

## «Мы крайне заинтересованы в приходе инвесторов»

Восстановление и строительство новой инфраструктуры ФГУП «Железные дороги Новороссии», сертификация предприятий под новые российские стандарты, грузовые и пассажирские перевозки. На эти и другие вопросы руководитель Росжелдора Алексей Дружинин ответил в рамках интервью ТАСС, которое он дал в канун 20-летия Федерального агентства железнодорожного транспорта.

– С 1 января 2024 года заработали «Железные дороги Новороссии», которые стали официальным перевозчиком на новых территориях. Общая протяженность железных дорог чуть больше 2 тыс. км, – рассказал Алексей Дружинин. – В штате новой компании сейчас работает более 15 тыс. человек, и для нас крайне важно, чтобы на новом предприятии сохранился кадровый резерв, сохранилась квота для тех работников железных дорог, которые сейчас находятся в зоне СВО. То есть, чтобы люди возвращались и знали, что их ждут гарантированные рабочие места.

Что касается перевозок пассажиров, то здесь, в первую очередь, важен вопрос безопасности, отметил руководитель Росжелдора.

– Сейчас мы не можем обеспечить кардинальное скачкообразное развитие. Но тем не менее мы уделяем внимание объектам инфраструктуры, например, строящемуся сейчас вокзалу в Мариуполе или станции Углегорск, которая в прошлом году была, по сути, восстановлена. Подобная работа ведется и на других объектах. Одной из задач, конечно же, является бесшовное сообщение



с Россией, чтобы пассажир мог сесть в Москве и доехать до станции назначения на новых территориях.

На вопрос о грузовых перевозках Алексей Дружинин ответил, что в прошлом году уже начата работа по включению «Железных дорог Новороссии» в единую технологическую сеть с российскими железными дорогами.

– В первую очередь, в наших планах на 2024 год создание единого информационного поля, единых перевозочных документов, перевод работы на российские стандарты. Еще одно направление — это сертификация производства, ею занимается «Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте». Сейчас уже проведена сертификация целого ряда предприятий на новых территориях.

Говоря об основных грузах, которые вывозятся из новых регионов, руководитель Росжелдора пояснил:

– Номенклатура грузов в разных областях формируется по-разному. ДНР – это руда, внутренние перевозки угля, из Запорожья и Херсона – сельскохозяйственная продукция, зерно, фрукты, ЛНР – тоже сельско-

хозяйственные продукты.

В завершение темы Алексей Дружинин отметил, что сегодня железные дороги в новых регионах существуют, в первую очередь, за счет государства.

– Мы крайне заинтересованы в приходе инвесторов, чтобы наш российский железнодорожный бизнес приходил в новые регионы. Я на встречах с коллегами очень часто говорю, что, например, на новых территориях существует серьезная потребность в контейнерных перевозках, но при этом нет контейнерных терминалов. Инвестиции в их строительство, контейнеризация перевозок позволят по железной дороге доставлять грузы в новые регионы.

На вопрос журналиста, проявляют ли компании интерес, руководитель Росжелдора ответил:

– Да, проявляют: когда ты приходишь первым в ту или иную сферу, где нет конкуренции, есть возможность действительно максимально эффективно войти на рынок. Мы также говорили на эту тему с главами регионов, они тоже приветствуют появление инвесторов. Со стороны железной дороги также будет полная поддержка.

## Юбилей дорожной газеты

14 марта исполнилось 90 лет одному из старейших изданий Донецкого региона – газете «Железнодорожник Донбасса».

Поздравляя коллектив редакции с юбилеем, председатель ДОРПРОФЖЕЛ на железных дорогах Новороссии Михаил Чаленко отметил преемственность поколений и большой вклад журналистов дорожной газеты в популяризацию деятельности предприятия.

Михаил Чаленко упомянул о непростой судьбе издания и поблагодарил сотрудников редакции разных поколений за их вклад в общее дело. Слова глубокой благодарности и пожелания крепкого здоровья он адресовал Анне Петровне Ильчук, возглавлявшей редакцию газеты «Железнодорожник Донбасса» с 1975 по 1995, заведующему отделом Надежде Дмитриевне Чернышевой, ответственному секретарю газеты Валентине Алексеевне Сухининой, фотокорреспонденту Георгию Степановичу Рубану.

## ФГУП «ЖДН» – в Telegram

Федеральное государственное предприятие «Железные дороги Новороссии» запустило официальный канал в мессенджере Telegram.

В Telegram-канале ФГУП «ЖДН» публикуются новости, официальные сообщения, актуальная информация для пассажиров, объявления о вакансиях и др. Это надежный источник информации о деятельности предприятия из первых рук.

Канал можно найти по ссылке <https://t.me/fgupgdn>. А можно просто открыть сканер в смартфоне и навести камеру на этот QR-код.



## На целевое обучение – всего в несколько кликов

Стать кандидатом на целевое обучение теперь можно всего в несколько кликов. Для этого достаточно зайти на официальный сайт ФГУП «ЖДН» по ссылке <https://gd-n.ru/celevoe-obuchenie/>, ознакомиться с условиями и заполнить электронную форму.

С целью развития кадрового потенциала подразделений ФГУП «Железные дороги Новороссии», а также привлечения к работе молодых специалистов в 2024 году имеется возможность поступления абитуриентов в высшие и средние профессиональные образовательные организации на железнодорожные специ-

«Кировский транспортный техникум», ФГБОУ ВО «Луганский государственный университет им. В. Даля»).

Среди преимуществ обучения по договору о целевом обучении: гарантия трудоустройства, ежемесячные доплаты к академической стипендии в период обучения при условии успеваемости студента, прохождение практики в соответствии с учебным планом на предприятиях ФГУП «ЖДН» и другие.

В подведомственных Росжелдору учебных заведени-

ях сейчас учатся 142 тысячи студентов. Из них в вузах – 75 тысяч человек, в техникумах – 67 тысяч. Такие цифры озвучил руководитель Росжелдора Алексей Дружинин, докладывая премьер-министру Михаилу Мишустину о подготовке кадров для железнодорожной отрасли.

Отметим, что в структуру Росжелдора также включены Донецкий институт железнодорожного транспорта и Дебальцевский колледж. Сейчас в этих учебных заведениях ведется работа по настройке учебного процесса

под российские стандарты.

Напомним, что на следующий год Кабмин увеличил количество мест для целевиков, в том числе по специальностям, связанным с железнодорожным транспортом. Среди них: «Железнодорожный путь, изыскание и проектирование железных дорог», «Подвижной состав железных дорог, тяга поездов и электрификация», «Управление процессами перевозок», «Строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей», «Подвижной состав железных дорог» и др.



# Профессионализм плюс нежность и красота

В канун 8 Марта во всех подразделениях ФГУП «Железные дороги Новороссии» чествовали представительниц прекрасного пола. За четкую, слаженную и оперативную работу, инициативность при выполнении важных производственных заданий, а также весомый вклад в развитие ФГУП «Железные дороги Новороссии» и по случаю празднования Международного женского дня лучшим работницам Донецкого, Луганского, Мелитополь-Херсонского филиалов и центрального аппарата ФГУП «ЖДН» были вручены Почетные грамоты и Благодарственные письма.

В числе награжденных – Валентина Завгородняя, энергодиспетчер Дебальцевской дистанции электроснабжения, проработавшая на Донецкой магистрали 40 лет.



Валентина Завгородняя

Валентина Владимировна – уроженка города Дебальцево. В 1982 году она поступила в училище в Северодонецке, чтобы получить специальность электромонтера. Сделать такой выбор ей помогла родная тетя. Она работала на железнодорожной подстанции и посоветовала Валентине пойти по ее стопам. Родители девушки тоже работали на железной дороге – в вагонном депо, так что сделать профессиональный выбор ей было несложно.

После прохождения практики в Ворошиловграде и окончания учебы Валентина Завгородняя вернулась домой и устроилась работать электромонтером по обслуживанию подстанций района сети Дебальцево Дебальцевского участка электроснабжения Донецкой железной дороги.

– Никогда не забуду своего первого наставника Валентину Михайловну Синеоку. Она учила не только премудростям профессии, но и делилась бесценным жизненным опытом, – вспоминает Валентина Владимировна. – Я рано потеряла родителей, и она нередко давала советы, как поступить в тех или иных жизненных ситуациях. Ругала иногда, приводила яркие примеры, говорила, почему я не права. Она была Наставником с большой буквы.

Чтобы повысить квалификацию, Валентина Завгородняя окончила заочно Славянский техникум железнодорожного транспорта по специальности «энергоснабжение и энергетическое хозяйство». С 1993 года до настоящего времени она трудится энергодиспетчером энергодиспетчерской группы 1 группы Дебальцевской дистанции электроснабжения Донецкого филиала ФГУП «ЖДН».

– Когда я работала на подстанции электромонтером, то отвечала только за свою работу, за свою подстанцию, а когда стала диспетчером, то в моем подчинении уже было 4 сетевых района от Тореза до Красной Могилы,

– рассказала Валентина Владимировна. – Сейчас в зоне моей ответственности 70 подстанций. Это большой объем работы.

Валентина Завгородняя уже могла бы уйти на заслуженный отдых, но бросить родное предприятие сейчас не считает возможным – квалифицированных специалистов не хватает.

