

## Самый доступный вид транспорта

На протяжении многих лет железнодорожный транспорт остается самым доступным в ДНР и ЛНР. Билет на поездку поездом из пункта «А» в пункт «Б» обходится в разы дешевле, чем автобусом. Десятки лет разница между экономическими затратами и тарифом, установленным для населения, никем не компенсировалась, финансовая нагрузка ложилась на железную дорогу.

Приказом Федеральной антимонопольной службы РФ с 1 января 2025 года были установлены новые тарифы на проезд в пассажирских поездах дальнего следования во внутригосударственном сообщении формирования ФГУП «ЖДН» (Ясиноватая – Успенская – Ясиноватая и Ясиноватая – Луганск – Ясиноватая), что вызвало большой общественный резонанс. Отвечая на многочисленные вопросы пассажиров, остановимся на нескольких моментах.

Тарифы на перевозку пассажиров в поездах в межреспубликанском пассажирском сообщении были утверждены Минтрансом ДНР в 2016 году. Расчет стоимости проезда проводился по утвержденным таблицам тарифов на перевозку пассажиров и определялся путем умножения тарифа в украинской гривне на коэффициент индексации 1,3 и на коэффициент пересчета украинской гривны к российскому рублю 2,0. Фактически тарифы не пересматривались с



2011 года, что влекло за собой значительные убытки в деятельности предприятия.

Начиная с 01.01.2025 г. к перевозкам пассажиров в дальнем следовании во внутригосударственном сообщении по территориям ДНР, ЛНР, Запорожской и Херсонской областей стали применяться тарифы, установленные на основании Приказа Федеральной антимонопольной службы от 20.12.2024 № 1061/24 «Об утверждении тарифов, сборов и платы на работы (услуги), связанные с перевозкой пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении и пробегом пассажирских вагонов, выполняемых в составе дальних поездов Федерального государственного унитарного предприятия «Железные дороги Новороссии», по территориям Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской области, Херсонской об-

ласти, и правил их применения».

В связи с жалобами пассажиров на подорожание проезда, поступившими в адрес ФГУП «Железные дороги Новороссии» и ряда инстанций, была изучена возможность стабилизации стоимости проезда в пассажирских поездах по территориям ДНР и ЛНР. В результате было согласовано решение: начиная с 23.01.2025 г. пассажирский поезд, следующий до станции Успенская, перевести в категорию пригородного поезда с установлением стоимости проезда по тарифу на пригородные перевозки. То есть, сегодня за проезд от станции Макеевка-Пассажирская до станции Успенская пассажир заплатит 119 рублей.

С 1 февраля 2025 года в категорию пригородного поезда будет переведен пассажирский поезд «Ясиноватая – Луганск – Ясиноватая». Стоимость проезда от станции Макеевка-Пассажирская до Луганска составит 230 рублей.

## Рабочая встреча

В Ханты-Мансийске состоялась рабочая встреча заместителя губернатора Югры Эдуарда Исакова и первого заместителя генерального директора ФГУП «ЖДН» Олега Калеватых.

«В 2022 году между Югрой и Донбассом было подписано соглашение о сотрудничестве, – написал в своем телеграм-канале Эдуард Исаков. – С руководством предприятия я познакомился три года назад, и с того времени мы тесно взаимодействуем. С Олегом Николаевичем обсудили важные аспекты сотрудничества между нашими регионами».

Ханты-Мансийский автономный округ стал одним из первых регионов, который организовал масштабную кампанию помощи жителям ЛНР, ДНР и освобожденных территорий. Эдуард Исаков отметил, что губернатор Югры Руслан Кухарук уделяет большое внимание взаимодействию наших регионов, подчеркивая особую важность сотрудничества и общения.

## Лидером РОСПРОФЖЕЛ стал Дмитрий Шаханов

34-й (внеочередной) съезд Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей единогласно избрал на пост председателя РОСПРОФЖЕЛ Дмитрия Шаханова.

Лидер РОСПРОФЖЕЛ Сергей Черногаев досрочно сложил с себя полномочия председателя организации – 29 октября 2024 года он был избран председателем Федерации независимых профсоюзов России.

В своем выступлении Сергей Черногаев поблагодарил работодателей всех компаний, являющихся надежными социальными партнерами РОСПРОФЖЕЛ, за высокий уровень социальной ответственности, неравнодушную, взвешенную позицию перед работниками своих предприятий.

Дорожную территориальную организацию РОСПРОФЖЕЛ на железных дорогах Новороссии на 34-м (внеочередном) съезде РОСПРОФЖЕЛ представлял председатель Дорпрофжел Михаил Чаленко.

## Ответственность граждан за вмешательство в деятельность железнодорожного транспорта

Безопасность на железной дороге является одним из основных условий надежности ее функционирования. Любое постороннее вмешательство в деятельность железнодорожного транспорта незаконно – оно влечет за собой уголовную или административную ответственность.

