



Уважаемые железнодорожники! Дорогие ветераны! Участники боевых действий! Воины-интернационалисты!

Сердечно поздравляем вас с Днем защитника Отечества, символом мира, справедливости и любви к родной земле! 23 февраля – праздник мужественных и сильных духом людей, для которых патриотизм и преданность Отечеству – превыше всего. В этот день мы чествуем тех, кто защищает свободу и независимость нашей страны, честно служит Родине и надежно защищает ее интересы.

Мы бережно храним память о героизме и доблести наших дедов и отцов, гордимся железнодорожниками, которые в годы Великой Отечественной самоотверженно отстаивали мирное будущее своей земли.

День защитника Отечества – праздник поистине всенародный. Он близок не только военнослужащим российской армии и флота, добровольцам, ветеранам минувших войн, воинам-интернационалистам, но и всем, кто вне зависимости от своей профессии чувствует ответственность за будущее своей страны, воюет на фронте, кует Победу в тылу.

Дорогие защитники Отечества! От всей души желаем вам крепкого здоровья, стойкости, крепости духа в любых жизненных обстоятельствах! Пусть вас не покидает оптимизм, а любовь близких всегда остается надежной опорой! Желаем всем коллегам-железнодорожникам, защищающим интересы нашей страны в ходе специальной военной операции, скорейшего возвращения с Победой! Счастья и благополучия вам и вашим родным!

Андрей КАЗАКОВ,
и.о. генерального директора
ФГУП «Железные дороги Новороссии»

Михаил ЧАЛЕНКО,
председатель ДОРПРОФЖЕЛ
на железных дорогах Новороссии

Парк обновляется

За 2023 год на территории присутствия ФГУП «Железные дороги Новороссии» выполнен капитальный ремонт железнодорожных путей общей протяженностью порядка 60 км.

В 2023 году в адрес ФГУП «Железные дороги Новороссии» были переданы в собственность 23 локомотива и 11 составов электропоездов для пригородного сообщения. В 2024 году оснащение предприятия тяговым подвижным составом и вагонами будет продолжено. «Будет привлечено необходимое количество локомотивов и вагонов. Эта работа будет проводиться по мере необходимости», – заявил руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Алексей Дружинин.

Требуется разминирование

Саперы МЧС весной начнут разминирование железнодорожного полотна в Попасной и населенных пунктах Северодонецкой агломерации, значительно пострадавших в ходе боев.

«С нашей стороны было направлено обращение в МЧС, – сообщил начальник Луганского филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии» Денис Пашков. – Получен ответ, что работы по разминированию не допускаются, когда есть промерзание грунта более чем на 1 см и при наличии снежного покрова. Когда изменятся погодные условия – это будет с наступлением весны – МЧС приступит к работам по разминированию».

«За доблестную службу»

Росжелдор учредил медаль «За доблестную службу» – награду за безупречный труд и заслуги на железнодорожном транспорте.

Медаль «За доблестную службу» будет вручаться сотрудникам центрального аппарата Росжелдора, его территориальных управлений и подведомственных предприятий и учреждений, а также работникам и ветеранам организаций железнодорожного транспорта. Окончательный список награждаемых определяет руководитель Росжелдора.

Дизайн уже выбран. Медаль выполнена в серебристом цвете. На лицевой стороне изображены скрещенные молот и ключ – символы железнодорожного транспорта. На оборотной стороне – эмблема Росжелдора.

Студенты-целевики подписали договоры с предприятием

Шестнадцать студентов Ростовского государственного университета путей сообщения 15 февраля заключили с Донецким филиалом ФГУП «ЖДН» договоры о целевом обучении в железнодорожном вузе.

Первокурсники, подписавшие договоры для обучения в РГУПС, родом из Дебальцево, Снежного, Артемовска, пгт. Мирновка и других городов новых российских регионов. Учеба на бюджетной основе и поддержка будущих работников подразделений ФГУП «Железные дороги Новороссии» закреплены в Коллективном договоре предприятия. Согласно документу, студентам-целевикам, обучающимся по программам бакалавриата и специалитета очной формы, выплачиваются ежемесячные доплаты к академи-

ческой стипендии при условии успеваемости на «отлично» и «хорошо».

Студенты из Донецкой Народной Республики отлично зарекомендовали себя в Ростовском университете. На данный момент они обучаются по таким специализациям, как «Локомотивы» и «Электрический транспорт» (Подвижной транспорт железных дорог), «Автоматика и телемеханика» и «Телекоммуникационные системы» (Системы обеспечения движения поездов), «Грузовая и коммерческая работа»,

«Магистральный транспорт» и «Транспортный бизнес и логистика» (Эксплуатация железных дорог), а также «Промышленное и гражданское строительство».

Первокурсникам нравятся высокотехнологичные условия обучения и комфортное проживание в общежитии вуза. Практически все они участвуют в общественной и творческой жизни университета, многие вступили в студенческие отряды, где осваивают дополнительные навыки по различным направлениям.



Даже со сложной задачей – на «ТЫ»

Среди целой плеяды профессиональных праздников Российской Федерации свое достойное место занимает День слесаря. 26 февраля его отмечают слесари по ремонту подвижного состава, слесари-инструментальщики, слесари-электрики и многие другие представители этой важной профессии, обеспечивающие безопасную и эффективную работу железнодорожного транспорта.

Об Александре Мартыненко, слесаре по ремонту подвижного состава локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское, говорят: «Он с профессией – на «ты»».

Александр Иванович родился и вырос в городе железнодорожников Дебальцево. После школы окончил Мироновское ПТУ № 27, где получил специальность «слесарь-сантехник, электрогазосварщик».



Александр Мартыненко

– Мне с самого детства нравится возиться с железом, – говорит наш собеседник. – Настоящий опыт пришел после работы в Магадане. Там мне довелось чинить самую разную технику: «Уралы», «КрАЗы», разные марки бульдозеров, дизель-генераторные установки, насосные станции. После этого я твердо могу сказать, что нет техники, которую я бы не смог отремонтировать.

На Донецкую железную дорогу Александр Мартыненко пришел более 40 лет назад. Сначала работал в механизированном участке погрузочно-разгрузочных работ, затем помощником машиниста тепловоза локомотивного депо Дебальцево-Сортировочное.

– Проработав помощником машиниста два года, я понял, что душа лежит не к управлению локомотивами, а к их ремонту, – признается железнодорожник. – Несмотря на то, что у меня уже имелся опыт работы, большую поддержку на новом месте оказали мои наставники: Николай Васильевич Кравченко и Виктор Григорьевич Ходус. Главное, чему меня научили старшие коллеги: нужно правильно поставить «диагноз», тогда и работа пойдет быстрее.

На данный момент в локомотивном депо Дебальцево-Пассажирское осуществляется ремонт тепловозов 2ТЭ116 и ЧМЭЗ.

– Работы много. Локомотив нужно осмотреть, обстучать, внимательно осмотреть каждый узел и агрегат. Все выявленные неисправности необходимо устранить оперативно. Однажды был у меня случай, когда в депо с завода пришел новенький тепловоз ЧМЭЗ, – вспоминает Александр Мартыненко. – Мы никак не могли понять, почему вода выбрасывается в бак. Я целый день

с ним провозился и, наконец, нашел: в середине переходника был забит деревянный чоп, и из-за этого не было циркуляции, вода перегревалась. Я и люблю свою работу за разнообразие, за то, что нужно постоянно думать. Нашел неисправность, отремонтировал – радуешься!

Даже спустя много лет в профессии Александр Мартыненко сохраняет интерес к любимому делу, своим профессионализмом с удовольствием делится с молодежью.

– Я воспитал много молодых коллег, передал им все свои знания и умения. Сейчас обучаю Дмитрия Прусака и Дмитрия Оголь. Они молодцы, уважают мой опыт, прислушиваются к советам. Я уверен, у них большое будущее, – говорит наставник.

За долготлетнюю и безупречную работу, мужество, отвагу и самоотверженность Александр Мартыненко был награжден нагрудным знаком «Отличный локомотивщик», его труд был отмечен Почетными грамотами Министерства транспорта ДНР и Донецкой железной дороги.

Слесарь-электрик по ремонту электрооборудования 5 разряда СМЭУ Донецк Игорь Кулагин уверен, что главное в его профессии – внимание к деталям и высокая ответственность. Проработав почти 35 лет на Донецкой железной дороге, он уверенно говорит: «Я свою профессию люблю».