Валентина Владимировна с мужем вырастила двух сыновей. Сегодня, несмотря на загруженность на работе, она успевает заниматься приусадебным участком, заботиться о домашних животных, а еще вспоминает, что всегда очень любила петь. Была даже своя юмористическая песня, которую исполняла вместе с коллегами на работе и в компании друзей.

Оператор сортировочной горки 4 разряда станции Волноваха Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Наталья Каширина связывает свою судьбу с железной дорогой не собиравшись. После школы она поступила в Донецкое училище №58, выучилась на кондитера, много лет проработала по специальности. Вышла замуж, а с появлением



Екатерина Липская

детей стала задумываться о профессии, связанной с педагогикой. Трудностей Наталья Анатольевна не боялась: устроилась на работу в детский сад и параллельно собиралась получить педагогическое образование. Но жизнь внесла свои коррективы, и женщине пришлось вновь сменить направление деятельности.

Муж Натальи Кашириной, ее родной брат и свекровь работают на железной дороге, они и посоветовали попробовать именно здесь свои силы. Благодаря поддержке родных и стремлению узнавать что-то новое у нее все получилось. В 2022 году поступила на заочное отделение в Донецкий железнодорожный институт и устроилась на работу оператором сортировочной горки станции Волноваха.

– Было непросто начинать на новом месте – все незнакомое, – вспоминает Наталья Каширина. – Впечатления от первых дней работы останутся навсегда. Сначала даже страшновато было, потом привыкла. Меня

предупреждали, что сниться работа будет. Так и случилось. Во многом мне муж помогал: после смены приходил, рассказывал, как нужно сделать, подсказывал. О том, что сменила профессию и пришла на железную дорогу, не жалею. Многому еще нужно учиться, но от этого только интереснее.

Сегодня Наталья Анатольевна работает оператором сортировочной горки 4 разряда станции Волноваха. А отвлечься от повседневных забот и отдохнуть ей помогает любимое увлечение – создание картин алмазной мозаикой. И хотя заботы о семье, учеба и работа занимают почти все время, выкроить пару часов для хобби иногда удается.

Екатерина Липская – осмотрщик вагонов 4 разряда пункта технического обслуживания вагонов вагонного депо Иловайск. Ее жизнь неразрывно связана с железной дорогой. Детство прошло в поселке городского типа Зайцево. Мама работала стрелочником на Донецкой магистрали, бабушка – в СМЭУ.

– Можно сказать, я выросла на железной дороге, – говорит Екатерина Владимировна. – Часто приходила на работу к маме и к бабушке, да и жили мы совсем недалеко от станции. Поэтому после школы я выбрала именно это направление. В 2011 году окончила Славянский профессионально-технический лицей железнодорожного транспорта и поступила в вагонное депо Иловайск осмотрщиком вагонов.

Хорошо помнит Екатерина Липская, как начинала трудовую деятельность.

– Была стажировка, научили, показали, рассказали, потом сдали экзамены и стали работать самостоятельно, – делится она воспоминаниями. – Сначала было трудно запомнить все нюансы. В мои обязанности тогда и сейчас входит отправление поездов, технический осмотр вагонов под погрузку, прием вагонов к выгрузке.

Самым трудным в работе, да и в жизни, были 2014-2015 годы, признается женщина.

– Очень непросто было добираться на работу под обстрелами, – рассказывает Екатерина Владимировна. – Звонили, предупреждали, что задерживаемся, добирались обходными путями. Дорога занимала полтора часа.

Эти воспоминания до сих пор тревожной ноткой всплывают в памяти и останутся там навсегда, напоминая о пережитом. Но сегодня Екатерине Владимировне хочется верить в лучшее.

– Людей у нас не хватает, – переживает наша собеседница. – Так что ждем молодежь!

Светлана Свиридова – бригадир (освобожденный) по теку-

щему содержанию пути и искусственных сооружений 5 разряда 28 околотка участка по текущему содержанию пути №5 Иловайской дистанции пути. О работе на железной дороге она слышала с раннего детства: отец был составителем поездов, мама – дежурным стрелочного поста.

В 1989 году Светлана поступила в Артемовский техникум железнодорожного транспорта, а трудовую деятельность начала в 1992 году в Торезской дистанции пути бригадиром пути 22-го рабочего отделения на 8-м околотке станции Мочалинский Донецкой железной дороги. Общий стаж работы в отрасли – 31 год.

С огромной благодарностью вспоминает Светлана Николаевна своего первого наставника Владимира Петровича Меркулова.

– Перепрошивка стрелочного перевода тогда мне казалась очень сложным делом. Но он сказал, что если просто ходить и смотреть, то ничего не получится, и отправил меня самостоятельно выполнять эту работу. Так и научилась, – рассказала железнодорожница. – Чтобы узнать все нюансы нашей работы, нужно не только профильное образование, но и большая практика. Только так можно всему научиться и уверенно чувствовать себя. Через время и у меня появился ученик – Сергей Ищенко. Сначала он был монтером пути, потом стал бригадиром.

Самыми сложными периодами в работе Светлана Николаевна считает 2014-2015 годы, когда не хватало материалов даже для текущего ремонта пути.

– Надежда на то, что все наладится, появилась, когда из России начали поступать материалы, – вспоминает она. – Ввели в эксплуатацию новую электроподстанцию, выполнили капремонт пути на перегоне Мочалинский – Софьино-Бродская.

Сегодня в зоне ответственности Светланы Свиридовой – 8 километров пути главного хода, 13 стрелочных переводов, станционные пути, 2 переезда, другие объекты. Она



Светлана Свиридова

надеется, что скоро придет молодая смена, которой она передаст свой бесценный опыт.

Светлана Николаевна с мужем вырастила двух дочерей. Старшая окончила Донецкую академию внутренних дел, младшая готовится к выпускным экзаменам в школе, но какую профессию выбрать, пока не решила. В свободное время Светлана Свиридова любит

заниматься на приусадебном участке, да и в собственном доме всегда найдется к чему руки приложить.

Начальник производственно-технического сектора Дебальцевской дистанции сигнализации и связи Ольга Прусова родилась и выросла в Дебальцево. Первое образование получила в Донбасском горно-металлургическом институте, а уже в



Ольга Прусова

1996 году поступила на работу в вагонное депо Дебальцево-Сортировочное. Муж Ольги трудился на железной дороге, свекр работал машинистом тепловоза, среди ее друзей тоже было немало людей, связавших свою жизнь со стальной магистралью.

– Даже сын с шести лет мечтал стать машинистом, – вспоминает Ольга Николаевна. – И его мечта сбылась, он получил диплом машиниста электровоза.

В 2009 году Ольга Прусова окончила Украинскую государственную академию железнодорожного транспорта по специальности «Подвижной состав и специальная техника железнодорожного транспорта» и получила квалификацию инженера-механика.

В 2014 году была принята в Дебальцевскую дистанцию сигнализации и связи Донецкой железной дороги инженером по охране труда 1 категории. В настоящее время работает там же начальником производственно-технического сектора.

Ольга Николаевна искренне любит свою работу, уважает коллег и предана предприятию. Сразу после окончания боевых действий в Дебальцево весной 2015 года вместе с коллегами восстанавливала железную дорогу.

– Разрушений было очень много и на предприятии, и в городе, все было буквально черным, – вспоминает Ольга Прусова. – Мы убрали упавшие деревья, приводили в порядок территорию, заменяли окна. Дебальцевскую дистанцию сигнализации и связи нужно было зарегистрировать в правовом поле ДНР, и мне пришлось стать бухгалтером.

В работе Ольга Николаевна не боится трудностей и выполняет самые ответственные задания. Несмотря на загруженность, она находит время для увлечений – рисует и вышивает. В коллективе ее ценят за профессионализм, легкий нрав и отзывчивость.

Виктория ШЕВКУНОВА



# Машинист-инструктор – как второй отец

29 марта свой профессиональный праздник отметят машинисты – люди, от мастерства и ответственности которых зависит скорость, безопасность и комфорт перевозок, бесперебойная работа железнодорожного транспорта, социально-экономическое развитие нашей страны, ее благополучие и обороноспособность.

В работе машиниста главное – профессионализм, внимательность, умение быстро принимать решение даже в экстремальных ситуациях. В этом убежден Андрей Морозинский, машинист-инструктор по автотормозам локомотивного депо Дебальцево. И, конечно же, нужно любить свою работу – тогда каждый день будет в радость.

За плечами Андрея Николаевича более 30 лет безупречной работы на Донецкой магистрали. За это время он прошел путь от помощника машиниста до машиниста-инструктора. Как машинист-инструктор Андрей Морозинский дал дорогу 7 машинистам, как машинист-наставник подготовил к работе десятки начинающих машинистов и помощников.

К нему самому опыт управления локомотивом пришел еще в армии. Он ушел служить после окончания Дебальцевского техникума железнодорожного транспорта.



Андрей Морозинский

– Мы с братьями – единственные железнодорожники в семье. Отец и мать не были напрямую связаны с железной дорогой, мы же решили выбрать свой путь, – рассказывает Андрей Морозинский. – Срочную службу я проходил в ракетных войсках стратегического назначения, железнодорожный батальон, был машинистом локомотива.

После армии свой трудовой путь он начал помощником машиниста в локомотивном депо Дебальцево-Пассажирское.