На Железных дорогах Новороссии принимаются дополнительные меры организационного и технического характера по обеспечению бесперебойной работы и недопущению фактов незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта. Но несмотря на принимаемые меры, в 2024 году в границах ФГУП «ЖДН» зафиксировано более 340 актов

незаконного вмешательства.

В частности, имели место случаи поджогов релейных шкафов, которые используются для управления движением поездов. Данные деяния квалифицируются Уголовным кодексом Российской Федерации как диверсия или террористический акт.

Согласно ст. 281 УК РФ «Диверсия», совершение взрыва,

поджога или иных действий, направленных на разрушение или повреждение предприятий, сооружений, объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, средств связи, объектов жизнеобеспечения населения либо на нанесение вреда здоровью людей и (или) компонентам природной среды, если эти действия совершены в целях подрыва экономической безопасности и (или) обороноспособности Российской Федерации, наказывается лишением свободы на срок от 10 до 12 лет.

Те же деяния, совершенные группой лиц по предварительному сговору или организованной группой, повлекшие

причинение значительного имущественного ущерба либо наступление иных тяжких последствий, наказываются лишением свободы на срок от 12 до 20 лет.

Совершение диверсии гражданином РФ по заданию иностранной разведки или иностранной организации квалифицируется по совокупности с государственной изменой по ст. 275 и 281 УК РФ.

Как упоминалось выше, целью совершения диверсии является подрыв экономической безопасности и обороноспособности РФ. Именно этим диверсия и отличается от другого серьезного преступления – террористического акта.

Согласно ст. 205 УК РФ «Тер-

рористический акт», совершение взрыва, поджога или иных действий, устрашающих население и создающих опасность гибели человека, причинение значительного имущественного ущерба либо наступления иных тяжких последствий, в целях дестабилизации деятельности органов власти или международных организаций либо воздействия на принятие ими решений, а также угроза совершения указанных действий в целях воздействия на принятие решений органами власти или международными организациями наказываются лишением свободы на срок от 10 до 20 лет.

(Продолжение на стр. 2)

# Ответственность граждан за вмешательство в деятельность железнодорожного транспорта

(Окончание.

Начало на стр. 1)

Вот показательный пример. 22 января 2025 года Центральным МСУТ СК России в отношении нескольких несовершеннолетних жителей региона возбуждено уголовное дело в связи с совершением ими террористического акта на объектах железной дороги. Действия подозреваемых квалифицированы по п. «а» ч. 2 ст. 205 УК РФ (совершение террористического акта группой лиц по предварительному сговору).

Подозреваемые совершили поджог релейного шкафа на перегоне Красноуфимск – Зюря Горьковской железной дороги, в результате чего было повреждено оборудование, что создало опасность для безопасности движения поездов и причинение значительного имущественного ущерба железной дороге.

Злоумышленников оперативно задержали сотрудники правоохранительных органов сразу после совершения преступления. Подозреваемым избрана мера пресечения в виде заключения под стражу.

Как выяснилось в ходе расследования, инструкции о том, как и где совершить поджоги, подозреваемые получили через мессенджер. За выполнение преступных действий им было обещано 10 тысяч рублей.

Еще пример. В сентябре 2024 года был вынесен приговор гражданину РФ 1988 г.р.,

совершившему по заданию украинских спецслужб на территории Московского региона ряд преступлений террористической направленности. В марте 2023 года он поджег два релейных шкафа в районе станции Бекасово-1 Московской железной дороги, а также принял неудачную попытку совершения диверсии на объекте связи в г. о. Лобня Московской области. В дальнейшем по заданию куратора намеревался поджечь здание ОМВД России, но, испугавшись задержания, скрылся. 5 июня 2023 года при подготовке очередного поджога релейных шкафов в районе станции Барыбино Павелецкого направления злоумышленник был задержан.

По совокупности преступлений суд признал подсудимого виновным и приговорил к 25 годам лишения свободы, из которых 5 лет – с отбыванием в тюрьме, 20 лет – в исправительной колонии строгого режима.

В 2024 году на инфраструктурных объектах ФГУП «ЖДН» отмечались случаи повреждения подвижного состава из хулиганских побуждений. Так, при следовании пригородного поезда №6075 сообщением Макевка-Пассажирская – Иловыйск по станции Харцызск посторонними лицами были выбиты стекла в двух вагонах.

В связи с этим напоминаем, что в соответствии с ч. 1 ст. 213 УК РФ хулиганство, то есть грубое нарушение общественного

порядка, выражающее явное неуважение к обществу, совершенное на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте общего пользования, наказывается штрафом в размере от 300 тыс. до 500 тыс. руб. или в размере заработной платы, или иного дохода осужденного за период от 2 до 3 лет, либо обязательными работами на срок до 480 часов, либо исправительными работами на срок от одного года до двух лет, либо принудительными работами на срок до 5 лет, либо лишением свободы на тот же срок.