– После армии я устроился в Волновахскую дистанцию связи кабельщиком-спайщиком,



Игорь Кулагин

проработал около полугода и понял, что это не мое, – признается наш собеседник. – Перешел слесарем по ремонту оборудования в отдел рабочего снабжения (ОРС) Донецкой железной дороги. В 1989 году перешел в СМЭУ и продолжаю здесь трудиться. Каждый год до эпидемии ковида я ездил в командировки в Урзуф – настраивал и обслуживал оборудование в пансионате. Сейчас работаю в СМЭУ Донецк. В мои обязанности входит ремонт оборудования – деревообрабатывающих, токарных станков и других приспособлений.

После освобождения Волновахи Игорь Кулагин принимает активное участие в восстанов-

лении разрушенной инфраструктуры.

– Сейчас объем наших обязанностей значительно расширился, много сложностей из-за боевых действий, – говорит он. – Помню, как восстанавливали крышу поста ЭЦ на станции Велико-Анадоль, пострадавшего в результате боевых действий. У нас над головой в буквальном смысле летали снаряды. Мы были задействованы в ликвидации последствий обстрела управления Донецкой железной дороги. За добросовестный труд мне была вручена Почетная грамота предприятия. Впереди еще много работы – восстановление поврежденных цехов, ремонт оборудования, и мы обязательно со всем справимся. Главное – вкладывать в работу душу и трудиться в слаженном коллективе.

Игорь Михайлович убежден: важно повышать свой профессионализм, постоянно заниматься самообразованием.

– У меня 3 группа допуска. Это значит, что я могу выполнять работы до 1 тыс. Вольт. Когда я только начинал, мой наставник Виктор Власенко, слесарь-электрик 6 разряда, в первую очередь учил соблюдению правил безопасности. В нашей профессии без этого никуда. Моего наставника, к сожалению, уже нет в живых, но я очень благодарен ему за знания и опыт, – говорит Игорь Кулагин. – Конечно, технологии не стоят на месте, и нужно идти в ногу со временем. В этом помогает интернет, где я постоянно черпаю новую для себя информацию.

Слесарь по ремонту подвижного состава 4 разряда локомотивного депо Мелитополь Атон Маслеников – потомственный железнодорожник. Его отец Сергей Васильевич Маслеников сначала работал слесарем в мелитопольском локомотивном депо, затем машинистом локомотива. Мама Елена Викторовна более 30 лет трудится оператором поста централизации (ОПЦ) станции Федоровка, брат Евгений Сергеевич там же работает осмотрщиком-ремонтником вагонов.

После школы Атон Маслеников окончил профессиональный лицей железнодорожного транспорта № 12 города Мелитополя. В локомотивное депо поступил в 2016 году.

– Помню свой первый рабочий день: меня очень впечатлили огромные локомотивы – гиганты железной дороги. Я сначала подумал: «Сложно, не справлюсь», – признается Атон Сергеевич. – Тогда мне очень помог Александр Пиутин, поделился профессиональными секретами, и самый главный из них – всегда думать головой, просчитывать все на несколько шагов наперед. Сейчас он на пенсии, но его наставления я помню до сих пор.

В обязанности Атона Масле-

никова входит осмотр и текущий ремонт локомотивов.

– Мы проводим ремонт в объеме ТР-3 тепловозам 2ТЭ116. Мне нравится с ними работать – по электросхеме они сложнее, чем, например, ЧМЭЗ, но по конструкции про-



Антон Маслеников

ще, хотя подход к такому локомотиву тоже нужно уметь найти, – рассказывает железнодорожник. – Особенно сложно в плане электрики: бывает что-то неправильно собрано, ошибка в подсоединении проводов. Чтобы выявить неисправность, приходится обследовать всю схему, а на это может уйти много времени.

Главным в работе слесаря Атон считает четкость, ответственность и нестандартный подход к выполнению работы.

– Мы с коллегой – электриком из электровозного цеха Тимофеем Казаковым около трех лет назад придумали устройство, позволяющее тестировать, оценивать и выявлять поломки в электронике локомотивов с помощью специального контроллера, – рассказывает он. – Благодаря этому приспособлению стало намного удобнее и быстрее работать.

Слесарь по ремонту подвижного состава 6 разряда пункта технического обслуживания Санидин Абдулгафаров работает в вагонном депо Луганск более 30 лет. На вопрос: «Любите ли вы свою работу?» – он без доли сомнения отвечает: «Если бы не любил, столько бы здесь не работал».

Начинал Санидин Байдуллахович учеником слесаря в ремонтно-экипировочном парке.

– В вагонное депо Луганск я пришел в 1991 году. Тогда начальником ПТО был Зорин Федор Александрович, – вспоминает железнодорожник. – Меня всегда удивляло, что он никогда ничего не записывал в блокнот, помнил абсолютно все. Стоило только назвать номер вагона, он сходу рассказывал, когда и какой ремонт был проведен, на каких маршрутах он используется.

В вагонном депо Луганск Санидин Абдулгафаров получил богатый опыт, познал все тонкости профессии и повысил квалификацию до самого высокого – шестого разряда. Устройство вагонов он знает досконально, любую неисправность может устранить быстро и качественно.

– В мои обязанности входит ремонт кузова вагона, системы водоснабжения и отопления. Например, около двух недель назад мы ремонтировали ды-

могарную трубу – это элемент конструкции парового котла, служащий для увеличения площади нагрева. Такие неисправности случаются редко, ремонтные работы выполнять физически тяжело.

По глубокому убеждению Санидина Байдуллаховича, неважно, какая произошла поломка – крупная или мелкая, ремонт необходимо выполнить на совесть, потому что от этого зависит безопасность и комфорт пассажиров.

– Слаженное командное взаимодействие – еще одно важное слагаемое успеха профессиональной деятельности, – считает Санидин Абдулгафаров. – У нас трудятся люди, которых я давно знаю и всегда могу на них положиться. Мы добросовестно работаем в одной команде под руководством начальника вагонного депо Луганск Довгаленко Владимира Валерьевича и заместителя начальника депо Суглобова Дмитрия Юрьевича.

Слесарь-ремонтник 5 разряда цеха по ремонту оборудования вагонного депо Луганск Сергей Крушина – один из опытных работников предприятия. Первая запись в его трудовой книжке была сделана в 1989 году: по окончании ПТУ № 45 города Ворошиловграда он пришел трудиться на Ворошиловградский тепловозостроительный завод оператором станков с программным управлением. После службы в армии работал стропальщи-



Санидин Абдулгафаров

ком, грузчиком, слесарем по ремонту электрооборудования, столяром, токарем. Работу на железной дороге Сергей Николаевич начал плотником в Луганской дистанции гражданских сооружений.

– В вагонное депо Луганск я пришел в 2002 году. Знания и умения, приобретенные на предыдущих местах работы, мне оченьгодились, потому что обязанности слесаря-ремонтника на железной дороге очень обширны. Мне приходится ремонтировать самое разное оборудование, начиная от обычных дверей и ворот, заканчивая сложными устройствами, такими как нагнетательные вентиляторы, вытяжки, подъемные краны, железнодорожные домкраты. Главное – иметь желание, а возможность научиться чему-то новому и полезному всегда найдется, – убежден Сергей Крушина.

Елена СУШКОВА

«Нас называют санитарами рельсов»

Рельсовой дефектоскопии на железной дороге всегда уделялось повышенное внимание. Своевременно замеченные и оперативно замененные «больные» рельсы – залог здоровья стальной колеи, а значит, стабильной работы всей магистрали, безопасности движения поездов. В Донецком филиале ФГУП «Железные дороги Новороссии» решением этих вопросов занимается отдел рельсовой дефектоскопии Дорожной лаборатории диагностики состояния железнодорожного пути. 2 февраля его работники отметили свой профессиональный праздник – День дефектоскописта.

В отделе рельсовой дефектоскопии осуществляют систематический ремонт и калибровку всех дефектоскопов, которые эксплуатируются в Донецком филиале ФГУП «ЖДН», занимаются организацией работы, осуществляют контроль и анализ средств рельсовой дефектоскопии. Отдел работает с цехами де-

отзывается об Игоре Филипенко, как о высококлассном специалисте, который в совершенстве владеет всеми аспектами диагностики рельсового хозяйства, до малейших деталей знаком с устройством дефектоскопов.

– Наша лаборатория занимается ремонтом и калибровкой дефектоскопных тележек для дистанций пути Донецкого филиала и сторонних организаций, – рассказал Игорь Филипенко. – Когда речь идет о безопасности на железной дороге, то контроля много не бывает. Мы проверяем и калибруем тележки: за полгода через нашу лабораторию проходит около сотни дефектоскопных устройств. Ведь от точности работы измерительных приборов впоследствии зависит качество ремонта пути и обнаружение дефектных рельсов.