– Роль машиниста-инструктора, машиниста-наставника, более опытных коллег на железной дороге огромна, – говорит Андрей Николаевич. – Советы, которые они дают начинающим машинистам, многие пронесут через всю жизнь и передают следующим поколениям. Например, все мои наставники, как один, повторяли: «Проезд запрещающего сигнала является грубейшим нарушением безопасности движения». И еще говорили, что машинист должен разбираться в специфике работы всех служб: их недоработку он может и должен заметить и устранить, чтобы избежать происшествий в пути, а вот ошибку машиниста может исправить только восстановительный поезд. Этими правилами мы в работе руководствуемся каждый день.

В 2016 году Андрей Морозинский был назначен машинистом-инструктором по автотормозам. Сегодня он курирует 15 локомотивных бригад. Андрей Николаевич занимается формированием локомотивных бригад, ведет работу по подготовке и повышению квалифика-

ции машинистов и помощников машинистов, предупреждению нарушений безопасности движения, осуществляет контроль за выполнением работниками их должностных обязанностей.

– У меня маневровая вывозная колонна, локомотивные бригады все съезженные, состоят из ребят, которые давно работают вместе, и я уверен, что на них всегда можно положиться, – отзывается о коллегах Андрей Морозинский. – При формировании локомотивной бригады необходимо учитывать все тонкости психологического, морального и физического состояния людей. Например, молодого помощника машиниста необходимо ставить в пару с опытным машинистом, чтобы тот обучал, передавал свой опыт работы. И наоборот: машиниста-новичка нужно ставить работать с опытным помощником. Эти два человека всегда дополняют друг друга, страхуют. Важно, чтобы они понимали друг друга с полуслова, чувствовали машину, могли заметить малейший сбой и при необходимости быстро и качественно устранить любую неполадку.

Сергей Михайлов – один из опытных машинистов в колонне Андрея Морозинского. В локомотивном депо Дебальцево он трудится более 30 лет. Сергей Юрьевич работал под началом таких опытных машинистов-инструкторов, как Быченко Николай Стефанович, Огневчук Александр Петрович.

– Машинист-инструктор – как второй родной отец, – признается железнодорожник. – Он постоянно рядом, советует, помогает. С Андреем Морозинским мы работаем вместе уже много лет, друг друга хорошо знаем. Он высококлассный специалист, многое дает, но и требует в ответ. Со своими бригадами Андрей Николаевич на связи 24 часа в сутки 7 дней в неделю. Я, например, не первый день работаю, но бывает, что нужно по какому-то вопросу посоветоваться. Могу ему позвонить и в три часа ночи – он всегда подскажет.

Одним из важных направлений деятельности Андрея Морозинского как машиниста-наставника является работа с молодежью. Среди его учеников – Даниил Зачёс, один из самых молодых машинистов в депо.

– Даниил подает большие надежды в профессии – он целеустремленный, всегда старается узнавать что-то новое, – рассказывает о своем подопечном Андрей Николаевич.

В локомотивное депо Дебальцево Даниил поступил в 2013 году.

– На Донецкую железную дорогу я пошел по двум причинам. Во-первых, это ведущее предприятие у нас в городе, где есть перспективы карьерного роста. Во-вторых, я из семьи железнодорожников. Мой дедушка по отцовской линии Григорий Зачёс до пенсии работал машинистом паровоза, бабушка Надежда Зачёс – дежурной по станции. Дедушка и бабушка по маминной линии Владимир и Ольга Малашенко трудились в Дебальцевской дистанции пути. Родители работают и сейчас: папа Юрий Григорьевич – мастером цеха в вагонном депо, мама Ирина Владимировна – оператором при дежурном на станции. Я же профессию машиниста выбрал осознанно – с самого детства мне нравится возиться со всевозможной техникой, ну и, конечно, нравится водить локомотивы – это постоянное

движение и особенная романтика.

Начинал Даниил Зачёс слесарем-ходовиком, затем работал слесарем-дизелистом, а в 2014-м перевелся помощником машиниста электровоза.

– В 2017 году я окончил курсы в Ясиноватской дортехшколе, и Андрей Николаевич Морозинский обкатывал меня как помощника машиниста тепловоза, – вспоминает наш собеседник. – Обучение длилось два месяца. Мне было



Даниил Зачёс

очень интересно узнавать что-то новое. Андрей Николаевич очень ответственно относится к работе. Днем он мне все рассказывал, объяснял, а когда у меня были ночные смены, проверял мои знания – все ли запомнил.

Сейчас Даниил уверенно управляет тепловозом, возит грузы по территории Донецкой и Луганской Народных Республик, других регионов России.

– Помню свою первую поездку в качестве машиниста грузового поезда. Меня обкатывал Николай Григоренко. Я сильно волновался, потому что одно дело сидеть с левой стороны, где ты уже вроде бы все знаешь, другое – управлять поездом. Но он успокаивал, поддерживал, и у меня все получилось. Честно говоря, волнение не прошло и сейчас, потому что я чувствую высокую ответственность за свою работу – каждая поездка отличается, каждый состав ведет себя по-своему.

Локомотивной колонной, где работает Даниил Зачёс, руководит машинист-инструктор Ткачев Алексей Сергеевич – опытный железнодорожник, которого отличает особенное умение находить подход к каждому из своих сотрудников.

– Алексей Сергеевич – талантливый руководитель, который тщательно следит за уровнем профессионализма своих подчиненных, скрупулезно подбирает сотрудников для формирования локомотивных бригад. Я часто езжу в паре с опытным машинистом Николаем Григоренко. Это очень важно, потому что чувствуешь, что рядом есть человек, который всегда сможет тебя подстраховать. В постоянной команде формируется съезженность. Считаю, что в работе машиниста важно всегда развиваться, узнавать что-то новое и делиться опытом со своими коллегами.

Машинист локомотива Сергей Михайлов – из семьи железнодорожников, но, признается, в юности о работе на магистрали не задумывался.

– Мои родители работали в локомотивном депо Дебальцево-Пассажирское: мама Надежда Александровна трудилась сначала курьером, потом секретарем. Отец Юрий Иванович всю жизнь мечтал работать машинистом, но по состоянию здоровья не получилось, поэтому он долго трудился в нашем депо слесарем, а потом ушел на шахту. Две сестры – тоже железнодорожницы: Виктория Сушко работает оператором СТЦ, Галина Михайлова – в отделе кадров. Так сложилось, что я воплотил в жизнь

мечту своего отца и ни разу об этом не пожалел, потому что железная дорога – это все-таки судьба. Моя жена Марина тоже работает на железной дороге, она – оператор при дежурном по станции Дебальцево. Продолжила семейное дело и наша старшая дочь Анна Шепилова, которая работает там же бухгалтером.

За правое крыло локомотива Сергей Юрьевич сел в 2000 году. А в 2006-м перешел в сортировку на маневровое движение, и ему доверили управлять поездом «в одно лицо».

– Это очень большая ответственность. И вот здесь я, наверное, первый раз испугался, хотя до этого работал машинистом, накануне сдал экзамены, обкатался, знал путь, секторы, – вспоминает наш собеседник. – Я так себя накрутил, что в первый день меня на рабочем месте даже сопровождал мой машинист-инструктор Дорофеев Сергей Михайлович. Он со мной поездил минут 20-30, и у меня в итоге все получилось. Над этой ситуацией мы еще долго смеялись.

От того, как построена работа между машинистом и помощником, зависит очень многое, уверен Сергей Михайлов. Это своего рода тандем, который с достоинством сможет выйти даже из самой сложной ситуации.

– Второй год я работаю с Олегом Юрьевичем Белошапкой – это мой помощник машиниста, очень грамотный специалист. Раньше он трудился вагонником, и его профессиональные навыки с предыдущего места очень помогают.

За время работы Сергей Михайлов объездил практически всю Донецкую и Луганскую Народные Республики, часто возил грузы на территорию Большой России. Отмечает, что работа машиниста – это не только локомотив и железная дорога, но и люди. По сей день он вспоминает мальчишку, которого встретил в 2016 году.

– Я как раз перешел работать на станцию Кумшацкий, и когда возил грузы, заезжал на станцию Бункерная, – вспоминает Сергей Юрьевич. – Ко мне постоянно прибегал парень Максим, он жил неподалеку у бабушки. Я все время удивлялся, как он узнает, когда именно я приезжаю – у нас работа не графиковая. Оказалось, мой локомотив он узнавал по гудку. Мальчик мечтал, когда вырастет, стать машинистом. Я его водил по тепловозу, рассказывал устройство локомотива, показывал двигатель. Я знаю многих машинистов, у которых



Сергей Михайлов

по-особенному глаза горят, когда они даже просто говорят о работе. И вот этот огонь я увидел в глазах мальчишки, еще школьника. После начала СВО я его не видел, о судьбе его ничего не знаю, но почему-то уверен, что он исполнит свою мечту и обязательно станет машинистом.



# У нас не бывает не женских профессий

Железные дороги России сложно представить без прекрасных женщин. Путейцы, элетромеханики, слесари, крановщики – какие только профессии не освоили представительницы слабого пола. Сегодня мы расскажем о труженицах ФГУП «Железные дороги Новороссии», которые выполняя, казалось бы, не женскую работу, обеспечивают бесперебойное функционирование нашей магистрали.

