приходиться родители, жаловаться, но она отвечала: «Когда Сашку били – я не бегала, вот и вы не приходите».

Добиться спортивных высот Александру Осипенко помог основатель иловайской школы бокса Владимир Андриевский. Среди выпускников школы Андриевского – братья Станислав и Владислав Максюченко. Сейчас они – участники сборной России и уже выступают на международных аренах. Александр Гришук – серебряный призер чемпионата мира среди студентов, мастер спорта международного класса.

Для самого Александра Осипенко Владимир Андриевский стал не только тренером, но и наставником.

– Владимир Ильич в боксе для меня, как отец родной. В первую очередь, он меня научил силе, выносливости, целеустремленности. Помню, как мой тренер брал меня с собой бегать кроссы, мы

наматывали по пять-семь километров, – вспоминает наш собеседник. – Он четко объяснил мне, как анализировать свои ошибки и действовать на ринге соответственно обстоятельствам. А главное – научил верить в свои силы, даже когда ситуация кажется безнадежной.

С первых занятий Владимир Андриевский заметил в 10-летнем мальчишке подающего надежды боксера, и чутье не подвело опытного тренера. Упорные многочасовые тренировки и полная самоотдача вскоре принесли первые плоды. Александр одну за другой одерживал победы на городских, затем на областных и региональных соревнованиях по боксу, и со временем вышел на уровень Советского Союза. В 1977 году, когда парню было всего 17 лет, он стал первым в своем весе чемпионом СССР по боксу среди юниоров.

– Решающий бой на чемпионате СССР по боксу среди юниоров стал для меня самым важным в жизни. Я уже прошел в финал, был, можно сказать, мастером спорта, но в финале нужно было закрепить результат, – вспоминает Александр Николаевич. – Дрался в легкой весовой категории 61 кг с парнем из вооруженных сил Сибири. Мы с ним провели три раунда. Победу я одержал благодаря технике и выносливости: за минуту, что отводится боксеру на отдых, я успевал полностью восстановить силы. Этому меня научил Владимир Андриевский.

В 1980 году Александр Осипенко завоевал титул серебряного призера Чемпионата мира среди железнодорожников, который проходил в Венгрии.

– Я дрался с югославом, двумя вен-

грамми и немцем. Так получилось, что бой выиграл я, но победу отдали венгру. Мне потом судья объяснил, что наша сборная команда «Локомотива» вышла в финал, мы заняли победное командное первое место, но поскольку венгры – хозяева, то именно они должны были стать призерами в командном первенстве. У нас четыре человека дрались с венграми, и кто-то обязательно должен был проиграть – я попал, что называется, «под рулетку». Соперник, видимо, тоже об этом знал, потому что потом он мне отдал свой подарок – хрустальную вазу. Я ее домой так и не довез, она случайно разбилась в поезде, – с улыбкой вспоминает наш герой.

Александр Николаевич проработал на Донецкой железной дороге 34 года. После окончания Славянского железнодорожного техникума в 1984 году начал свой трудовой путь в локомотивном депо Иловайск помощником машиниста. Параллельно работал инструктором, затем тренером в Иловайском физкультурно-спортивном комплексе «Локомотив». Он стал первым мастером спорта Иловайского железнодорожного узла.

– После техникума мне сразу предложили должность помощника машиниста. Именно тогда я понял романтику железной дороги: поездки, стук колес и бескрайние просторы родного края. Работал в паре с машинистом Иваном Ивановичем Слабуновым – настоящим профессионалом и замечательным человеком. Он многому меня научил и уже через два года я сам стал машинистом дизель-поезда. Добрым словом всегда вспоминаю машиниста Тернового Валентина Александровича – я ему тоже за многое благодарен. К сожалению, этих людей уже нет с нами, но их ученики хранят в сердцах память о своих коллегах и наставниках.

Александр Осипенко одним из первых поехал на Мелитополь. Водил поезда в Ростов-на-Дону, Луганск, Запорожскую и Херсонскую области и, конечно, по Донецкой железной дороге. В случае производственной необходимости заменял машиниста-инструктора, рабо-

тал дежурным по депо.

После завершения боксерской карьеры Александр Николаевич продолжил тренерскую деятельность, воспитав целый ряд профессиональных спортсменов, уже сумевших себя блестяще зарекомендовать. В их числе – призер Европы Алексей Улитин.