Галина Кривцова отмечает качественную и добросовестную работу мастеров участков дефектоскопии Ясиноватской дистанции пути Виктора Мельникова, Иловайской дистанции пути Ярослава Лепетюх, Дебальцевской дистанции пути Андрея Петрова, Волновхской дистанции пути Виталия Голодок.

Среди дефектоскопистов-старожилов, которые более 35 лет трудятся на Донецкой магистрали и передают свои опыт и знания молодым специалистам, операторы 5 разряда Дебальцевской дистанции пути Инна Борбот и Людмила Рыжкова, оператор 7 разряда Иловайской дистанции пути Александр Козельский, оператор

– Цех дефектоскопии Иловайской дистанции пути состоит из двух участков: Иловайского и Торезского. Мы обслуживаем примерно 350 километров главного хода, – поясняет мастер цеха дефектоскопии Иловайской дистанции пути Ярослав Лепетюх. – У нас по штату должно работать 27 операторов дефектоскопных тележек, а по факту трудится шесть человек. Хотелось бы отметить хорошую работу операторов Александра Козельского и Сергея Поклонцева, подающих надежды молодых работников Геннадия Хорошенького и Михаила Кузьменкова, опытного наладчика Сергея Давидовича. Мы работаем на технике, которой минимум 15 лет. Спасибо Игорю Вячеславовичу Филипенко за его золотые руки: благодаря его мастерству наши дефектоскопы работают и служат нам верой и правдой.

В профессию Ярослав Лепетюх пошел по стопам отца Григория Павловича, механика мотовоза Торезской дистанции пути. На Донецкой железной дороге Ярослав Григорьевич работает с 1991 года, 30 лет посвятил дефектоскопии.

– Начинать в 1994 году на одной дефектоскопной тележке вместе с Ильдаром Бикбаевым, – рассказал Ярослав Лепетюх. – Мы с Ильдаром Шамильевичем обучались в Артемовской дортехшколе на операторов дефектоскопной тележки, какое-то время вместе работали. Когда я пришел в Торезскую дистанцию пути, моим наставником был мастер участка Николай Владимирович Литвиненко, он мне и рассказал, что такое дефектоскопия, смог заинтересовать и показать особенности этой профессии. Позже я познакомился с начальником лаборатории дефектоскопии Андреем Геннадьевичем Киселевым, который увидел во мне потенциал и направил меня на курсы расшифровки дефектограмм в Санкт-Петербург. Вообще, как говорят разработчики, расшифровка – это китайская грамота. То есть, оператор не только слышит звук, но и видит на экране все эти палочки, точки разных цветов, которые должен соединить воедино, а в голове вместе со звуковыми сигналами должна сложиться картинка, сообщающая о дефекте. Операторы дефектоскопной тележки обязательно проходят специальные курсы, но настоящим профессионалом дефектоскопист становится примерно через три года работы. Сегодня из-за боевых действий у нас нет идеальной поверхности катания, мы кланяемся каждому стыку, проверяем подозрительные места. Но так и нарабатыв-



Сергей Поклонцев и Андрей Щетинин

ается опыт.

Заслуженным авторитетом среди коллег пользуется мастер цеха дефектоскопии Волновхской дистанции пути Виталий Голодок. Виталий Владимирович – из семьи путейцев: его отец Владимир Степанович работал дорожным мастером на Донецкой магистрали и начальником отделочной машины на Южной дороге, мама Татьяна Григорьевна была монтером пути, сигнальником, дежурным по перегзду. Виталий Голодок

привести к сходу подвижного состава. Оператор отвечает за качество своей работы до следующего обхода, а это в каком-то плане эмоциональное напряжение. У меня в цехе работают в основном опытные специалисты, но есть и молодые кадры. Михаил Щербак и Валентин Завгородний пришли к нам в начале 2022 года. Мы стараемся учить молодежь быть внимательными и сообразительными, оперативно реагировать на сложные ситуации.

В работе дефектоскопистов Ясиноватской дистанции пути есть свои сложности, поскольку это одна из самых обстреливаемых дистанций.

– После обстрелов обычно первыми выезжают путейцы на ремонт полотна, – рассказывает мастер цеха дефектоскопии Ясиноватской дистанции пути Виктор Мельников. – После этого уже мы приступаем к работе, проверяем рельсы на дефектность. Например, после обстрела и пожара на станции Мушкетово осенью прошлого года, пока путейцы ремонтировали сильно пострадавшие рельсы, мы диагностировали посеченные, давали им оценку дефектности. Бывает, что и мои сотрудники находят «сюрпризы» на путях: в 2017 году на перегоне недалеко от станции Макеевка-Пассажирская нашли взрывное устройство. В таких случаях вызываются саперы, которые обезвреживают опасный объект.

– Впереди у нас горячая пора, ведь весной и осенью из-за резкого перепада дневных и ночных температур появляется больше всего острodefектных рельсов. В летний период за месяц один оператор обходит примерно 120 километров пути, в зимний – около 110 км. Бывает, что к участку трудно добраться, но нам всегда идет навстречу начальник Ясиноватской дистанции пути Рахид Абас оглы Нифтуллаев и при возможности организует подъезд. На дефектность рельсов влияет много факторов. Но как бы далеко ни шагнула техника, какие бы дополнительные ловушки ни придумали для коварных изъязнов, на переднем крае неизменно остаются люди. С их глазами и слухом. И с рабочей совестью.

Ольга КРАМАРЕНКО



Геннадий Хорошенький

фектоскопии Ясиноватской, Дебальцевской, Иловайской и Волновхской дистанций пути. Инженеры, мастера участка, операторы дефектоскопных тележек – здесь все, независимо от ранга, делают общее дело: контролируют состояние рельсовой колеи, а значит, стоят на страже безопасности движения поездов.

До 2023 года отдел рельсовой дефектоскопии возглавлял Вячеслав Анатольевич Батурлин, который внес неоценимый вклад в развитие и обустройство лаборатории дефектоскопии. Сегодня обязанности начальника отдела исполняет Галина Кривцова.

В 2009 году она начала свою трудовую деятельность в лаборатории дефектоскопии, где всю жизнь проработал наладчиком ее отец Евгений Павлович Волик. Сейчас под началом Галины Евгеньевны работают инженеры Елена Ланц, Елена Соседко и Игорь Филипенко. Коллектив прилагает все усилия для выполнения основных задач отдела рельсовой дефектоскопии, обеспечивая безопасность движения поездов. Отдел тесно сотрудничает с сектором эксплуатации службы пути, который возглавляет Марина Степаненко.

Уже много лет в отделе рельсовой дефектоскопии Ясиноватской дистанции пути работает Игорь Филипенко. Игорь Вячеславович – потомственный дефектоскопист: его отец Вячеслав Васильевич работал наладчиком в вагоне-дефектоскопе, мама Фаина Андреевна – техником в лаборатории дефектоскопии. Галина Кривцова



Игорь Филипенко

7 разряда Волновхской дистанции пути Игорь Гриценко.

– Сегодня наши люди работают в очень сложных условиях, под угрозой постоянных обстрелов. Но свою работу они выполняют оперативно и качественно, – говорит Галина Кривцова.

Больше всего дефектов выявляется на самом грузонапряженном участке – в Иловайской дистанции пути.

«Иловайск мы отстаивали до последнего»

О глубинном смысле слов «долг», «честь» и «отвага» Александр Лях, начальник стрелковой команды по охране грузов и объектов 1 группы станции Иловайск, знает не понаслышке. В 2014-м он защищал родной город от нацистов, награжден медалью «За оборону Иловайска». В 2022 году он снова не остался в стороне и одним из первых на предприятии встал на защиту Родины.

Для Александра Ляха 2014 год стал красной линией, разделившей жизнь на «до» и «после». В то время он служил во внутренних войсках, и профессиональное чутье ему подсказывало, что события на майда не просто так не закончатся и будут иметь страшные последствия. Его товарищей по службе направили на охрану правопорядка в Киев, сам Александр в это время находился в отпуске.

Боевые действия на Донбассе начались со Славянска. Мирные жители оказались в безвыходной ситуации, и Александр Юрьевич принял решение помогать местному населению.

— В апреле мы с товарищем организовали сбор гуманитарной помощи для жителей Славянска. Город горел, здания были повреждены и разрушены. Наладили связь с ребятами из 1-й Славянской бригады, они нас встречали, сопровождали по населенному пункту, показывали безопасные пути. Действовали быстро: мы выгружали гуманитарку, забирали людей и вывозили их в Иловайск, — вспоминает Александр Лях. — Наш грузовой «ГАЗ Соболь» был непригодным для перевозки пассажиров, сидели кто на чем: на матрасах, ящиках. В автомобиле нам нужно было разместиться как можно больше народа. Вывозили детей, женщин и стариков. Помню бабушку, всю дорогу крепко державшую за руку внука, и молодую маму, не спускавшую ребенка с рук.