Для работы слесарем в вагонном депо нужна, что называется, грубая мужская сила. Но, как оказалось, представительницы прекрасного пола успешно реализуют себя в этой далеко не женской профессии.

Тамара Могильная трудится в вагонном депо Коммунарск почти 40 лет, последние 12 из них – слесарем подвижного состава. Она «крутит гайки» не хуже любого мужчины. В колесно-роликовом цехе, где Тамара Анатольевна работает всю жизнь, она одна из самых опытных сотрудников и единственная женщина.

На предприятии Тамара Могильная пришла после окончания Луганского строительного техникума транспортного строительства. Работала дефектоскопистом колесных пар, бригадиром, затем перевелась слесарем по осмотру подшипников.

– Основная моя работа связана с ревизией буксового узла, – рассказала Тамара Могильная. – Для этого нужно разобрать колесную пару, осмотреть ее на наличие дефектов, устранить их и собрать. Это физически очень тяжело: чтобы, например, открутить и закрутить болты, гайки, нужно приложить большие усилия. Осуществляем по большей части технический осмотр колесных пар – открываем смотровую крышку, детально обследуем крепления, ищем дефекты – проверяем резьбу, осматриваем визуально, измеряем детали по шаблонам. Плюс ко всему проводим порошково-магнитный, ультразвуковой или вихретоковый контроль. В среднем за смену мы обследуем четыре колесные пары.

Тамара Могильная может определить неисправность не то что на глаз, а даже на слух. И в большинстве случаев предварительное заключение железнодорожницы оказывается верным.

– Когда прокручиваю буксу, обязательно слушаю, как рабо-



Тамара Могильная

тают ролики, крутятся подшипники. По нарушению в звуке можно определить неисправность, – рассказывает Тамара Анатольевна. – Но такие навыки приходят, конечно, с опытом. Затем обязательно все еще несколько раз проверяем с помощью шаблонов и дефектоскопов.

Тамара Могильная уже четыре года как на пенсии, но

уходить не собирается: за годы работы прикипела к коллективу душой.

– Мы стали, как одна семья. Много лет работаем вместе, поддерживаем друг друга. В 2022 году во время обстрела у нас в цехе повывлетали окна, но никто не бросил работу, не уехал. Эти события сплотили нас еще больше. Часть наших ребят мобилизовали, и сейчас они с оружием в руках защищают Родину. Мы ими очень гордимся и с нетерпением ждем возвращения с Победой.

Бокорезы, утконосы, пассатижи, рабочая трубка – все это рабочие инструменты Натальи Надель, элетромеханика Ясиноватской дистанции сигнализации и связи. На Донецкую железную дорогу она пришла в 1991 году. Работала телеграфистом, телефонистом и вот уже больше 11 лет трудится элетромехаником.

– Мне с детства нравилось возиться с техникой. Я могла разобрать на запчасти телефон или будильник, а потом заново собрать, – улыбается наша героиня. – Немаловажную роль в выборе профессии сыграло то, что мой отец Ярошенко Георгий Савельевич всю жизнь работал элетромонтером СЦБ на восточной горке в Ясиноватской дистанции сигнализации и связи. Мама Анна Каролиевна – тоже железнодорожница, трудилась маляром в СМЭУ.

Наталья Георгиевна отчетливо помнит свой первый рабочий день в качестве элетромеханика. Признается, было волнение и настоящий восторг.

– Очень хотелось как можно больше узнать о новой профессии, освоить ее до мелочей, – рассказывает Наталья Георгиевна. – Очень помог коллектив. Я пришла в цех, когда там работали Полушин Юрий Кузьмич и Спирин Сергей Леонидович. Они многому меня научили. С Сергеем Леонидовичем мы и сейчас трудимся вместе. Он – старший элетромеханик, опытный специалист и очень отзывчивый человек. К нему всегда можно обратиться за советом – профессиональным или жизненным, он никогда не откажет.

Наталья Надель – единственная женщина в коллективе. Она осуществляет техническое обслуживание местной связи, измерение и ремонт кабеля.

– Кабели могут находиться везде: по улицам, в подвале, на чердаке, на крыше. Наша задача – максимально быстро восстановить связь. Поэтому работать приходится везде и в любую погоду – жара, дождь, снег. Например, когда в дождь работаешь в связевом колодце, промокаешь моментально, но уйти нельзя – нужно соединить кабель. Сейчас из-за обстрелов стенки в них обрушиваются, и их приходится чистить, чтобы найти кабель, который

нужно отремонтировать.

Несмотря на непростую работу, Наталья Георгиевна находит время на увлечения. Она очень любит читать книги и вязать крючком. Но настоящий «антистресс» – это ее любимые питомцы: попугаи Рикки, Шерри и Лимон.

Людмила Мясникова – представительница непростой профессии, которая требует физической выносливости и ювелирной точности. Она работает машинистом крана мостового сборочного цеха вагонного депо Мелитополь. Сложной техникой Людмила Алексеевна управляет уже 40 лет.

– Машинистом крана я работаю с 18 лет, – рассказывает железнодорожница. – Раньше трудилась на заводах, а 7 лет назад пришла в вагонное депо Мелитополь и сразу прикипела к коллективу. Он у нас замечательный, дружный! Не могу представить свою жизнь без любимой работы и коллег. На праздники всегда стараемся поздравлять друг друга. Для наших мужчин мы к 23 февраля обязательно печем



Наталья Надель

торт, а они нам на 8 марта дарят цветы и подарки.

За время работы Людмила Мясникова в совершенстве освоила управление мостовыми и козловыми кранами. Сейчас она виртуозно работает на мостовом кране грузоподъемностью 10 т. Находясь в кабине на высоте трехэтажного дома, женщина умело перемещает многотонные грузы.

– Задача машиниста крана состоит в подъеме, перемещении, погрузке и разгрузке разнообразных грузов, – поясняет Людмила Алексеевна. – У меня это, например, вагоны, крышки люков. Работать нужно точно, аккуратно, внимательно, ни в коем случае нельзя отвлекаться, потому что машинист крана отвечает за технику, груз и, конечно, за людей, которые находятся внизу. За годы работы я научилась чувствовать кран, знаю все особенности его работы – это очень важно в моей профессии.

Людмила Мясникова до сих пор помнит первый опыт управления краном:

– После окончания училища я проходила практику на заводе в городе Балаклее Харьков-



Наталья Ласинкова

ской области. Нам нужно было разгружать железобетонные плиты. Там работать было страшнее, кабина машиниста находилась на высоте примерно 15 метров. С непривычки было трудно ориентироваться в пространстве. Но именно там я научилась выдержке и концентрации внимания.

Былое волнение осталось в прошлом. Сегодня Людмила Мясникова уверенно дирижирует процессом. Вспоминает, что в свое время у нее была возможность сменить профессию на более «приземленную» – от биржи труда ее направляли работать на мебельную и швейную фабрики. Но Людмила Алексеевна быстро поняла, что ее призвание – управлять краном.

Бригадир (освобожденный) по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений 5 разряда Дебальцевской дистанции пути Наталья Ласинкова смогла многого добиться на профессиональном поприще. Секрет успеха, признается железнодорожница, заключается не только в настойчивости и профессионализме, но и в общительности, взаимопонимании.

Свой путь на Донецкой магистрали Наталья Ласинкова начала более 20 лет назад. Начала дежурной по переезду на станции Круничная.

– На станции Круничная я трудилась в женском коллективе. Работа физически не очень тяжелая, но ответственная. Нужно было следить за исправностью шлагбаума, чтобы он заблаговременно открылся и вовремя закрылся. Случалось, зимой в сильный мороз не срабатывала автоматика, значит, нужно было быстро бежать, чтобы все сделать вручную, – рассказывает наша собеседница.

Зона работы дежурного по переезду – участок пути на расстоянии 50 метров от переезда. Летом в их обязанности входит покос травы, зимой – расчистка снега.

– Главное, внимательно осматривать проходящие мимо составы, следить, чтобы ничего не выпало на путь, вовремя заметить неисправность. Однажды я увидела, что дымится колесная пара, быстро доложила дежурной по станции. Трагедии, к счастью, удалось избежать, – вспоминает Наталья Ласинкова.

Работая дежурной по переезду, Наталья Анатольевна одновременно училась в Харьковской академии железно-

рожного транспорта. В 2006 году ее перевели на должность бригадира в Дебальцевскую дистанцию пути. Свой участок она знает, что называется, назубок. Да и коллектив для нее родной, в нем всю жизнь дорожным мастером проработала ее мама Якушева Татьяна Павловна.

– Мама всегда говорила, что работа на железной дороге – это ответственный и тяжелый труд. И таких понятий как «не могу», «не умею» нет. Есть только «надо». Этим принципом в работе руководствуюсь и я, – делится Наталья Ласинкова. – Сейчас у меня небольшой коллектив – всего три человека, еще четыре сотрудника защищают Родину.

Уже два года Наталья Анатольевна исполняет обязанности мобилизованного коллеги.