То же деяние, совершенное с применением оружия или предметов, используемых в качестве оружия, либо группой лиц, группой лиц по предварительному сговору или организованной группой либо связанное с сопротивлением представителю власти либо иному лицу, исполняющему обязанности по охране общественного порядка или пресекающему нарушение общественного порядка, наказывается штрафом в размере от 500 тыс. до 1 млн руб. или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от 3 до 4 лет, либо принудительными работами на срок до 5 лет, либо лишением свободы на срок до 7 лет. Хулиганство, совершенное с применением взрывчатых веществ или взрывных устройств, наказывается лишением свободы



на срок от 5 до 8 лет.

Хищения также являются одной из разновидностей незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта.

Так, в январе 2024 года служба безопасности ФГУП «Железные дороги Новороссии» совместно с линейным отделом полиции по Северо-Кавказской железной дороге провела обследование объектов железнодорожной инфраструктуры Луганского филиала ФГУП «ЖДН» на территории города Попасная. В ходе обследования вагонного депо Попасная был выявлен факт порезки вагонов с целью дальнейшего вывоза и продажи как лома черного металла.

В результате проведенных мероприятий сотрудниками полиции совместно со службой

безопасности ФГУП «ЖДН» задержана организованная преступная группа из 8 человек, которые осуществляли хищения товарно-материальных ценностей, принадлежащих Луганскому филиалу ФГУП «ЖДН». Изъяты вещественные доказательства (резак, баллоны с кислородом, лом, образовавшийся при порезке вагонов).

Сотрудниками полиции возбуждено уголовное дело по ст. 158 ч. 4 (кража) Уголовного кодекса РФ. Обвиняемым грозит лишение свободы на срок до 10 лет со штрафом в размере до 1 миллиона рублей.

**Михаил ТОЛСТЕНКО**  
и.о. заместителя  
генерального директора  
по безопасности и режиму  
ФГУП «Железные дороги  
Новороссии»

## Всем сердцем предан нашей магистрали



Любовь к профессии пришла к Анатолию Шевченко в школьные годы. Его интересовали физика, электрика и электроника, и после выпускного он выбрал специальность, связанную с автоматикой и телемеханикой. После окончания Артемевского техникума железнодорожного транспорта в 1979 году Анатолий поступил электромонтером 3 разряда в Дебальцевскую дистанцию сигнализации и связи, цех Западной горки.

Первыми наставниками Анатолия Шевченко стали почетный железнодорожник, начальник Западной горки Назаренко Антон Дорофеевич и старший электромеханик цеха, заслуженный связист Украинской ССР Альбоций Ми-

Сотрудники службы сигнализации, централизации и блокировки 31 января отмечают свой профессиональный праздник. В этот день в далеком 1873 году было утверждено «Положение о сигналах на железных дорогах». В преддверии неофициального Дня СЦБиста об особенностях своей профессии рассказал старший электромеханик цеха механизации и автотранспорта Дебальцевской дистанции сигнализации и связи Донецкого филиала ФГУП «ЖДН», почетный железнодорожник с 45-летним опытом работы Анатолий Шевченко.

хаил Тихонович.

– Теоретическая подготовка, полученная в техникуме, была хорошей, но практика оказалась гораздо более ценной, – вспоминает Анатолий Шевченко. – Именно на рабочем месте я научился разбирать и собирать электроприводы, обслуживать аппаратуру и проводить ее ремонт. Освоил различные методы и технологии, используемые для ремонта и обслуживания оборудования. Ежедневно проводились технические занятия, на которых обсуждались аварийные ситуации, изучались схемы и особенности работы оборудования. Для наглядности использовались стенды, макеты и плакаты, изготовленные работниками цеха.

Анатолий Шевченко всегда уделял особое внимание обучению молодых специалистов. Еще работая механиком, он передавал свои знания студентам, проходившим производственную практику, и молодым специалистам, поступившим на работу в дистанцию. Учил

молодежь основам профессии, помогал адаптироваться на производстве.

В 1996 году Анатолий Иванович возглавил цех Западной горки и продолжил наставничество: активно участвовал в подготовке и переподготовке специалистов, делился опытом. Стремился к тому, чтобы его коллеги были профессионалами высокого уровня, способными эффективно решать любые задачи.

Сам Анатолий Шевченко считает, что без глубоких знаний устройства оборудования и умения применять их на практике невозможно добиться успеха в профессии.

– Главное – это логическое мышление и умение анализировать, – говорит он. – Поэтому необходимо уделять особое внимание изучению технических аспектов работы, постоянно совершенствовать свои навыки.

Анатолий Иванович проработал начальником цеха 21 год. Благодаря его талантливому руководству и золотым рукам горка постоянно модернизировалась,

проводились ремонтные и строительные работы. Несмотря на сложности и высокие требования, он очень любил свою работу, был готов трудиться даже в свободное время, лишь бы выполнить задачу качественно и в срок.

Серьезным испытанием для Анатолия Шевченко и его коллектива стали боевые действия 2014-2015 годов.

– Западная механизированная горка расположена на удалении от центра города, как раз там, где находились украинские войска. Поэтому во время боевых действий она пострадала больше других, – вспоминает железнодорожник. – Мы не жалели сил и времени, чтобы как можно скорее восстановить поврежденные объекты. Особенно много усилий потребовалось, чтобы снова заработала компрессорная станция. Также мы отремонтировали помещения, где могли бы работать токари и слесари, изготавливать там необходимые детали.