Люди бежали от войны без вещей, у некоторых не было с собой даже самого необходимого.

В конце мая, когда Александр Лях в составе колонны Красного Креста вез гуманитарную помощь в Славянск, автомобили попали под массированный обстрел.

— Впереди нас ехало около пяти машин. Вылетела украинская «Сушка» и отстрелялась по ангару, который был рядом с дорогой, затем появился вертолет, начал обстреливать нашу колонну. Происходило все очень быстро, асфальт весь побило, у нас в машине вылетели стекла. Военные затащили нас в лесополосу, где мы ждали, пока закончится обстрел. А самолеты прилетали снова и продолжали атаку.

В конце мая Александр Лях пошел служить добровольцем в 1-ю Славянскую бригаду. Был назначен командиром отделения разведки. Принимал участие в обороне Иловайска. Сейчас, спустя почти десять лет, он с полной уверенностью говорит, что сдерживать наступление атакующих, имевших значительное превосходство в вооружении и живой силе, удавалось благодаря жертвенности и самоотверженности наших ополченцев.

— У нас было две самоходки «Нона», пушки и стрелковое оружие, — вспоминает наш собеседник. — До места, где находились наши войска, противник достать не мог, поэтому лупил

по мирному населению, накрывал жилые кварталы из РСЗО «Град». Часто на позиции выезжал танк и неприцельно обстреливал город, разрушая жилые дома, школы, детсады, больницы. Мы не смогли бы удержать город, если бы на подмогу не пришли союзные войска Российской Федерации.

— Когда украинские формирования подходили к Иловайску, здесь уже был Гиви со своими ребятами. Они вывозили две «Ноны» на позиции и отрабатывали по противнику. Мое подразделение должно было обеспечивать безопасность их расчетов. На задание всегда выезжали заранее, чтобы проверить территорию. Но так случилось, что однажды нас там уже ждали и расстреляли две наши машины. Мы не сразу сообразили, что произошло, увидели только вспышки, а кто и куда стреляет, было непонятно. Слева от меня сидел товарищ, две пули прошли его насквозь. Когда он упал, я бросился на помощь, стал его поднимать. Наверное, находился в шоковом состоянии, потому что сразу не сообразил, что меня тоже ранило — в шею и в легкое. Нас привезли в больницу в Иловайск, в то время на дежурстве был главный хирург Михаил Александрович Головкин. Он сразу оказал мне квалифицированную помощь и спас жизнь. Затем Гиви привез автомобиль скорой помощи, и меня доставили в Донецк.

О том, что родной город ос-



Александр Лях (крайний слева) с друзьями и однополчанами после парада в честь Дня Победы

вободен, Александр Лях узнал в больнице. Осенью 2014 года ему торжественно вручили медаль «За освобождение Иловайска».

— Иловайск мы отстаивали до последнего. Да и как иначе? Сдать город означало оставить всех, кто в нем живет. И это понимал каждый из нас, — делится сокровенным наш собеседник. — Имена многих моих товарищей вошли в историю посмертно. Они — герои, первыми вставшие на защиту родного края.

После освобождения Иловайска Александр Юрьевич оставил службу, устроился работать на Донецкую железную дорогу. Его назначили начальником стрелковой команды по охране грузов и объектов станции Иловайск.

В феврале 2022-го Александр Лях был мобилизован первым в команде и, ни секунды не сомневаясь, снова взял в руки оружие.

— Мобилизовали меня 23 февраля. Служить направили в комендатуру № 9 городов

Иловайска, Харцызска, Зугрэса. Мы занимались охраной военных объектов, наблюдали и анализировали все, что происходит вокруг. На дежурство заступали на 12 часов, а бывало и на сутки. Несмотря на то, что эти города считаются относительно тыловыми, туда тоже часто прилетает. Думаю, корректировка ведется через беспилотники, поэтому особенно важно следить за небом. Мелочей здесь не бывает.

После демобилизации Александр вернулся на свое предприятие.

— Возвращаться к мирной жизни было немного непривычно. Но коллектив у нас дружный, здесь работают ставшие мне родными люди, поэтому влиться в рабочий ритм получилось быстро, — рассказывает Александр Юрьевич. — Сейчас мы с коллегами ждем, когда наступит мирная жизнь, и наша дорога вновь заработает на полную мощь.

Елена СУШКОВА

«Противник от нас — на расстоянии взгляда»



Командир стрелкового взвода, главный механик локомотивного депо Ясиноватая Роман Кукин — настоящий герой нашего времени. За проявленные отвагу, стойкость и героизм при освобождении Марьинки он удостоен одной из высших наград России — ордена Мужества.

— Мы два месяца не могли взять один опорник, — рассказывает Роман Кукин. — Я был командиром штурмовой четверки. Мы пошли на штурм ранним утром, затемно, и выдавили врага. После этого зачистка города пошла легче.

Дома за сына очень переживает мама Елена Викторовна. Она тоже железнодорожница, более 30 лет проработала в Ясиноватской дистанции пути.

— Мама всегда сильно волнуется за меня. На боевые мне нельзя брать телефон, она это знает, но все равно пишет смс: «Удачи тебе». И когда я, возвращаясь, читаю ее сообщения, становится теплее на душе.

В локомотивном депо Ясиноватая Роман Кукин работает с 2006 года, заочно окончил Донбасскую машиностроительную академию. Роман сначала хотел стать машинистом, как его дедушка Виктор Воронцов, даже один год проработал помощником машиниста. Но потом перешел в цех по ремонту, трудился слесарем, бригадиром, мастером, а в 2020 году был назначен главным механиком депо.

Когда началась специальная военная операция, Роман Кукин, как и многие его коллеги, был мобилизован. Его назначили командиром взвода.

— Когда пришел на пункт сбора, начал знакомиться с ребятами, оказалось, что многих уже знаю: так получилось, что из 25 человек у меня во взводе было 20 железнодорожников, — вспоминает наш собеседник. — Таким составом мы и начали свой боевой путь на Херсонщине. Было сложно, но мы все вместе учились: рыли окопы, ставили блокпосты, ночевали в поле или лесопосадках на холодной земле. Но от холода и голода никто не умер. Тогда как раз и пришло понимание, что такое боевое братство, когда нет разницы по возрасту или по профессии «на гражданке», а есть одна цель, ради которой мы все здесь воюем.

После переброски подразделений российских войск на левый берег Днепра взвод Романа Кукина переформировали, он пополнился новыми бойцами из разных регионов Российской Федерации.

— Из всех моих железнодорожников сейчас со мной остались машинисты-инструкторы из локомотивного депо Ясиноватая Геннадий Загребельный и Александр Аксёнов. В прошлом году они оба были награждены медалью «Долг и обязанность». С Геннадием Загребельным я четыре месяца бок-о-бок провел на заставе, знаю, что он всегда

подставит плечо. Вот и недавно Геннадий Викторович вытащил на себе раненого товарища и доставил в санроту.

Сегодня во взводе Романа Кукина воюют ребята из Казани, Калининграда, Мурманска, Оренбурга.

— Интересно послушать, как живут люди в других уголках нашей Родины, узнать об их традициях, национальных блюдах. Так непривычно было, когда они не понимали наше слово «буря» — для них это «свёкла». А еще ребята удивляются, что совсем рядом с линией фронта кипит обычная жизнь: работают магазины, рынки, живут люди. Я даже возил своих бойцов на выходные к себе домой, в Ясиноватую, а у меня с балкона видна Авдеевка. Они очень удивились. Также для многих в диковинку наши шахты с терриконами. Под Марьинкой мы стояли на одной такой, даже спускались в шахту, и ребятам было интересно, что целые горы созданы руками человека.

— Я — командир стрелкового взвода. Противник от нас — буквально на расстоянии взгляда, примерно в 200-300 метрах. Можно сказать, мы находимся на острие, и главное в нашей работе — четкие действия, трезвый и холодный ум. Сейчас основное желание — победить, и чтобы все мои ребята вернулись домой живыми и здоровыми!

Ольга КРАМАРЕНКО

В торжественной обстановке командиру взвода Роману Кукину и еще 44 бойцам российской армии награды были вручены лично заместителем командующего войсками Южного военного округа по военно-политической работе генерал-лейтенантом Владимиром Жаровым.

— Я чувствовал гордость, волнение и ответственность, когда получал столь высокую награду, — признается Роман Валерьевич. — Прежде всего, это достойная оценка не только моей работы, но и моего взвода, заслуга и моих бойцов.