– Как бригадир я провожу инструктаж, затем мы проверяем рабочий инвентарь и выходим на место, оговариваем фронт работ, которые я заранее планирую, и приступаем к делу – устраняем неисправности, ведем ремонт пути, обеспечиваем безопасность. Кроме основной работы, сейчас я исполняю и обязанности дорожного мастера – прибавилось много бумажной работы. Но я все равно максимально нахожусь со своими ребятами на участке. Тяжести не поднимаю, хотя один раз пришлось, – с улыбкой вспоминает железнодорожница. – Мои парни работали на перегоне, а нам нужно было срочно загрузить разгонный станок и доставить к месту работ. Нам пришлось вдвоем грузить станок на высокую площадку маневрового локомотива. Тяжело, а что делать?! Работу свою нужно выполнять. Я своевременно провижу промер пути, выявляю неисправности, принимаю сразу же меры для их устранения, чем обеспечиваю безопасность движения поездов. Ну и ребятам помогаю, чем могу: поддержать модерн, чтобы загрузили инструмент; разложить резиновые амортизационные прокладки; закрутить болт – для меня не проблема. Весна у нас – самый напряженный период, когда следует тщательнее следить за колебаниями ночных и дневных температур, чтобы путь был стабилен. Главное условие успешного выполнения обязанностей – сплоченный и слаженный коллектив, тогда даже самая сложная работа дается легко.



# Время для добрых дел – всегда

Жизненная история сигналиста 3 разряда участка дефектоскопии Волновахской дистанции пути Светланы Голодок – яркий пример человеческой стойкости. Она – из числа сильных духом людей, сумевших обернуть горечь потери в созидание, а опыт личной утраты – в помощь другим.

На Донецкую дорогу Светлана Голодок пришла в 1998 году, только-только окончив школу с серебряной медалью. Ее мама Тамара Емельяновна работала дежурной по станции, отец Леонид Васильевич трудился водителем дежурной машины, затем монтером пути, бригадиром.

– Наша жизнь всегда была связана с железной дорогой, и мы с супругом продолжили путейскую династию, – рассказала Светлана Леонидовна. – Мой муж Виталий Владимирович Голодок работает мастером цеха дефектоскопии, на железке он с 1995 года. Его родители много лет проработали на стальной магистрали. Железнодорожники профессиями овладели и наши старшие сыновья.

Как и многие в непростые девяностые, семья Светланы столкнулась с материальными трудностями. Поэтому в свои восемнадцать лет она решила учиться заочно и устроилась работать монтером пути – тогда женщин еще принимали на эту должность.

– С особым трепетом вспоминаю мастера Евгения Павловича Самойлова, – говорит Светлана Леонидовна. – В мой первый рабочий день он представил меня коллективу следующим образом: «Познакомьтесь, это – наш будущий мастер». Он как будто точно знал. Когда я получила диплом, меня поставили мастером. Еще я очень благодарна Александру Владимировичу Якимову, который был у нас бригадиром. Под его началом я смогла полноценно сравнивать теорию,

которую изучала в техникуме, с практикой и максимально вникнуть во все особенности профессии. Александр Владимирович был специалист по призванию, настоящий путеец – точно определял уровень пути даже без шаблона, знал каждый сантиметр пути, с удовольствием делился своими знаниями и навыками.

Светлана Голодок заочно окончила с красными дипломами Артемковский железнодорожный техникум, а затем и Харьковский государственный университет железнодорожного транспорта, одновременно получив бесценный профессиональный опыт.

– Монтером пути я прошла все разряды, – вспоминает она. – Позже была назначена бригадиром. В 2003 году уже была дорожным мастером. Вообще, за годы работы я была и мастером производственной базы, и техником, и экономистом по материально-техническому обеспечению, и распределителем работ. Я очень благодарна коллективу околота. Много лет мы все вместе проработали на царевском направлении – так раньше называли направление Волноваха – Камыш-Заря – и всегда проявляли сплоченность и взаимовыручку.

Долгое время Светлана Голодок работала в местном профкоме, знает всех сотрудников дистанции, их домочадцев и детей, пенсионеров.

– Я неоднократно убеждалась, что все мы – большая дружная семья, особенно в самые тяжелые времена. После

активных боевых действий и освобождения Волновахи в 2022 году в дистанцию пришли все, кто мог, занимались ремонтом и восстановлением. Всем очень хотелось, чтобы предприятие поскорее возобновило работу.

В том же непростом 2022 году семью Светланы Голодок постигло большое горе – тяжелая болезнь оборвала жизнь младшего сына Данила.

– После этого жизнь потеряла для меня всякий смысл, – вспоминает Светлана Леонидовна. – Сначала я долго не могла поверить в смерть своего ребенка, принять невосполнимую утрату, потом наступила апатия. Четыре месяца были самыми тяжелыми. А потом я услышала слова одного священника: «Если тебе тяжело, найди того, кому еще тяжелее». Я вспомнила, как, когда мы с Даней попали в детское отделение онкогематологии ИНХ им. Гусака в Донецке, к нам пришли волонтеры из фонда «Время добрых» и предложили помощь. Тогда же я в первый раз увидела «Добро-магазин», благодаря которому каждый может поддержать больных детей. Меня поразило огромное разнообразие игрушек, картин, икон, корзин, других товаров ручной работы, которые с любовью делали волонтеры и сами детки с надеждой на выздоровление. Неравнодушные люди приносили и просто покупные товары для реализации на лечение детей.

Убитая горем мать нашла в себе силы помогать другим людям, стала волонтером, участ-



ником и организатором благотворительных акций и сборов средств для болеющих детей Донбасса.

– День Святого Николая Чудотворца для меня всегда был особенным, – рассказывает Светлана Леонидовна. – И вот перед этим праздником я обратилась в фонд, предложив свою помощь. Я хотела быть полезной и хоть как-то помогать деткам побеждать болезнь.

Уже 19 декабря 2022 года в Свято-Преображенском Храме Волновахи по благословению отца Александра волонтеры провели первую ярмарку «Время добрых», а за следующий год – девять таких ярмарок. Было собрано 679 570 рублей.

– Большое количество волновахцев стали для меня единомышленниками-волонтерами. Они создают товары для ярмарок и помогают с их реализацией, передают в фонд игрушки, средства личной гигиены, сладости, организуют транспорт для перевозки товаров и специальных боксов для сборов в Волновахе и Донецке.

Место для добрых дел – везде, время для добрых дел – всегда! По такому принципу сейчас старается жить наша героиня.

– Эти слова мне кажутся

очень правильными, как и притча о человеке, который все время хотел разбогатеть, чтобы помогать деткам из приюта. Время шло, человеку казалось, что он еще недостаточно богат и за всю свою жизнь так ни разу никому и не помог. Чего не скажешь о жителях нашего маленького городка. Пережив все ужасы боевых действий, люди не утратили главного качества – сострадания. Я не устаю поражаться доброте, отзывчивости и сердечности наших горожан и жителей Волновахского района. И это несмотря на то, что многим из них самим нужна серьезная помощь – в результате обстрелов был поврежден почти каждый дом, около года люди жили без света, тепла и воды.

Светлана Леонидовна уверена, что ее коллеги и земляки будут и впредь поддерживать благотворительные акции, а круг волонтеров-единомышленников будет расширяться. Своим опытом она готова поделиться со всеми неравнодушными людьми, желающими помочь онкобольным детям Донбасса. Написать Светлане Голодок можно в социальной сети ВКонтакте.

**Александр КОВАЛЕНКО**

## «Мой брат-герой прожил достойную жизнь»

«Времена не выбирают, в них просто живут. А вот как пройти свой путь – выбор каждого, – так начала свой рассказ о родном человеке электромеханик поста АПСН Дебальцевской дистанции сигнализации и связи Ольга Кобзарь. – Я считаю, мой брат Валерий Беззаботный прожил достойную жизнь. Он погиб, защищая Родину и посмертно награжден орденом Мужества».

До мобилизации Валерий Беззаботный работал монтером пути по станции Чернухино Дебальцевской дистанции пути. Посвятил Донецкой железной дороге 20 лет.

– Мы выросли в семье железнодорожников. Отец Александр Беззаботный трудился составителем поездов на станции Чернухино, мама Светлана Васильевна – кладовщиком в локомотивном депо Дебальцево-Пассажирское. Валера был старше меня на 10 лет, сестра Наташа – на 11 лет. Они надо мной, как над младшей, всегда подшучивали, – вспоминает Ольга Кобзарь. – Сестры не стало 5 лет назад, и мы с братом стали еще ближе. Главным смыслом жизни для Валеры была его семья – жена Евгения и три дочери: младшей Еве сейчас 11 лет, средней Александре – 15. Старшая Виктория – уже сама мама, но свою внучку Варю молодому дедушке так и не довелось увидеть.

Ольга вспоминает, что для ее брата всегда много значили такие понятия, как любовь к Родине и подвиг дедов-фронтовиков. Немаловажную роль в этом сыграла бабушка Анастасия Ерхан, которая в 17 лет попала в концла-

герь. Впитавший с детства ее истории о войне, Валерий спокойно воспринял новость о мобилизации и, ни минуты не сомневаясь, пошел в военкомат.

– Валера был такой человек – волевой, целеустремленный. Он был готов на все, чтобы защитить своих близких, – рассказывает о сыне Светлана Васильевна Беззаботная. – В тот день я пошла его провожать, ждала, пока не отправится автобус с мобилизованными ребятами, долго смотрела вслед и молилась.

Валерия направили служить механиком-водителем в танковый батальон. С первых дней специальной военной операции он оборонял рубежи Донецкой Народной Республики, освобождал оккупированные территории.