Сейчас Александр Осипенко заведует ФСК «Локомотив» и обучает ребят рукопашному бою.

– У меня 30 человек рукопашников. Самому маленькому 5 лет, старшему – 17. Во многих из них я вижу себя молодого. Каждому стараюсь передать свои знания, обучить необходимым навыкам, – рассказывает тренер.

Спортом для настоящих мужчин занимаются и девочки. Доминика Бабич в свои 12 лет уже хорошо себя проявила, мечтает служить в полиции. Большие молодцы Александр Иващенко, Александр Коновал, Тимур Бехтер, Матвей Анцыбор, Денис Ткаченко, Богдан Плахтук, Сергей Киселев.

Владимир Музычка, кроме рукопашного боя, занимается футболом. В 11 лет у него уже 64 медали по обоим видам спорта.

– Обучаются у нас в «Локомотиве» перспективные молодые штангисты под руководством Сергея Лисовина и Ивана Крысанова, – рассказал руководитель ФСК. – Это Никита Костенко, Даниил Лисовин, Ярослав Емельянов, Александр Володин, Ярослав Мирошниченко, Артур Потоцкий, Влада Коваль. Недавно победителем турнира «Олимпийские надежды» в Москве стал Айдамир Мусаев. Среди подающих большие надежды боксеров – Павел Ярошенко, Марк Гапочка, Александр Жиглов, Захар Ларюшкин. Их тренируют наши общественники – Анатолий Гузенко и Артем Жиглов.

Александр Осипенко убежден: именно за молодым поколением – спортивное будущее Донецкой Народной Республики. Большим достижением тренер считает возможность выступать на общероссийских турнирах и соревнованиях.

Елена СУШКОВА

Кто сказал, что сейчас не до хоккея?!

Хоккейный клуб «Югра» пригласил команду из ДНР принять участие в любительском турнире по хоккею, сыграть с командами из Ханты-Мансийска и провести матч с игроками ХК «Югра».

Старт первому матчу 2024 года дали заместитель губернатора Югры Всеволод Кольцов и и.о. генерального директора ФГУП «Железные дороги Новороссии» Андрей Казаков.

Хоккейная команда «Железные дороги Новороссии» сыграла с югорчанами два матча. В первом дончане встретились со сборной командой, в состав которой вошли хоккеисты команд «Югра», «Мамонты» и воспитанники спортивной школы. Победили хозяева льда со счетом 8:11. Во втором матче железнодорожники встретились с командой «ГЛАВК». В ее состав вошли руководители различных учреждений, ветераны и любители хоккея. Команды сыграли вничью – 8:8.

– Мы приехали из Донбасса, где сейчас военное положение,



ра от Югры Эдуарда Исакова. Без их непосредственного участия эта встреча не смогла бы состояться.

Железнодорожники из ДНР объединились в команду в прошлом году и уже осенью сыграли в первом официальном турнире. В «серебряном» дивизионе Кубка ОАО «РЖД» команда заняла первое место. В этом году она будет играть уже в «золотом» дивизионе Кубка.

«Локомотив», вперед!

21 января сборная железных дорог Новороссии «Локомотив» одержала очередную победу в Суперлиге Чемпионата ДНР 2023-2024 гг. по мини-футболу.

В 11-м туре республиканских соревнований наши спортсмены обыграли донецкий футбольный клуб «Спарта» со счетом 2:1. Железнодорожники встретились с достойным противником, и матч до последних минут держал болельщиков в напряжении. Обменявшись голами в первой половине встречи, игроки обеих команд показали блестящую игру в обороне. И только в самом конце игры футболистам ЖДН удалось прорвать защиту соперников, забив решающий мяч.

В ходе Суперлиги Чемпионата ДНР, который продлится до апреля 2024 года, железнодорожники периодически встречаются с командами из столицы нашей республики, а также из Макеевки и Шахтерска. Среди них такие серьезные спортклубы, как СК «Гвардеец», МФК «Спартак», «Делюкс» и другие. В начале состязаний наши спортсмены натолкнулись на грозный напор опытных команд, но уже после нескольких игр были сделаны соответствующие тактические выводы, что привело к положительным результатам. На сегодняшний день на счету «Локомотива» три уверенные победы и 25 забитых голов.

Новая победа, отличная спортивная форма и уверенность в своих силах станут для наших футболистов подспорьем в предстоящих играх.