После закрытия горки в 2017 году Анатолий Шевченко был назначен начальником участка механизации. Сейчас он – старший электромеханик цеха механизации и автотранспорта, в его ведении находится весь автотранспорт Дебальцевской дистанции.

За свою 45-летнюю трудовую деятельность на железной дороге Анатолий Шевченко был удостоен множества наград. Он – пример безупречного служения своему делу, преданности профессии и родной магистрали.

**Ольга КРАМАРЕНКО**

# Секретам профессии учимся у наставников

Техническая грамотность, глубокое понимание вопросов безопасности, высочайшая производственная дисциплина – это качества, которые отличают настоящего наставника-железнодорожника. Он помогает молодым специалистам адаптироваться на новом месте, делится своими знаниями и опытом, раскрывая все тонкости выбранной профессии. В Международный день наставничества, который отмечается во всем мире 17 января, мы поговорили с настоящими Учителями, которые подготовили не одно поколение железнодорожников.

Больше 40 лет посвятил родному предприятию дежурный по депо локомотивного депо Иловайск Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Василий Осламовский. В 1980 году после окончания учебы в Славянском ПТУ №56 он поступил работать помощником машиниста. До сих пор с теплотой и огромным уважением он вспоминает своего первого наставника Петра Овчаренко – опытного машиниста-паровозника, фронтовика.

– Петр Максимович был грамотнейшим специалистом, – рассказывает Василий Осламовский. – Он научил меня действовать последовательно, четко и организованно. Несмотря на то, что я

атации всех серий подвижного состава, а также грамотно применять на практике многочисленные инструкции, правила, указания, распоряжения. В случае нестандартной ситуации хороший машинист-инструктор в любое время суток окажет оперативную помощь локомотивной бригаде по телефону.

Отец Василия Осламовского однажды сказал ему: «Ты выбрал профессию, в которой я не могу тебе помочь – я не железнодорожник. Поэтому ты должен учиться так, чтобы тебе не было стыдно людям в глаза смотреть». Это стало жизненным принципом Василия Васильевича – он учился всю жизнь.

– Наставник должен чувствовать людей, иметь педагогические навыки, – говорит Василий Осламовский. – При обкатке молодых я всегда уделял им столько времени, сколько необходимо. Сейчас наблюдаю за прогрессом своих учеников, радуюсь их успехам и понимаю то, что самое главное – любить свою работу. Ведь быть машинистом – это призвание.

Дежурная по железнодорожной станции Мелитополь Мелитополь-Херсонского филиала ФГУП «ЖДН» Лариса Таран поступила на железную дорогу в 2013 году, пойдя по стопам мамы Валентины Николаевны Макухи.

Коллектив станции Лариса знала: до этого она 12 лет преподавала в Мелитопольском ПТУ №12, и здесь работали многие ее бывшие ученики.

– Начинать на новом месте всегда волнительно. Новое дело, новые люди, а ведь хочется себя сразу хорошо зарекомендовать, – признается Лариса Дмитриевна. – Я пришла оператором поста централизации, и на этой должности мне помогла освоиться мой наставник – оператор поста централизации Лидия Владимировна Пилипенко. Это настоящий профессионал, на тот момент она имела более 30 лет стажа.

В коллективе Ларису Дмитриевну искренне уважают. Молодые коллеги ценят ее как мудрого наставника, который всегда готов прийти на помощь, дать дельный совет.

– Наша работа имеет свою специфику, – рассказывает Лариса Таран. – Мы следуем инструкциям. В первую очередь необходимо стремление к обучению и готовность к непрерывному совершенствованию. Мы не имеем права на ошибку, должны постоянно учиться и обучать других. Для этого регулярно проводятся технические занятия, обучающие мероприятия и другие формы повышения квалификации. Все это позволяет нам поддерживать высокий уровень профессионализма.

Ученики Ларису Таран называют «генералом в юбке», и это не просто фигура речи. Лариса Дмитриевна требует от них максимальной отдачи, поскольку в работе движущего нет места для поверхностного подхода или попустительства.

– Каждый должен стремиться к повышению знаний и навыков, – подтверждает наставница. – Ответственность – это краеугольный камень нашей профессии. Важно понимать, где вы находитесь, за что отвечаете, какие последствия могут возникнуть, если допустите ошибку или проявите небрежность. Кроме того, необходимы выдержка и вни-



Василий Осламовский

мательность. Эти качества являются основой для успешной работы в нашей сфере. Они помогают справляться с трудностями, принимать взвешенные решения и эффективно выполнять поставленные задачи.

Среди учеников Ларисы Таран – успешные профессионалы, которые занимают ответственные должности на станции Мелитополь: Надежда Латышева – заместитель начальника станции по грузовой работе, Ирина Попович – поездной диспетчер. Лариса Дмитриевна гордится тем, что смогла передать подопечным свои знания и опыт, и радуется их достижениям.