– Последний раз я видела брата в начале февраля, когда он приходил в отпуск, – вспоминает Ольга Кобзарь. – Мы сидели на кухне, разговаривали. Брат, всегда веселый, в тот день был необычайно серьезным. Как раз тогда он мне сказал, что ни за что не сдастся в плен – у него на такой случай всегда с собой граната... Вскоре его отозвали из отпуска. Последний раз он выходил на связь

18 февраля 2023 года, сказал, что отправляется на задание.

После того как с Валерием Беззаботным была утеряна связь, семья начала собственные поиски.

– Мы поехали в его расположение, и нам сообщили, что во время выполнения боевого задания под Новобахмутовкой танк, которым управлял Валера, был подбит, все члены экипажа попали в плен. Точно неизвестно – наехал танк на мину или на них с дрона сбросили взрывное устройство, но на тот момент все были живы. Экипаж не успели эвакуировать, скорее всего, их раньше заметили всушкини с беспилотника.

Спустя месяц одному из членов экипажа – наводчику танка удалось связаться с семьей, он сообщил, что все они попали в плен, Валерию там сломали ноги.

– Почему эти фашисты так поступили, я не понимаю, – с горечью говорит Ольга Кобзарь. – Возможно, потому что он был таким человеком, который никогда не пасовал, не молчал и ни за что не дал бы себя унижить. Возможно, он не хотел сдаваться.

Поиски Валерия Беззаботного длились долгие три месяца.

– Мы искали его всеми возможными способами. Обращались к уполномоченному по правам человека Донецкой Народной Республики Дарье Морозовой. Очень помогал мамин старший брат, который на месте связывался с

Министерством обороны РФ, депутатами, организациями и волонтерами, занимающимися обменом пленными, – рассказывала сестра. – Когда узнали, что брат числится в списках на обмен, очень обрадовались, ждали, что он вот-вот вернется домой.

Но 11 мая пришла весть о его гибели. – Около шести часов вечера позвонили его жене, сказали, что Валера погиб, тело по обмену доставлено в Ростов-на-Дону, – вспоминает события того рокового дня Ольга Кобзарь. – Мы плакали, но я сказала, что пока собственными глазами не увижу брата – не поверю. Увидели мы его спустя два дня.

В феврале 2024 года за самоотверженность, мужество и отвагу при исполнении воинского долга Валерий Александрович Беззаботный был награжден орденом Мужества посмертно.

– Мы все Валерой очень гордимся. Он был человеком слова и дела, принятым решением оставался верным до конца, – говорит его мама Светлана Васильевна. – Очень тяжело осознавать, что сына больше нет. Мы его очень любим и всегда будем помнить. Он – герой, а герои не умирают. Память о нем мы сохраним навсегда, и его внучке Варе, когда подрастет, будем рассказывать о том, что ее дедушка отдал свою жизнь за Родину.

**Елена СУШКОВА**



# У дорожной газеты непростая судьба

14 марта газете «Железнодорожник Донбасса» исполнилось 90 лет. Солидный возраст, достойный уважения. Все эти годы творческий коллектив издания был летописцем Донецкой магистрали. Менялись времена, дорога переживала периоды подъема и упадка, а вместе с ней и газета. Но всегда ее сотрудников отличали высокий профессионализм, честность и искренняя любовь к Донецкой железной дороге.

Первый номер «Железнодорожника Донбасса», печатного органа политотдела Донецкой железной дороги, вышел в свет 14 марта 1934 года в Харькове. Спустя три года на Южно-Донецкой железной дороге в Ясиноватой начала издаваться многотиражка «Магистраль угля», выходящая до 1953 года. После объединения Северо-Донецкой и Южно-Донецкой железных дорог в Донецке стала выходить и единая газета – «Железнодорожник Донбасса».

В годы Великой Отечественной войны в тяжелых условиях оккупации газета продолжала свою работу. На ее страницах рядом со сводками Совинформбюро печатались статьи о фронтовых и трудовых подвигах работников. В ее честь даже был назван бронепоезд, построенный в Краснолиманском депо. В послевоенные годы ее выпуски посвящались возобновлению работы предприятий Донецкой железной дороги, новым трудовым свершениям, героям труда, передовым коллективам. Тираж газеты тогда превышал 40 тыс. экземпляров, с ней сотрудничали порядка 180 рабкоров.

Коллектив редакции неоднократно награждался министерскими и профсоюзными грамотами, был победителем конкурсов на лучшие публикации о жизни Донецкой железной дороги.

Сегодня «Железнодорожник Донбасса» продолжает славные традиции своих предшественников и идет в ногу со временем: материалы любимого издания теперь можно чи-

тывать в сети Интернет – на сайте предприятия и в официальных группах в социальных сетях ВКонтакте и Одноклассники.

С высоты прожитых лет могу сказать, что у «Железнодорожника Донбасса» непростая история, – говорит Анна Петровна Ильчук, возглавлявшая редакцию газеты с 1975 по 1995 год. – У ее истоков стояли люди, не имеющие специаль-

ного образования, но стремившиеся делать печатный орган дороги, как того требовало время. Это уже потом в коллектив пришли дипломированные специалисты, газета стала меняться как внешне, так и по содержанию. После окончания факультета журналистики Львовского государственного университета молодую журналистку направили в районную газету «Колхозное село», за работу в которой она была удостоена высокой награды Верховного Совета УССР – медали «За трудовое отличие».

Через три года Анна Ильчук с мужем переехала в Донецк. Устроилась в многотиражку «Металлург» Донецкого металлургического завода. Работала литработником и ответственным секретарем. В 1966 году, после нескольких лет забвения, вновь стали выходить дорожные газеты. И Анна Петровна вместе с корректором «Металлурга» Надеждой Андриановой перешла в «Железнодорожник Донбасса». Редактором тогда был председатель Дорпрофсожа Павел Демьянчук, его заместителем – Александр Хаймович, ответственным секретарем – Иван Каленов.

Анну приняли литературным работником, а уже через одиннадцать дней назначили ответственным секретарем. «Железнодорожник Донбасса» тогда выходил три раза в неделю на четырех полосах. В 1975 году, видя инициативу и профессионализм Анны Петровны, начальник дороги Виктор Приклонский назначил ее ре-

дактором «Железнодорожника Донбасса». В совещаниях с рабкорами принимали участие заместитель начальника дороги и начальники служб. Мы обсуждали редакционные планы, высказывали пожелания по темам, проводили итоги и поощряли наиболее активных авторов. Литературную страницу в газете тогда вела молодая донецкая поэтесса Елена Лаврентьева. Кропотливой работой с письмами занимался Ефим Голубков – сначала заведующий отделом писем, потом ответственный секретарь. Рубрика «Письма нашего главного корреспондента» была очень популярной. Шагая в ногу со временем, дорожная газета освещала рабочие будни и праздники кол-

лектива магистрали. Появлялись новые рубрики, но были и постоянные: по безопасности движения, охране труда, сохранности перевозимых грузов. Эти темы актуальны и сейчас.

– Я любила газету, для меня она была сама жизнь. И это не громкие слова, – признается Анна Петровна. – Вместе с коллективом мне было интересно работать над каждым номером.

Мы старались разносторонне отражать жизнь дороги, ее историю, мечтали о будущем магистрали и, конечно же, о будущем самой газеты.

При Анне Ильчук в газете «Железнодорожник Донбасса» начали свою трудовую деятельность такие опытные мастера транспортной журналистики, как Валентина Сухина, Сергей Шевченко, Надежда Чернышева, всю жизнь посвятившие отрасли печати. Страницы издания украшали фотоработы Юрия и Александра Савицких, Георгия Рубана.

– Наши штатные и внештатные корреспонденты с удовольствием писали о модернизации Донецкой железной дороги, – рассказывает Анна Петровна. – Переход на электровозную тягу, реконструкция станции Ясиноватая, вагонного депо Красноармейск, целых железнодорожных узлов... Много внимания всегда уделяли Кривонососовскому движению, часто публиковали материалы о передовых методах работы, развитии технического прогресса. Вместе с советом дорожного общества изобретателей и рационализаторов во главе с Иосифом Бондаревым в редакции проводились «круглые столы» с участием новаторов дороги. Вместе с Борисом Свердловым, тогдашним собкором «Гудка», впоследствии сменившим меня на должности редактора, мы практиковали совместные мероприятия – рейсы агитпоезда «Гудок» и «Железнодорожник Донбасса».

Мы ездили по отделениям и предприятиям дороги, встречались с рабочими коллективами. Это вносило свежую струю в творческий процесс. – Я любила газету, для меня она была сама жизнь. И это не громкие слова, – признается Анна Петровна. – Вместе с коллективом мне было интересно работать над каждым номером.

Анне Ильчук довелось работать с тремя начальниками дороги: Виктором Приклонским, Александром Кожушко, Генриком Гладковским, а также с тремя председателями Дор-



1960-е годы

профсожа: Иваном Минаевым, Анатолием Черномазом и Николаем Свистуновым. Первые руководители всегда шли навстречу газете, отмечает редактор, подсказывали темы, советовали, на что обратить внимание в первую очередь. Так что газетчики ощущали свою причастность ко всему, что происходило на дороге.