За девять лет ВФУ превратили Марьинку в мощный укрепленный район.

«Мы и наш родной край – одно целое»

Для мастера вагонного депо Иловайск Дмитрия Иванова любовь к Отечеству и его защита – понятия неотделимые. Он оставался со своим предприятием и родным городом в самые трудные периоды жизни и без раздумий встал в один ряд с другими участниками СВО в феврале 2022 года.

Потомственный железнодорожник Дмитрий Иванов признается, что других вариантов выбора профессии даже не представлял. На Донецкой магистрали он трудится более четверти века. Пришел на дорогу сразу после срочной службы в армии.

– Овладев профессией сварщика, в 1998 году я устроился в строительно-монтажный поезд № 638, – вспоминает Дмитрий Григорьевич. – За годы работы довелось поучаствовать в реализации многих проектов – наши железнодорожные строители везде очень ценились. Мы работали и в Севастополе, и на Закарпатье, и под Харьковом. К чемпионату Европы по футболу 2012 года полностью перестраивали перрон станции Лозовая для новых поездов. Много работы было и в Донецке – это мы построили шестнадцатиэтажный жилой дом для работников железной дороги рядом с больницей им. Калинина.

После тяжелой жизни для Иловайска событий 2014-2015 годов Дмитрий Иванов, уже будучи сотрудником СМЭУ-7, принимал участие в восстановлении родного города и железнодорожной инфраструктуры, серьезно пострадавшей в ходе ожесточенных боев.

– Первоочередной задачей для нас было возобновление

работы таких объектов, как железнодорожная больница – места, где жители могли получить помощь, а то и попросту найти для себя убежище, – вспоминает наш собеседник. – Ну а дальше активно восстанавливали предприятия узла – выкладывались по максимуму, чтобы они поскорее возобновили работу.

Примером трудовой доблести и настоящего донбасского характера для Дмитрия Иванова всегда были его славные предки. Прадед Михаил Максимович Мишкин участвовал в строительстве паровозного депо в Иловайске, а после Великой Отечественной войны восстанавливал разрушенное предприятие. Михаил Максимович был удостоен званий «Почетный железнодорожник» и «Почетный восстановитель», награжден орденом Красного Знамени.

Дед Дмитрия Иванова Иван Иванович Минеев прошел всю Великую Отечественную войну, участвовал в освобождении Донбасса от немецко-фашистских захватчиков. Впоследствии работал машинистом дизель-поездов в локомотивном депо Иловайск.

Дмитрий Григорьевич признается, что примеры деда и прадеда однозначно повлияли и на его отношение к работе и

гражданскому долгу.

– Даже когда было очень трудно, у меня никогда не возникало желания оставить родное предприятие или бросить Иловайск. Летом 2014 года мы поначалу не совсем понимали, что происходит. Просто не верилось, что к нам с оружием идут люди с Западной Украины, которым мы совсем недавно всей железной дорогой помогали справиться с последствиями наводнения, строили для них дома, переводили свою зарплату на нужды пострадавших. Казалось, что ситуация обязательно разрешится, а происходящее сейчас – просто недоразумение. Но очень скоро все стало ясно, и перед нами встала одна задача – выстоять. Иловайчане жили и работали по принципу: мы и Родина – одно целое.

В 2017 году Дмитрий Иванов перешел в вагонное депо Иловайск, работал мастером. А в феврале 2022 года вместе с другими железнодорожниками был мобилизован. В батальоне ему было поручено командование медицинским взводом.

– Приказ есть приказ. Этому меня научили еще на срочной службе, – говорит Дмитрий Григорьевич. – И вообще, в жизни я всегда старался осваивать новые навыки, посещал занятия в дортехшколе, зани-



мался самообразованием. Все это пригодилось на фронте. На херсонском и мелитопольском направлениях нашей основной задачей было обеспечение нормального состояния здоровья бойцов. Условия были трудные, практически спартанские. Позже мы были направлены на марьинское направление – здесь уже довелось столкнуться с серьезными обстрелами. Как командир медвзвода я оказывал первую помощь раненым, выводил солдат с поля боя, доставлял в больницу.

Со временем Дмитрию Иванову и самому пришлось покинуть службу – он был комиссован по состоянию здоровья. Сегодня, продолжая трудиться в вагонном депо, он надеется на скорейшую победу и возвращение всех, кто защищает Родину на фронтах специальной военной операции, целыми и невредимыми.

– Ко Дню защитника Отечества я хочу всем пожелать мира, а все остальное мы построим, – уверен железнодорожник.

Александр КОВАЛЕНКО

Есть такая профессия – Родину защищать

Железнодорожники, шахтеры, энергетики, студенты... В феврале 2022 года мужчины разных возрастов и профессий встали на защиту родной земли. На своем боевом посту каждый из них, рискуя жизнью, не жалея сил, делал все возможное для приближения нашей Победы.

Мастеру участка автотранспорта управления механизации Александру Сазонову в ратном деле помогли его профессиональные навыки. Он был взводным, а затем ротным водителем, отвечал за снабжение и доставку грузов.

Свой боевой путь Александр Сазонов начинал в аэропорту Чернобаевки, прошел множество населенных пунктов Херсонщины, пока не был комиссован по ранению.

– Ремонт, обслуживание автотранспорта и, главное, перевозка грузов – это основные задачи, которые я выполнял на фронте, – рассказал Александр Леонидович. – Мы подвозили воду, боеприпасы. Когда требовалась медицинская помощь, вывозили раненых бойцов из зоны боевых действий. Эвакуировали местных жителей.

О том, насколько опасны фронтовые дороги, можно судить по количеству автотехники, которую сменил за время службы Александр Сазонов: КамАЗ, Урал, ГАЗон, УАЗик...

– За нами часто охотились дроны. Из-за этого мы полюбили дождливую погоду и туман. Когда я в очередной раз

вез боеприпасы, автомобиль атаковал дрон противника. Машина серьезно пострадала, и меня прикрепили к бригаде ВДВ в пехоту.

Дома в Ясиноватой Александра Леонидовича ждали жена и сын. Надежда Сазонова, старший инспектор по кадрам управления механизации, очень волновалась – муж связывался с семьей редко, поскольку телефоны на передовой запрещены. Спасибо, командир поддерживал связь с семьями бойцов.

О своем ранении наш собеседник вспоминает с неохотой.

– Когда мы занимали низину, прилетел дрон-разведчик, и вскоре начался минометно-артиллерийский обстрел. Он продолжался шесть часов. Меня ранило. Признаться, я чудом выжил тогда, добрался до своих. А дальше были долгие месяцы реабилитации.

Сейчас Александр Сазонов очень переживает за своего двоюродного брата Андрея Свидана: после ранения он уже несколько месяцев проходит лечение в военных госпиталях. Андрей работал прорабом в СМЭУ Ясиноватая, был моби-

лизован в феврале 2022 года. В зоне СВО, как и Александр, служил водителем.

– Брат вывозил раненых под Красноголовкой, когда в лобовое стекло его машины влетел дрон-камикадзе. Ему повезло, остался жив. С нетерпением ждем Андрея домой после лечения, надеемся, с ним все будет хорошо.

Александр Сазонов продолжает поддерживать связь со своими боевыми товарищами.

– Часто общаемся с Виталием Валерьевичем Абакумовым, он сейчас служит на Марьинском направлении. Всем ребятам хочу пожелать только одного: с Победой вернуться к своим семьям живыми-невредимыми.

«Из маленьких шагов состоит дорога целой жизни», – в этом уверен и.о. главного механика локомотивного депо Ясиноватая Максим Мельник. С самого детства он мечтал работать на железной дороге. После окончания Ясиноватского профессионального лицея железнодорожного транспорта пришел слесарем в моторвагонное депо Ясиноватая. Уже работая, поступил на заочное отделение

в Донецкий институт железнодорожного транспорта, учился по специальности «Подвижной состав железных дорог». Перспективного молодого человека заметили и вскоре предложили должность бригадира. В феврале 2022 года Максима вместе с другими железнодорожниками мобилизовали на защиту Родины.

– Оставляя работу, родителей, любимую девушку, конечно, непросто, но было понимание долга. Кто, если не мы, защитит родную землю? Патриотизм и чувство гордости за дедов-фронтовиков у нас в крови, на историях об их героических подвигах мы выросли, – признается Максим.

Его направили в мотострелковые войска, служил под Херсоном.

– Я попал на участок материально-технического обеспечения поваром. Встретил там ребят самых разных профессий: энергетиков, газовщиков, токарей, сварщиков. Все мы сумели не только найти общий язык, но и стать настоящими боевыми товарищами.