Светлана Шарова – оператор при дежурном по станции Коммунарск Луганского филиала ФГУП «ЖДН», на железной дороге работает более 35 лет. Ее путь движущего начался по воле случая, но благодаря наставникам Светлана Анатольевна нашла свое призвание.

В ее семье не было железнодорожников. Отец – шахтер, мама – заместитель начальника почты. Но Светлана с детства мечтала стать проводником и после окончания школы поехала поступать в Попаснянское ПТУ №85. В приемной комиссии училища девушка встретила своего будущего мастера производственного обучения – Лилию Викторовну Майданович. Та сразу по-

Николаевича Лобанова, который обучал новоиспеченного дежурного по станции. От него она почерпнула много знаний, переняла необходимые навыки.

За годы работы на станции Светлана Шарова трудилась дежурным стрелочного поста, оператором техконторы, оператором поста централизации, оператором при дежурном по станции, маневровым диспетчером, дежурным по станции.

Однажды по воле случая она попала на пост централизации МВ-2 и увидела, как оператор Наталья Дорошенко выполняла маневры.

– Наталья Анатольевна показала, как автоматически переводятся стрелки и как составляется маршрут, – вспоминает Светлана Шарова. – Я прислушивалась к регламенту переговоров. Мне тогда показалось все таким интересным. И когда через некоторое время мне предложили перейти на должность оператора поста централизации МВ-4, я с радостью согласилась. И моим наставником стала Наталья Дорошенко.

Все наставники учили железнодорожницу быть внимательной к деталям и терпеливой, но при этом твердой и решительной, и Светлана Анатольевна неизменно следует этим советам.

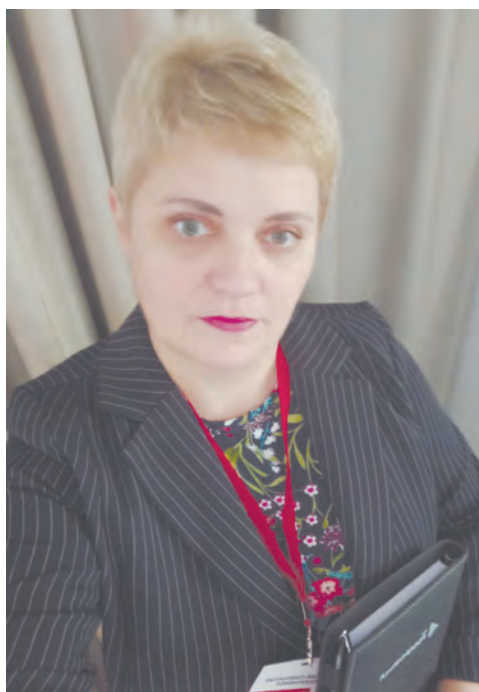
– В процессе профессиональной подготовки новых работников на должность необходимо принимать во внимание индивидуальные особенности и личностные качества каждого человека, – рассказывает Светлана Шарова. – Так, в декабре у меня проходила обучение на оператора при дежурном по станции Коммунарск Наталья Рудько, которая ранее не имела опыта работы на железной дороге. Радует, что она быстро освоилась на новом месте и начала применять полученные знания на практике.

За годы работы Светлана Анатольевна обучила множество сотрудников. Некоторые из них перешли на другие станции, кто-то получил повышение, и наставница гордится успехами каждого ученика.

Светлана Шарова говорит, что станция стала для нее второй семьей. Все сотрудники знают друг друга и всегда поддерживают в трудные моменты. Коллектив остается дружным и сплоченным, каждый уверен, что в любой ситуации может рассчитывать на помощь и понимание.

Обучение других – это непростая и очень серьезная задача. Ведь именно наставник становится проводником в профессию, который должен все правильно показать, объяснить, ответить на вопросы. Чтобы научить других, нужно самому быть профессионалом, уметь говорить и слушать. Благодаря наставничеству на железной дороге достигается повышение производительности труда, обеспечивается безопасность движения поездов.

Ольга КРАМАРЕНКО



Лариса Таран

был молод и неопытен, он доверял мне выполнять ряд сложных задач самостоятельно. У паровозников присказка такая была: «Нужно делать все правильно, а как неправильно – оно само сделается».

В 1985 году Василий Осламовский стал за правое крыло локомотива, получив права машиниста электровоза и паровоза. С 1995-го трудился машинистом тепловоза. За годы работы он приобрел опыт управления всеми типами локомотивов в депо.

В 2001 году ему доверили самую сложную должность в тяге – он стал машинистом-инструктором локомотивных бригад и проработал 20 лет. Василий Осламовский отвечал за разработку графиков, проводил технические занятия, изучал входящие документы, материалы селекторных совещаний, проводил проверки работы локомотивных бригад, рассматривал результаты расшифровки скоростемерных лент, обкатывал машинистов, разбираал случаи нарушений безопасности движения, отказов технических средств.