– В Советском Союзе насчитывалось 32 железных дороги и столько же дорожных газет, – вспоминает Анна Ильчук. – В течение какого-то периода я была единственной женщиной-редактором на сети железных дорог. Тогда проводилось много конкурсов среди отраслевых изданий, и «Железнодорожник Донбасса» всегда высоко держал планку.

Газету часто ставили в пример, не раз награждали Почетными грамотами Министерства путей сообщения, Центрального комитета профсоюза железнодорожников и транспортных строителей СССР.

– Не могу не сказать о полиграфии, – продолжает наша собеседница. – Тогда материалы набирались на огромных машинах-линотипах, заголовки – по букровке вручную. Весь набор тискали на таллере с типографской краской.

Уже во второй половине 90-х в редакции появились компьютеры, и процесс печати газеты значительно упростился.

– Каждое время диктует свои правила, но как бы там ни было, наша газета была и остается изданием о железнодорожниках и для железнодорожников. Мне хочется, чтобы «Железнодорожник Донбасса» оставался успешным, ожидаемым и читаемым в семьях железнодорожников. Таковы мои дружеские пожелания вам, дорогие коллеги, – сказала в заключение Анна Ильчук.



Встреча с рабочими корреспондентами. 1983 год

дактором «Железнодорожника Донбасса». – К тому времени штат у нас уже сформировался, – вспоминает наша собеседница. – На каждом отделении дороги были собственные корреспонденты, которые хорошо знали свой узел и организовывали на страницах газеты выступление специалистов и командного состава отделений. Добрую

Ольга КРАМАРЕНКО



# Уведомительный характер лицензируемых видов деятельности на железнодорожном транспорте

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

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

- деятельность по перевозкам железнодорожным транспортом пассажиров;
- деятельность по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов;
- погрузочно-разгрузочная деятельность применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте.

В статье 22 5-ФКЗ сказано, что лица, осуществляющие вышеуказанные виды деятельности на железнодорожном транспорте обязаны получить соответствующие лицензии или направить уведомления до 01 марта 2024 года. Начиная с 01 марта 2024 года юридические лица (индивидуальные предприниматели), осуществляющие виды деятельности, без лицензии или не уведомившие должным образом контролирующий орган, несут ответственность, предусмотренную законодательством Российской Федерации за осуществление предпринимательской деятельности без специального разрешения (лицензии).

Постановлением Правительства РФ от 12.03.2022 г. № 353 «Об особенностях разрешительной деятельности в 2022 и 2023 годах» установлен уведомительный порядок осуществления следующих видов деятельности: погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте и деятельность по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов.

Постановлением Правительства РФ от 24 марта 2023 г. № 463 «О применении на территориях Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской области и Херсонской области законодательства Российской Федерации о лицензировании отдельных видов деятельности» утверждены Правила представления уведомления об осуществлении видов деятельности из числа указанных в части 1 статьи 12 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности», осуществление которых на территориях Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской области и Херсонской области допускается с 1 марта 2024 г. без получения лицензии.

Приказом Министерства транспорта РФ от 12 мая 2023 г. № 165 утверждены временные обязательные требования при осуществлении деятельности по перевозке железнодорожным транс-

портом опасных грузов, погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте на территориях ДНР, ЛНР, Запорожской области и Херсонской области и перечень их грубых нарушений.

Грузоотправителям (грузополучателям), планирующим осуществлять или осуществляющим погрузочно-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте в границах ДНР, необходимо направлять уведомления в Межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Южному федеральному округу (далее – МТУ Ространснадзора по ЮФО). Типовая форма уведомления (утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 16 июля 2009 г. № 584 «Об уведомительном порядке начала осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности») размещена на официальном сайте.

Заявитель подает уведомление в 2 экземплярах в территориальные управления Ространснадзора по месту предполагаемого фактического осуществления работ (видов деятельности) непосредственно или направляет его заказным почтовым отправлением с описью вложения с уведомлением о вручении. Надлежащим образом заполненное уведомление регистрируется в день поступления. На обоих экземплярах уведомлений делается отметка о регистрации. Второй экземпляр отправляется заявителю по почте обратно.

При наличии технической возможности уведомление подписывается усиленной электронной цифровой подписью и направляется на электронную почту МТУ Ространснадзора по ЮФО. Зарегистрированное уведомление с от-

метками о регистрации направляется заявителю в тот же день на электронную почту.

Электронный реестр зарегистрированных уведомлений размещается на официальном сайте территориального управления в сети Интернет. Сведения о зарегистрированном уведомлении работниками Ространснадзора вносятся в реестр в течение 5 рабочих дней.

В течении 2023 года в МТУ Ространснадзора по ЮФО поступило 80 уведомлений, из них 70 зарегистрировано. Десять уведомлений возвращены заявителям для устранения замечаний. Основные ошибки в оформлении уведомлений: неверно указан вид деятельности, который не соответствует пп. 27 п.1 ст.12 ФЗ-99; не указано место планируемого осуществления деятельности; уведомление направлено в одном экземпляре; уведомление направлено не юридическим лицом, а филиалом.

МТУ Ространснадзора по ЮФО в целях информирования контролируемых лиц по вопросам лицензирования на железнодорожном транспорте проводится профилактическая работа: консультации, профилактические визиты, направляются информационные письма. Для получения консультаций граждане или организации могут обратиться в МТУ Ространснадзора по ЮФО по контактному телефону, размещенному на официальном сайте.

**Артем МАСАЛОВ,**  
заместитель начальника  
отдела надзора за опасными грузами,  
чрезвычайными ситуациями  
и пожарной безопасностью на  
подвижном составе по Донецкой  
Народной Республике, Луганской  
Народной Республике, Запорожской  
и Херсонской областям

## Железная дорога – не место для детских игр



В 2023 году на территории и объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта в пределах ФГУП «Железные дороги Новороссии» было травмировано трое несовершеннолетних, при этом две жизни оборвались.

Как показывает анализ статистики, травмирование железнодорожным подвижным составом и поражение электротоком контактной сети происходит в результате несоблюдения элементарных требований как общепринятых норм поведения,

Дети и подростки нередко выбирают железную дорогу местом для игр, прогулок и забав. Однако печальная статистика свидетельствует о том, что это крайне опасно. От строгого соблюдения правил поведения на железной дороге зависит здоровье, а порой и жизнь.

так и Правил безопасности на железнодорожном транспорте. Среди причин травматизма – неоправданное легкомыслие, детское озорство, хулиганство.

При отсутствии контроля со стороны родителей и недостаточной разъяснительной работе в школах дети и подростки забираются на крыши вагонов или беспечно бродят по железнодорожным путям. Между тем хождение по путям всегда связано с опасностью для жизни.

Движущийся поезд остановить непросто: его тормозной путь в среднем составляет порядка 800 метров. Поезд, следующий со скоростью 100 км/час, за 1 секунду преодолевает расстояние около 30 метров. А пешеходу, чтобы перейти через железнодорожный путь, требуется не менее 3-5 секунд. При этом молодые люди, пересекая пути, зачастую отвлекаются,

пользуясь наушниками для прослушивания музыки или разговора по мобильному телефону, и, как следствие, не слышат сигналов, подаваемых машинистом, объявлений, передаваемых по громкоговорящей связи.

Что касается стоящих вагонов, они лишь на первый взгляд могут показаться безопасными. Подходить к ним менее чем на пять метров запрещено: каждый вагон на станции находится в работе и в любой момент может быть приведен в движение.

Опасными являются выступающие части подвижного состава – за них может зацепиться одежда проходящего человека. К травмированию может привести и воздействие воздушного потока, возникающего между двумя движущимися составами. Пренебрегая

рисками, которые таят железнодорожные объекты, поднимаясь на вагон, человек приближается на недопустимо близкое расстояние к контактной сети и в результате попадания под высокое напряжение погибает.

При нахождении на территории железной дороги необходимо помнить и соблюдать требования безопасности.

\* Переходить и переезжать железнодорожные пути только в установленных и оборудованных для этого местах (они обозначаются указателями).

\* Следить за сигналами технических средств – светофора, переездной сигнализации (независимо от положения и наличия шлагбаума), внимательно слушать объявления о возможных передвижениях подвижного состава.

\* Не допускается катание по пассажирской платформе или перрону на велосипедах, самокатах, скейтбордах, роликах.

\* Нельзя переходить пути в районе стрелочных переводов и районах с интенсивным ма-

невровым движением. В таких местах не устраиваются пешеходные переходы, а возможные технологические маршруты для работников железной дороги, пользоваться которыми гражданам запрещено.

Для формирования знаний, умений и навыков поведения при посещении объектов железнодорожного транспорта следует осуществлять системное обучение детей и подростков в учебных заведениях, усилить пропаганду. Родителям следует разъяснять детям, какие могут быть последствия, если не соблюдать правила безопасного поведения на железнодорожном транспорте.

Предупредить детей об опасности, вовремя удалить их с железнодорожного полотна – общая задача для всех взрослых.

**Ирина ЧЕРНЯВСКАЯ,**  
заместитель начальника  
службы охраны труда  
и промышленной безопасности  
ФГУП «Железные дороги  
Новороссии»



# Фотокор, ополченец, герой Русской весны



Ополченец Георгий Рубан (на фото справа)

Трудовой путь на Донецкой железной дороге Георгий Рубан начал слесарем в локомотивном депо Иловайск. Через два года ушел в армию, стал мастером спорта по снайперской стрельбе. После службы поступил на исторический факультет Донецкого государственного университета, не подозревая, что с железной дорогой его еще многое будет связывать. После 4-го курса университета на последних студенческих каникулах в составе студенческого стройотряда «Амур» работал на БАМе монтером пути на станции Сиваки, затем участвовал в строительстве аэропорта в районном центре Магдагачи.