Максим Мельник отвечал за то, чтобы его сослуживцы всегда были обеспечены продовольствием и горячим питанием.

– В мои обязанности входило распределение продуктов между нашими группами и, ко-

нечно же, приготовление еды, – рассказал Максим. – Я старался, чтобы всегда было сытно и вкусно. Кашей с тушенкой никого не удивишь, а вот супам и борщам бойцы всегда радовались. Бывало, готовили котлеты илипельмени: там такие блюда редкость. Случалось, что ребятам на передовой возили продукты прямо на место. Надевали каски, бронежилеты – и вперед. Ночью ехать было нельзя, потому что включать фары запрещено, а днем мы – открытая мишень. Поэтому машину собирали в темноте, а выезжали с рассветом.

В ноябре 2023 года, когда Президент Российской Федерации поручил демобилизовать студентов из Донецкой и Луганской Народных Республик, Максим вернулся домой. Он успешно защитил диплом и продолжил работу в локомотивном депо Ясиноватая. Вскоре молодого железнодорожника назначили исполняющим обязанности мастера, а затем – исполняющим обязанности главного механика локомотивного депо Ясиноватая. Сегодня Максим Мельник с оптимизмом смотрит в будущее, стремится и дальше развиваться в профессиональной деятельности.

**Ольга КРАМАРЕНКО,
Елена СУШКОВА**

«Я горжусь своими сыновьями!»

Честно работать, любить Родину, жить по совести, чтить подвиги участников Великой Отечественной – эти постулаты с ранних лет прививали детям в семье Валентины и Сергея Лях. Повзрослев, их сыновья Андрей и Константин продолжили славную династию железнодорожников, а в феврале 2022 года без доли сомнения встали на защиту родной земли.

Сергей Анатольевич Лях более 37 лет проработал машинистом 2 класса в локомотивном депо Ясиноватая-Западное, там же 34 года трудилась инженером-технологом его супруга Валентина Григорьевна.

В счастливом браке, деля радости и трудности, они прожили 40 лет, воспитали двух сыновей – Константина и Андрея. С самого детства родители учили своих детей жить по правилам и поступать по совести.

– У мужа дедушка Константин Жаботинский погиб в Великую Отечественную войну, в его честь мы и назвали старшего сына. Сейчас Костя очень похож на прадеда: немногословный, серьезный, но очень добрый и отзывчивый, – рассказала Валентина Лях. – Мой муж всегда с уважением и почетом относился к ветеранам-фронтовикам. Этому учил и наших мальчишек. Говорил, что в жизни все должно быть справедливо, по-мужски, тогда и люди будут уважать. Я горжусь, что мы вырастили сыновей настоящими мужчинами.

В семье Лях с трепетом и гордостью хранят пожелтевшие от времени фотографии, документы, боевые медали. В них – трудовая и боевая история династии Лях-Паниных, общий трудовой стаж которой насчитывает почти 400 лет.

Основатель династии – дед Валентины Григорьевны Иван Тимофеевич Панин. Он более 30 лет проработал в вагонном депо Рузаевка в Мордовии. Начинать слесарем, затем трудился мастером.

Его дети героически воевали в годы Великой Отечественной. Сын Николай в 1942 году пропал без вести под Волгоградом. Дочь Анна, как только ей исполнилось 18 лет, тоже ушла на фронт. Служила в военизированной охране: под Тернополем охраняла эшелоны, перевозившие вооружение и продовольствие. Анна Ивановна была награждена медалью «За доблестный труд во время Великой Отечественной войны». Валентина Лях вспоминает, как много эта награда значила для ее матери.

– Помню, мама в детстве рассказывала, как она с такими же молодыми девчонками рыла окопы. Было тяжело – работали в любую погоду, руки стирали до крови, понимая, что это нужно для победы. Случалось, попадали под обстрелы, бомбежки, и она мне часто говорила: «Доченька, все, что угодно, только не авиаудары. Спасаться от них шансов практически нет», – рассказывает Валентина Григорьевна. – Голод и войну мама помнила всю жизнь, экономила продукты, хотя ей часто говорили: «Пойдите в магазин, купите, что нужно». А она, серьезно глядя в глаза, отвечала: «Не дай Бог война...» Кто бы мог подумать, что весь этот ужас мы через 80 лет испытаем на себе.

После войны Анна Ивановна переехала на Донбасс, устроилась на Донецкую железную дорогу. Более 30 лет трудилась на станции Ясиноватая.

Родители Сергея Анатольевича Лях тоже посвятили жизнь стальной магистрали. Отец Анатолий Константинович более 40 лет проработал машинистом локомотивного депо Ясино-

ватая-Восток, мама Нина Николаевна трудилась крановщицей электровозного цеха локомотивного депо Ясиноватая-Западное. Сестра Сергея Ляха Людмила Шопина более 35 лет работает на вокзале ст. Ясиноватая, ее муж Юрий Викторович Шопин 28 лет работал водителем в ПЧ-21.

Сыновья Валентины Григорьевны и Сергея Анатольевича Лях сохранили верность трудовым традициям династии железнодорожников. Константин работает электрогазосварщиком 6 разряда в восстановительном поезде станции Ясиноватая более 25 лет, Андрей трудился слесарем, бригадиром (неосвобожденным), мастером в локомотивном депо Ясиноватая. Затем перевелся в ведомственную охрану на должность заместителя начальника Ясиноватской команды по оперативной работе, затем был назначен на должность начальника Ясиноватской команды, на данное время назначен на должность и.о. заместителя начальника Ясиноватского отряда. На железной дороге работает более 21 года.

Когда в феврале 2022 года в Донецкой Народной Республике объявили эвакуацию, первое, что сделал Андрей Лях – отправил маму и своего сына Владислава в Ростов-на-Дону.

– Я поначалу думал, что это все ненадолго, но рисковать не хотел. Конечно, маму пришлось поугаваривать – она категорически отказывалась уезжать. Но мне было важно, чтобы близкие люди находились в безопасности, – рассказывает Андрей Сергеевич. – Когда узнали, что нас с братом мобилизуют, маме ничего не сказали, чтобы не волновалась.



– Уезжая, мы не взяли с собой никаких вещей, только деньги и документы. Сыновей оставлять было очень тяжело, но я надеялась, что через 3-4 дня вернемся, – вспоминает Валентина Григорьевна. – Потом я им звоню, а они не берут трубку – ни один, ни другой. Я переживала, связывалась со знакомыми и, наконец, выяснила, что они ушли воевать. Навалились страх, отчаяние, паника, мне даже вызвали психолога. А я-то все понимаю, но ничего с собой поделать не могу. Единственное, постоянно Бога просила, чтобы с ними все



Валентина Григорьевна Лях с сыновьями Константином и Андреем

было хорошо.

Братьев направили в Херсонскую область. Они служили стрелками в одном подразделении.

– Сначала попали в Херсонский аэропорт. Вместе с нами были парни из Ясиноватой, Иловая, Харцызска, – рассказывает Андрей Лях. – Встретили там и ребят, которые работали в локомотивном и вагонном депо Ясиноватая, в восстановительном поезде, центре разгрузочно-погрузочных работ, управлении Донецкой железной дороги – это Олег Лифенко, Анатолий Желтиков, Александр Борисов, Вячеслав Горбатенко, Дмитрий Долгопольский, он, к сожалению, погиб, Виталий Любочка, Максим Власов, Игорь Кулинич и многие другие.

Затем подразделение, где служили Константин и Андрей Лях, направили в село Мыловое укреплять вторую линию обороны. Во время очередного минометного обстрела Андрей получил тяжелое ранение.

– Нашу роту накрыли из миномета «Василек», меня ранило в ногу. Спасибо, Виталий Любочка очень быстро наложил жгут, – вспоминает наш собеседник. – Меня сразу доставили в госпиталь, где оказали первую медицинскую помощь, затем отправили в Симферополь, а оттуда на самолете в военный госпиталь в Волгограде, где я лечился больше месяца. После был доставлен в больницу в Макеевку, начались осложнения, мне сделали еще две операции.

Валентина Григорьевна вспоминает те события, как страшный сон.

– Андрей мне сначала не признавался, что ранен, отвечал только: «Мама, не переживай, все хорошо». А я по голосу слышу: что-то не так. Потом узнала о случившемся. Когда его перевезли в больницу в Макеевку, я будто почувствовала неладное, звоню, а Андрей не отвечает. Я быстро собралась и поехала из Ростова домой. Оказалось, сын в реанимации. Меня к нему не пускали. Смогла только уговорить врача, чтобы хотя бы засняли его на телефон. На видео он был настолько слаб, что даже говорить не мог, только рукой помахал. Но доктор обнадежил: молодой организм обязательно справится.