– Современные локомотивы – это, безусловно, залог надежности и безопасности, но результат зависит от профессионализма и слаженности действий машиниста и его помощника, – подчеркивает Василий Васильевич. – А достичь этого помогает высокий уровень технических знаний, в том числе у машиниста-инструктора. Они должны знать устройство и особенности эксплу-



Светлана Шарова

няла, что перед ней не проводник, а будущий дежурный по станции. Лилия Викторовна убедила абитуриентку переписать заявление и поступить на эту специальность. Так Светлана Шарова стала движущим.

Светлана Анатольевна начала работу на железной дороге с должности дежурного стрелочного поста станции Лутовиновский поселок. Она тепло вспоминает своего наставника Сергея

# «Это счастье – слышать слова «мама» и «папа»

Искренне любить, без слов понимать и всегда поддерживать друг друга. На этих жизненных принципах строится семья Любови Поповой и Александра Валгузова. Они открыли свое сердце и двери дома для восьмерых приемных детей. В канун Дня супругов, который традиционно отмечается в России 26 января, Любовь и Александр поделились с читателями нашей газеты секретами счастливой семейной жизни.

Дежурная по станции Бункерная Любовь Попова и составитель поездов Александр Валгузов вместе уже 15 лет. Их свела железная дорога. Любовь поступила на станцию Бункерная в 1994 году дежурной стрелочного поста. Александр через год устроился составителем поездов. Долгое время будущие супруги общались исключительно как коллеги, но со временем их рабочие отношения переросли в крепкую любовь.

– В народе говорят: за мужем – как за каменной стеной. Вот и Саша для меня – надежная опора, – признается Любовь Попова. – Но понимание этого пришло не сразу. По работе мы с Сашей общались много лет. Он всем старался идти навстречу: помогал носить башмаки, закреплять вагоны, чистить от снега стрелки. Мы вместе ездили на технические занятия, но особого внимания друг на друга не обращали. Я часто слышала, как девочки из других смен очень тепло о нем отзывались, заметила, какой он добрый, внимательный, вежливый. Когда Саша стал оказывать мне знаки внимания, я поняла – вот она, моя судьба.

В 2010 году Любовь и Александр расписались, а вскоре взяли под опеку ребенка.

Дело в том, что на протяжении нескольких лет Любовь Попова помогала детям.

– Однажды, листая ленту в «Одноклассниках», я натолкнулась на страницу волонтеров, которые оказывают помощь детским домам и приемным семьям, – вспоминает она. – Написала. Стала ездить вместе с ними. Когда я смотрела на этих детишек, сердце сжималось от желания помочь и просто защитить, обнять. На тот момент мой сын от первого брака Сережа повзрослел, у меня было много свободного времени, появилась возможность финансово помогать обездоленным детям. Но у меня есть свои принципы. Я решила, что хочу лично видеть ребят, которым будет оказываться помощь, и понимать, что деньги действительно до них дошли.

Любовь Попова помогала воспитанникам детских домов Донецка и Макеевки. Посещала учреждения для детей с ограниченными возможностями и ВИЧ-инфицированных. С собой нередко брала сына.

– Мы организовывали для деток концерты, утренники, привозили игрушки, сладости и фрукты. Я помогала воспитателям в уходе за малышами: купала их, собирала на прогулки, заплетала косички, ведь детей много, и на это нужно время, – рассказывает Любовь Михайловна. – Все поездки были непростыми, ведь каждый ребенок пережил сложную жизненную ситуацию, и им была необходима забота и ласка. Ко всем сотрудникам и посетителям детского дома они обращались: «мама» и «папа». Когда мы приехали в детский дом с сыном, на тот момент ему было 14 лет, дети сразу окружили его и спрашивали: «Ты мой папа? Ты заберешь меня домой?» Невозможно было смотреть на это без слез. Ну, а после этого не спалось, в голове проносились истории этих детей, сердце болело за их судьбу.

– После каждой поездки я делилась с мужем историями детей, с которыми мы встречались. Мой муж – взрослый мужчина, но даже ему было нелегко слушать о том, что я видела, – признается Любовь Попова. – А однажды, когда после очередной поездки я долго плакала ночью, муж предложил взять в нашу семью ребенка.

Тогда супруги и не подозревали, что этот ответственный поступок откроет двери в мир, наполненный радостью, заботой, любовью, и в результате подарит им большую крепкую семью. Первые приемные дети, Виолетта и Андрей, появились в их жизни в 2010 году.

– Мы с Сашей, конечно, переживали, как все будет, кого мы возьмем. Ветту и Андрея нам подарила сама судьба, – улыбается женщина. – Их планировали передать под опеку в другую семью, но потенциальные опекуны позвонили и сказали, что пока не могут забрать детей, так как муж попал в больницу. По закону, если все документы уже оформлены, то в течение 10 дней ребенка необходимо забрать из учреждения. Нам позвонила волонтер и рассказала, что есть маленькая девочка, которую нужно срочно забрать из детдома. Мы не знали, что у Виолетты есть брат, который учится в интернате. Я позвонила мужу, все рассказала, он не задумываясь ответил: «Где один, там и два, брата с сестрой разлучать нельзя». Так в нашей семье появились Виолетта



четыре с половиной лет и девятилетний Андрей. Мы уже были знакомы с малышкой, так как я часто бывала у них в детском доме, а с Андреем мы только начали сближаться. Как старший брат, он сразу же взял на себя ответственность за младшую сестру и продолжает заботиться о ней по сей день.