После учебы Георгий Рубан был преподавателем в высшей школе. Долгое время возглавлял самодельную народную киностудию «Искра» во Дворце молодежи «Юность». Снял более 200 документальных фильмов, с которыми завоевывал призовые места на всевозможных конкурсах.

В начале 90-х годов Георгий Степанович несколько лет работал в редакции «Железнодорожника Донбасса», затем вернулся на киностудию. А в 2005-м продолжил работу в газете и трудился здесь фотокор-

респондентом следующие 10 лет. Его фоторепортажи запомнились масштабными кадрами и характерными портретами, передающими всю глубину профессии железнодорожника.

Наступил 2014 год. В Киеве начался майдан, и Георгий Рубан не мог оставаться в стороне от происходящих событий. Уже в марте он начал активно участвовать в митингах Русской весны в Донецке. С редакционным фотоаппаратом не расставался в 2014 и 2015 годах, сделал много исторических снимков, на которых запечатлел, как зарождалась наша Республика.

— Тогда уже к власти в Украине пришли нацисты, — вспоминает Георгий Рубан. — Я, как и многие дончане, понимал, что теперь нам жизни не будет, что Украина станет бороться со всем русским на своей территории. На площади Ленина собирались митинги. Люди не хотели новой майданной власти у себя дома. Все понимали: надо брать власть в свои руки. 6 апреля я участвовал в штурме здания облгосадминистрации. Пржнему составу областного совета был предъявлен ультиматум: явиться в понедельник на внеочередную сессию для

Бывший фотокорреспондент газеты «Железнодорожник Донбасса» Георгий Рубан — настоящий герой Русской весны. В марте 2014-го он участвовал в штурме здания облгосадминистрации в Донецке, до 71-летнего возраста бил врага на фронте с оружием в руках, а сегодня в свои 79 занимается воспитанием подрастающего поколения.

кардинального решения на зрелых вопросов. Но никто из депутатов не пришел. 7 апреля в зале заседаний было проведено собрание народных представителей со всех районов и городов Донецкой области. Был избран новый парламент — Народный Совет, который на первой же сессии торжественно провозгласил создание Республики. Здесь же были оглашены первые государственные документы — Акт о независимости и Декларация о суверенитете. Донбасс выбрал свой путь развития, и мы понимали, что Республику нужно защищать. Уже на одном из первых заседаний Народного Совета был приказ создать ополчение. Вокруг Белого дома начали строить баррикады. С нами были люди разных возрастов и профессий. Казалось, весь народ живет в едином порыве.

Георгий Рубан в те дни даже ночевал в здании облгосадминистрации, съездив домой только чтобы забрать красный флаг Советского Союза — символ его Родины. Он понимал, что желто-блакитный не должен висеть над главным зданием Донецка.

— Свое красное знамя я тогда повесил на козырьке облсовета, рядом с флагами наших пророссийских общественных организаций, — вспоминает Георгий Рубан. — После референдума 11 мая начали разбирать баррикады, я пришел и увидел, что моего флага нет. Стал спрашивать ребят, и мне кто-то сказал, что его забрал один из командиров создаваемого народного ополчения Захарченко,

который на территории Донецкого телецентра формировал батальон «Оплот».

Георгий Степанович поехал туда с намерением забрать свой флаг, но случилось так, что надолго там остался.

— Так я познакомился с Александром Захарченко, рассказал, что являюсь мастером спорта по стрельбе. Батя предложил мне обучать своих бойцов снайперскому делу. Сказал: «Вы видите — у нас война! Мне не хватает квалифицированных бойцов, поэтому даю вам 10 дней на обучение». И это при том, что на подготовку снайпера требуется два года.

В конце лета 2014-го в Республике был организован первый военно-методический центр, Георгий Рубан преподавал там снайперское дело.

— Весь сентябрь я готовил снайперов. Но хотелось применить свои знания на деле, и в октябре я вместе со своими курсантами перевелся в действующую часть. Направили меня в батальон «Чечен». Я участвовал в боевых действиях, а через четыре месяца перевелся в 100-ю бригаду Республиканской гвардии на должность командира взвода. Затем служил по контракту в спецназе. Окончил свой боевой путь в начале 2016-го — тогда мне уже исполнился 71 год. Я хоть и чувствовал себя отменно, но в таком солидном возрасте уже не воюют, не положено, — смеется Георгий Рубан. — За полтора года в действующей армии было всякое. Но я оказался везучиком. Меня, фаталиста по убеждению, ни

пули не брали, ни осколки от мин, отделался только тремя сломанными ребрами. Просил ребят никому не говорить, еще две недели воевал.

Георгий Степанович — убежденный атеист, но когда вспоминает фронтовую жизнь, его начинают одолевать сомнения: подчас с ним случались события, которые невозможно объяснить.

— Осенью 2014 года я сказал в редакции, что отправляюсь на фронт, и наша верстальщица Раиса Абальмасова дала мне молитву на черном лоскутке. Сказала, чтобы я ее всегда с собой носил — она меня будет охранять. Я тогда засомневался, но в карман положил. Самый чудесный случай произошел со мной под донецким аэропортом. Ночью в нейтральной полосе нашел себе позицию метров за четыреста от врага, откуда все башни были у меня как на ладони, а на рассвете противник меня зашел и вызвал минометный огонь. Я понял, что нужно мчаться к своим в посадку: бегу, мины рвутся, а у меня ни царапинки. Мне потом ребята говорят: «Как же тебя не зацепило?» Я и сам удивился, а позже нашел у себя в кармане черный лоскуток с молитвой. Может, Бог меня защитил, а может время еще не пришло.

Сегодня Георгий Рубан не остается в стороне: уже восьмой год учит подрастающее поколение, преподает историю и военное дело в школе, руководит школьным музеем.

Ольга КРАМАРЕНКО

## Любимая работа — это наша вторая жизнь!

В преддверии 8 Марта редакция «Железнодорожника Донбасса» пригласила сотрудниц ФГУП «Железные дороги Новороссии» принять участие в традиционном праздничном фотоконкурсе. Мы предлагали прислать свои фотографии, рассказать о себе и своем коллективе, о ваших мамах и бабушках-железнодорожниках.

Ваши фотографии и поздравления мы публиковали на официальных страницах ФГУП «ЖДН» в социальных сетях ВКонтакте и Одноклассники, в нашем телеграм-канале. Эти посты собрали десятки тысяч просмотров и сотни лайков.

Мы искренне благодарим всех железнодорожниц, приславших свои фотографии и краткие комментарии. А на страницах газеты, как и оговаривалось условиями конкурса, публикуем самый интересный рассказ. Его прислала Александра Кулик, бухгалтер Иловайского центра бухгалтерского учета.

«В преддверии весеннего праздника хочется рассказать о женском коллективе Иловайского центра бухгалтерского учета. Он создавался из бухгалтеров подразделений Иловайского узла и насчитывает 51 человек. Нашему коллективу всего 3 года, но за такой короткий срок он сплотился и стал единым целым. С таким дружным коллективом, как у нас в центре, любая задача по плечу.

Коллеги — вторая семья, в их кругу мы проводим много времени. Девчонки дружные, справляются с работой любой

сложности, порой даже в нереально короткие сроки. Наши бухгалтеры всегда друг друга выручат и поддержат, помогут в трудной ситуации, подменяют, если кто-то заболел.

Но каким бы слаженным не был коллектив, как бы идеально его члены не знали свою работу, возглавлять его не так-то просто. Справляется с этим Кухарь Виктория Александровна, начинающий руководитель, потомственная железнодорожница. За 25 лет работы на Донецкой дороге в ее послужном списке — должности бухгалтера и главного бухгалтера. Она отмечена наградами Донецкой железной дороги: «Лучший бухгалтер-экономист» и «Отличный бухгалтер-экономист», грамотой Министерства транспорта Донецкой Народной Республики.

За массой бумажной работы наши бухгалтеры успевают быть замечательными женами, мамами, бабушками. Многих наших сотрудниц связывают не только производственные отношения — кто-то водит по утрам деток в один детский сад, кто-то встречается на роди-



тельских собраниях в школе, кто-то посещает вместе спорткомплекс. Некоторых связывают родственные отношения: у нас в центре в разных отделах работают мамы и дочки, невестки и свекрови.

Иловайскому центру бухгалтерского учета есть кем гордиться! Бухгалтер спорта по тяжелой атлетике, многократная чемпионка ДНР.

У нас трудятся 16 продолжателей

династий железнодорожников — их прабабушки, бабушки, дедушки, папы и мамы работали на Донецкой железной дороге. В их числе — Маслова Юлия, Киселева Наталья, Рудик Марина, Стасюк Анна, Песчанская Дарья, Воронько Татьяна, Лупинос Виктория, Гах Ольга, Боровкова Юлия, Василенко Мария, Ищенко Елена, Джагаева Ольга, Мастакова Евгения, Зиновьева Оксана и я — Кулик Александра».