После выписки Андрею требовалась серьезная реабилитация.

– Когда мы с ним поехали в клинику в Москву, зашли в храм Матроны Московской. Я приложилась к мощам святой, просила, чтобы мой старший сын Костя вернулся домой. В тот же вечер он позвонил мне, сказал, что находится в госпитале. Я раньше в церковь как-то особо не ходила, в Бога верила, но в душе. Теперь верю всем сердцем и всегда, когда приезжаю в Москву, обязательно захожу в храм Матроны Московской, благодарю, что дети мои остались в живых.

Константин Лях проходил лечение в Краснодаре, был комиссован по болезни. Сейчас он снова работает в восстановительном поезде станции Ясиноватая.

– Старший сын не делится воспоминаниями о службе, только отвечает: «Расскажу когда-нибудь потом», – говорит Валентина Лях.

Тяжелым ударом для всей семьи стала гибель Дмитрия Шопина, двоюродного брата Андрея и Константина. Он погиб под Лисичанском в первые месяцы СВО.

– Дима два месяца не дождался своего 25-летия, – рассказывает Андрей Лях. – Несмотря на молодость, он был ответственным, самостоятельным и очень отзывчивым человеком. Посмертно он был удостоен медали «За отвагу». Мы все гордимся Димой!

Несмотря на сложные обстоятельства, Валентина Григорьевна с сыновьями и внуком остаются в Ясиноватой, которая ежедневно подвергается обстрелам со стороны ВФУ. Каждый выход на улицу – это риск.

– Недавно мы с внуком попали под обстрел. Испугалась очень – не за себя, за него. Я Владу, как когда-то своим детям, говорю, что Родину нужно любить. Дом там, где наши родители, семья, друзья, могилы предков. Это место, куда всегда хочется вернуться, – делится своими мыслями Валентина Григорьевна. – Внуку сейчас 10 лет, он отличник. У него, как и у других мальчишек, множество игрушечных автоматов, пистолетов. Глядя на детей, особенно остро ждешь наступления мира и надеешься, что им не придется брать в руки настоящее оружие.

Елена СУШКОВА

Память о прошлом – указатель дороги в будущее

2024 год объявлен Президентом Российской Федерации Годом семьи. И это отличный повод еще раз вспомнить о трудовых династиях Донецкой магистрали. Именно в таких простых дружных семьях из поколения в поколение передается ценный опыт, добросовестное отношение к делу, любовь к профессии.

Четыре поколения иловайчан Журавлевых, Свистуновых, Пидорва, Авдеевых, Ермолиных и Баклановых объединены прямыми родственными связями и вековой преданностью стальной магистрали. Общий трудовой стаж представителей династии железнодорожников только по поверхностным подсчетам уже перевалил за тысячу лет. О ней нам рассказал представитель этого славного рода, иловайский краевед и общественник Евгений Журавлев, много лет проработавший на Донецкой железной дороге.

Начиналась эта многолетняя история на железнодорожных путях станции Иловайская, куда в 1906 году поступил работать младшим стрелочником Григорий Свистунов. Григорий Иванович – уроженец деревни

на 3-м маневровом районе, он систематически перевыполнял норму формирования поездов, – рассказывает Евгений Журавлев. – При установленном плане в 10 поездов Григорий Свистунов выполнял 12-13 и работал без брака. В 1935 году он был отмечен знаком НКПС «Почетный железнодорожник СССР».

Работе в Иловайском отделении дороги более тридцати лет жизни посвятил его сын Николай Григорьевич Свистунов, работал начальником штаба МПВО и руководителем гражданской обороны.

Уже в 19 лет Николай стал участником советско-финляндской войны. А 22 июня 1941 года в составе 420-го стрелкового полка на Кандалакшском направлении вступил в боевые действия с немецко-фашистскими захватчиками на государственной границе СССР. Николай Свистунов воевал в составе Карельского и 3-го Украинского фронтов в званиях от сержанта до гвардии майора. Принимал участие в освобождении Финляндии, Норвегии, Венгрии, Румынии, Югославии. Закончил войну в мае 1945 года в Австрии. С мая 1945 года по май 1947 года был заместителем начальника штаба 89-го тяжелого



Дед Максим Пидорва и отец Анатолий Журавлев (на фото слева) в кругу семьи

локомотивного депо Иловайск. Николай Петрович Журавлев начинал в 1923 году слесарем и до войны успел потрудиться поездным кочегаром и помощником машиниста. В годы войны был машинистом паровоза колонны НКПС, удостоен медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне». После освобождения Донбасса в 1943 году Николай Журавлев более двадцати лет проработал в локомотивном депо Иловайск, был заместителем начальника депо по эксплуатации, дежурным по депо, был избран председателем Райпрофсожа Иловайского отделения дороги. На пенсию Николай Петрович вышел в 1964 году кавалером ордена Ленина.

Уроженец Днепропетровской области Максим Пидорва начал свой трудовой путь в 1926 году слесарем. Впоследствии работал в паровозных депо Иловый и Волноваха кочегаром, помощником машиниста, машинистом паровоза. В Великую Отечественную служил в войсках НКВД на железнодорожном транспорте. С 1946 по 1963 год работал начальником по приему и увольнению, машинистом-инструктором, машинистом локомотивного депо Иловый. За безупречную службу и добросовестный труд Максим Иванович Пидорва был награжден орденом Трудового Красного Знамени, многими медалями.

Среди представителей большой династии железнодорожников и родители Евгения Журавлева – Анатолий Николаевич и Луиза Максимовна, проработавшие на транспорте по три десятка лет. Анатолий Журавлев трудился кочегаром, помощником машиниста, машинистом паровоза в локомотивном депо Иловый и в тресте «Шахтерскантрацит». Луиза Журавлева была старшей пионервожатой Иловыйской железнодорожной

школы, лаборантом хлебозавода, работником общепита ОРС НОД-7, диспетчером Иловыйской дистанции пути. Луиза Максимовна и Анатолий Николаевич вырастили шестерых детей, большинство из которых вместе с супругами и уже своими детьми также посвятили жизнь железной дороге.

По глубокому убеждению Евгения Журавлева, для каждого железнодорожника и для предприятия в целом память о прошлом является определяющим указателем дороги в будущее.

– Психологами доказано, что работники, связанные родственными узами, стараются не уронить марку фамилии. Отсюда – трудолюбие, ответственность, старательность и добросовестность, – говорит Евгений Анатольевич. – Если младший представитель рабочей династии не может понять какой-то особенности производства, тут же ему на помощь придет более опытный родственник. Причем, объяснить «несмысленш» специфику работы отец или, например, старший брат могут не только непосредственно на предприятии, но и в домашней обстановке.

Евгений Анатольевич уверен, что стабильность предприятия и страны во многом зависит от сохранения рабочих династий и возникновения новых. Сегодня он скрупулезно ведет исторический учет информации обо всех железнодорожных династиях Иловыйска. Вместе с единомыш-

ленниками Евгений Журавлев организовал работу по поддержке исторической памяти на предприятиях Донецкой магистрали. Так, например, в локомотивном депо Иловыйск была организована рабочая группа для поиска информации о местных рабочих династиях. По результатам анализа материалов архива депо за период 1943-1952 годов и семейных архивов депо были установлены 12 династий, в которых три и более поколений работали машинистами и помощниками машиниста локомотива, а также одна династия слесарей по ремонту по-



Родоначалник династии прадед Григорий Свистунов

движного состава.

– Все лучшие трудовые и человеческие качества проявляются в тех семьях, где любят свою профессию, с удовольствием занимаются любимым делом и преданы родному предприятию, – говорит Евгений Журавлев. – Этому нас и учит история железнодорожных династий.

Александр КОВАЛЕНКО



Евгений Журавлев

Большое Мешково Амвросиевской волости Таганрогского округа Области войска Донского. Именно это решение перебраться в поселок, всего пару лет назад ставший узловой станцией Екатерининской железной дороги, послужило основополагающим для множества его потомков. Григорий Иванович трудился сцепщиком и составителем поездов, принимал активное участие в революционных событиях 1917 года, был избран членом Центрального комитета профсоюза железнодорожников, неоднократно был награжден за отличную работу, в том числе премией Наркома путей сообщения.

– Прадед был настоящим мастером своего дела. Освоив работу по методу Ищенко

танково-самоходного полка в Румынии.