С годами семья продолжала расти, в доме становилось все больше детей. В 2013 году Любовь и Александр решили взять под опеку двух братьев – шестилетнего Артура и восьмилетнего Влада. В 2018 году в их семье появилась четырехлетняя Аня, а в 2021-м – пятилетняя Полина. В 2022 году их сердца открылись для тринадцатилетней Кати, а в 2023-м приняли в семью пятнадцатилетнюю Настю.

Старшие Андрей и Влад уже выросли и покинули родительский дом. Они создали свои семьи, но продолжают поддерживать теплые отношения с приемными родителями.

– Все наши дети – родные и любимые. Конечно, все они разные по характеру, и к каждому нужно находить подход, обязательно дарить «обнимашки» и ласку, ведь они в этом очень нуждаются, – говорит Любовь. – Но при этом мы испытываем самое большое счастье – слышим от них слова «мама» и «папа». Это значит, что они нам доверяют, любят нас так же сильно, как и мы их. Наш сын Сережа был очень рад, когда у него появилось много братьев и сестер. Он всегда мечтал об этом. И теперь мы – одна большая семья.

Любовь Михайловна признается, что главное в воспитании – это любовь и понимание. Именно эти чувства помогают создавать крепкую связь, поддерживать атмосферу тепла и заботы.

– В нашей семье считается, что я строже, – признается Любовь. – Я помогаю детям с уроками, а если они совершают некрасивые поступки, отчитываю. Муж всегда меня поддерживает и помогает, но вмешивается только в крайнем случае. У нас так принято, что старшие братья и сестры помогают следить за

младшими. Все важные решения, включая прием новых детей в семью, мы принимаем на семейном совете.

Все дети Любови Поповой и Александра Валгузова нашли свое место в жизни. Младшие ходят в школу и занимаются музыкой, а старшие уже определились с будущей профессией. Артур учится в Донецком институте железнодорожного транспорта. Настя и Виолетта – в Донецком педагогическом колледже на учителя младших классов.

– К сожалению, сейчас мы собираемся вместе не так часто, как раньше. Старшие дети учатся и живут в Донецке, но мы все равно стараемся как можно больше времени проводить вместе. Летом на выходные ездим купаться на озеро или речку, катаемся на надувной лодке, играем в мяч. Стараемся выезжать на море, но в одну машину не помещаемся, поэтому приходится делать несколько заездов, – рассказывает любящая мама. – Когда дети на учебе, мы с ними постоянно созваниваемся, а количество смс и голосовых сообщений за день, которыми обмениваемся, просто не счесть. Пятница и суббота у нас становятся своего рода студенческими днями. К приезду ребят я стараюсь приготовить их любимые блюда – пиццу или роллы, но наше любимое семейное занятие – вместе лепить пельмени. А по вечерам мы играем в настольные игры.

Младшие девочки помогают маме по дому, а мальчики вместе с отцом заботятся о кроликах. Всей семьей они ухаживают за большим садом в селе Никишино, где живут родители Александра.

– Не стоит бояться усыновлять детей из детских домов, – убеждена Любовь Попова. – Ведь каждое детское сердце нуждается в родительской любви, и каждый ребенок, независимо от возраста, мечтает жить в семье. Даже подросткам, которым по 15–17 лет, нужны мама и папа, которые поддержат и помогут найти свой путь в жизни.

Елена СУШКОВА

## Железная дорога – зона повышенной опасности

Бесцельное пребывание детей на железной дороге может закончиться трагически. Так, 1 января 2025 года на станции Торез в результате наезда подвижного состава получил травматическую ампутацию пальцев стопы 11-летний ребенок.

В дни школьных каникул трое детей бесконтрольно находились в зоне движения поездов на станции Торез и, предположительно, пытались подъехать на автосцепке грузового поезда. При попытке прыгнуть на платформу мальчик оказался в межвагонном пространстве и в результате наезда подвижного состава лишился пальцев стопы.

В 2024 году на территории железнодорожной инфраструктуры ФГУП «ЖДН» было травмировано пять посторонних граждан, из них 4 – со смер-

тельным исходом, в том числе подросток 2007 года рождения. Во избежание трагедии необходимо неукоснительно выполнять «Правила нахождения граждан в зонах повышенной опасности, проезда и перехода через железнодорожные пути».