Евгений Журавлев с гордостью вспоминает:

– От предложения поступить учиться в военную Академию дед тогда наотрез отказался – он очень любил родителей и свою малую Родину. Поэтому после увольнения со службы принял решение о скорейшем возвращении в Иловыйск. В родной город он вернулся кавалером двух орденов Боевого Красного Знамени, ордена Отечественной войны 1-й степени, с медалями «За взятие Будапешта», «За освобождение Советского Заполярья», «За освобождение Венны» и другими.

Еще два деда Евгения Журавлева – Николай и Максим – в свое время работали машинистами-инструкторами в

Лента жизни и творчества Ольги Безнарытной



Ольга Безнарытная работает на Донецкой магистрали почти 27 лет. Начинала трудовую деятельность на станции Байрак оператором станционного технологического центра обработки поездной информации и перевозочных документов, работала товарным кассиром, заместителем начальника станции, начальником станции Байрак. В 2002 году перешла в Дебальцевскую дирекцию железнодорожных перевозок на должность ревизора коммерческого.

В 2015 году, как и все дебальчане, на себе испытала, что такое настоящие бои. Ольга Вячеславовна хорошо помнит, как пряталась в подвале от обстрелов, пугающее чувство неопределенности и неуверенности в будущем. Именно в

этот момент у нее и возникло желание творить.

— Случайно мне на глаза попала фотография — картина «Дама в шляпе», вышитая лентами, — вспоминает наша собеседница. — Я была в восторге от увиденного, начала искать информацию о том, как это делается. Просмотрела несколько мастер-классов в интернете и поняла, что создание такой красоты не требует так много времени, как вышивка крестиком или гладью. Помню, как дома собирала ленточки, искала ткань для основы. Попробовала — и получилось практически с первого раза. Под руку попался платочек с цветочным рисунком, по нему и начала вышивать лентой. Из основных инструментов, которые нужны для такой работы — только игла

В сложные времена у людей часто возникает желание сделать что-то красивое своими руками. Это позволяет им отвлечься от тревожных мыслей, найти минутку покоя и счастья. Так случилось и с Ольгой Безнарытной, ревизором коммерческим службы коммерческой работы Донецкого филиала ФГУП «ЖДН». Ее вышитые лентами картины восхищают родных, друзей и коллег.

с широким ушком и пальцы для того, чтобы натянуть ткань. Может быть, так быстро все получилось, потому что моя мама увлекалась вышивкой и меня этому научила.

Свои работы Ольга Вячеславовна дарит друзьям и знакомым на праздники и дни рождения.

— Однажды украсила такой вышивкой пудреницу. Обтянула корпус тканью и сделала узор лентами. Моя подруга ее увезла в Голландию, потом рассказывала, как там восхищались оригинальным подарком, — улыбается мастерица.

Сейчас Ольга Безнарытная работает ревизором коммерческой службы коммерческой работы Донецкого филиала ФГУП «ЖДН». В зоне ее ответственности — станции Горловка, Енакиеве, Кумшацкий, Никитовка, Углегорск, Нижнекрынка.

— Мы проверяем и контролируем всю грузовую работу станций: погрузку, выгрузку, оформление документов, техническую документацию, правильность начисления платежей, безопасность движения, соблюдение технических условий погрузки. Много внимания уделяем по-

вышению квалификации работников, проводим техзанятия с агентами транспортного обслуживания.

Ольга Вячеславовна вырастила двух сыновей, которые связали свою судьбу с железной дорогой. Младший работает машинистом локомотива, старший — исполняющим обязанности начальника железнодорожного цеха на Енакиевском коксохиме.

Вообще, железная дорога, словно лента вышивки, связала многие поколения ее семьи.

— Мой дед Михаил Кириллович Скрынник был машинистом паровоза. Еще до Великой Отечественной войны они с бабушкой отправились по комсомольской путевке в Хабаровск. У них было шестеро детей, — рассказывала Ольга Безнарытная. — В Хабаровске познакомились и мои родители. Мама работала учительницей, папа был военным. Через год после моего рождения семья переехала в Украину, в Черкасскую область, а вскоре и бабушка с бабушкой перебрались поближе к детям. Дед еще несколько лет работал машинистом на Одесской железной дороге. Мой старший

брат тоже стал машинистом локомотива. Так что мои сыновья — это четвертое поколение железнодорожников в нашей семье.

Недавно Ольга Вячеславовна отметила шестидесятилетний юбилей, и сейчас у нее огромные планы на будущее. Своим оптимизмом она щедро делится с окружающими.

— Я всем говорю, что любые ошибки на работе можно исправить, все неприятности обязательно забудутся, главное — всегда оставаться человеком. И, конечно же, важно, чтобы было увлечение, которое позволяет отвлечься от грустных мыслей, переживаний, настроиться на позитив.

Наша героиня призналась, что уже довольно давно не брала в руки иголку и ленты — отвлекали домашние заботы и работа. Но после разговора с нами снова загорелась желанием творить, и, возможно, совсем скоро мы увидим ее новые прекрасные работы. Пользоваться этой красотой могут все желающие на странице Ольги Безнарытной в социальной сети ВКонтакте.

Виктория ШЕВКУНОВА

«Хочу, чтобы мои работы радовали людей»

Сказочные герои, звери, персонажи старых добрых мультфильмов уже много лет живут на улице Красный Октябрь в Ясиноватой. Деревянные скульптуры и яркие картины на воротах соседских домов создает народный умелец, пенсионер-железнодорожник Геннадий Шкуренко.

— Люди идут, смотрят на картины — улыбаются, а мне это приятно, — говорит Геннадий Михайлович.

И правда, кажется, что его персонажи светятся добром и излучают радость. Смотришь на них — теплее становится на душе и даже не верится, что в нескольких километрах от его дома бушует война.

Геннадию Михайловичу 81 год. Он родом из Одессы, там окончил годичную художественную школу. В 70-е переехал в Ясиноватую, здесь обзавелся семьей. Свою первую резную работу сделал, когда трудился в стройгруппе Ясиноватской дистанции сигнализации и связи малярном-штукатуром.

— На территории дистанции коряга была, в ней я увидел лежащего леопарда. Попробовал вырезать — и получилось. Потом там же сделал медведя. С тех пор резьба по дереву стала моим любимым занятием, — вспоминает мастер. — Дерево само подсказывает образы будущего изделия. По большому счету, все делаю на глаз, по памяти. Почти все мои работы — сказочные персонажи. Я вырезаю из древесины зайцев, медведей, птиц...

Специальной мастерской у Геннадия Шкуренко нет. Работает во дворе, на улице, да и инструментом пользуется самым бесхитростным: это стамеска, топор, киянка.

— Любимая порода древесины из тех, с которыми доводилось работать, — яблоня. Изделия из нее не трескаются и не коробятся, — рассказывает наш собеседник. — Жду весну, когда снова смогу творить: хочу закончить Бабу-Ягу и рыцаря, который двумя руками опирается на меч. Уже присмотрел себе дерево для Лисы с Колобком. Вижу такую композицию: Колобок не на носу у Лисы сидит, а рядышком — слушает ее. Я люблю создавать сразу несколько персонажей из одной сказки. Это и Бременские музыканты, и Шрек с Фионой, и Маша и Медведь, да всех не перечислить!

После Ясиноватской дистанции сигнализации и связи Геннадий Михайлович перешел работать художником в локомотивное депо Ясиноватая.

— Самая большая работа, которая запомнилась — внутреннее оформление депо-столовой, — рассказывает Геннадий Михайлович. — Это были два больших барельефных панно из пенобетона на всю стену. На одном был изображен первобытный мальчик, который дарит девочке цветок, а на второй — как обедают казаки где-то в степи. К сожалению, здание столовой в старом депо разбито обстрелами, и сохранились



ли там картины — неизвестно.

Геннадий Михайлович уже давно на пенсии. Еще до начала боевых действий на Донбассе многие его работы украшали детские площадки города Ясиноватая, но настоящей местной достопримечательностью стала его родная улица Красный Октябрь. В какой-то степени на создание картин для людей мастера подтолкнула война.

— На улице полотнами мне служат ворота, — рассказывает Геннадий Шкуренко. — Как-то иду и понимаю, что улица такая скучная, серая, вот и начал рисовать соседские ворота. Для этого покупаю жаростойкие краски на лаке — у нас же летом

жарко, и краска может потрескаться. А так хочется, чтобы картины подольше радовали людей и создавали хорошее настроение. Часто работаю так сосредоточенно, что даже не замечаю, как над головой снаряды свистят...

Сейчас Геннадий Михайлович мечтает о создании довольно сложной композиции. Хочет вырезать из дерева колодец, рядом с которым стоят девушка с ведрами и парень в кепке с гармонью. Желаем мастеру вдохновения, крепкого здоровья и осуществления всех его творческих планов!

Ольга КРАМАРЕНКО