Категорически запрещается:

- проезжать и переходить через железнодорожные пути в неустановленных местах;
- находиться на железнодорожных путях, ходить вдоль путей;
- переходить по железнодорожному проезду и пешеходному переходу при запрещающем

сигнале светофора переездной сигнализации независимо от положения и наличия шлагбаума, а при отсутствии светофора на железнодорожном переезде – в пределах видимости приближающегося к переезду железнодорожного подвижного состава;

- использовать для прослушивания музыки, находясь на пассажирской платформе, железнодорожном переезде, железнодорожных путях общего пользования, железнодорожных путях необщего пользования;
- подлезать, пролезать под пассажирскими платформами и железнодорожным подвижным составом;
- перелезать под и через автосцепные устройства между вагонами;

- подниматься на опоры и специальные конструкции контактной сети и сигнальных устройств, воздушных линий и искусственных сооружений;
- приближаться к проводам, идущим от опор, конструкций контактной сети и воздушных линий электропередачи;
- препятствовать функционированию техсредств обеспечения транспортной безопасности;
- подниматься на крышу и (или) проезжать на крыше железнодорожного подвижного состава, автосцепных устройствах и на иных элементах железнодорожного подвижного состава;
- сбрасывать, протягивать и высовывать с мостов в районе контактного провода какие-либо предметы, осуществлять любые действия, которые мо-

гут привести к соприкосновению с контактным проводом;

- подниматься, свешиваться и перелезать через ограждения вдоль железнодорожного полотна, на пешеходных мостах и переходах через железнодорожные пути, а также перекидывать через ограждения предметы.

Уважаемые взрослые! Соблюдайте сами и учите детей правилам безопасности на железнодорожном транспорте! Не проходите равнодушно мимо шалостей детей вблизи железной дороги. Помните: это опасно для их жизни!

Ирина ЧЕРНЯВСКАЯ,  
заместитель начальника  
службы охраны труда  
и промышленной  
безопасности ФГУП «ЖДН»

# Дом, где поселилось вдохновение

Дом науки и техники Ясиноватской дистанции по эксплуатации зданий и сооружений – место поистине знаковое. Это настоящая творческая сокровищница города. Начиная с 2014 года коллективы ДНТ переживали трудные времена, а в 2022-м из-за частых обстрелов работа творческих групп была временно приостановлена – репетиции и выступления не проводились. Но вот уже почти год, как Дом науки и техники работает в обычном режиме. Хотя концертные мероприятия со зрителями пока не организовываются, участники творческих коллективов активно репетируют и готовятся к будущим выступлениям.

Радостная атмосфера, веселое общение и обмен творческими идеями – это то, что наполняет Дом науки и техники в Ясиноватой в настоящее время. Еще недавно его залы были практически пустыми, но сегодня здесь снова кипит жизнь. На данный момент здесь успешно функционирует два творческих коллектива: Образцовый ансамбль эстрадного танца «Молодость» и народный ансамбль народной песни «Горлица».

– То, что наш Дом науки и техники возобновил свою работу, является для нас символом возвращения к привычной мирной жизни. 2025 год мы начинаем с новыми планами и надеждами, – поделился руководитель ДНТ Сергей Васильевич Дорохов. – Мы активно работаем над расширением репертуара и повышением качества представляемых программ. Особое внимание уделяем привлечению большего числа участников в наши творческие коллективы. Главная цель – снова сделать ДНТ центром культурной жизни и местом, где каждый сможет найти что-то интересное и вдохновляющее для себя. Я уверен, что мы сможем создать яркую и увлекательную культурную среду для всех жителей нашего города.

Образцовый ансамбль эстрадного танца «Молодость» многим на железной дороге знаком и любим. Увидеть выступления юных танцоров можно было на любом празднике, будь то Новый год, 23 февраля, 8 марта или День железнодорожника. Прекращение выступлений и репетиций стало серьезным испытанием для творческого коллектива.

– Город постоянно обстреливали: у нас в ДНТ вылетели окна, пострадал музей-паровоз, который находится рядом, близлежащая территория, – вспоминает Ольга Самонина, руководитель Образцового ансамбля эстрадного танца «Молодость». – Хоть репетиции и не проводились, но мы продолжали общаться со всеми участниками нашего коллектива: созванивались и общивались в мессенджерах. Некоторые, даже когда город обстреливали, приходили к нам в Дом науки и техники, чтобы просто увидеться и поговорить, мы мечтали о мире и возобновлении занятий.

Мечты сбылись в феврале 2023 года. В меньшем составе, но коллектив собрался вместе. – На первую встречу пришло всего шесть человек. Все были очень рады увидеться, даже плакали, – вспоминает Ольга Самонина. – Мы решили, что если будет тихо, то будем приходить на репетиции. Так все и

началось. Помню, когда становилось слишком шумно, мы просто включали музыку громче.

И понеслось... Разминки и растяжки, изучение и проработка хореографической композиции, корректировка техники исполнения движений. Репетиции Образцового ансамбля эстрадного танца «Молодость» проходят активно и насыщенно. В результате каждое «па» получается идеально выверенным, а каждое движение отточено до мельчайших деталей. А 21 декабря в ДНТ состоялся открытый урок ансамбля танца «Молодость». Коллектив подготовил к Новому году специальную программу.

– Мы несколько раз откладывали отчетный концерт из-за пандемии и военных действий, поэтому проведению открытого урока были очень рады, и все прошло отлично, – с улыбкой вспоминает руководитель творческого коллектива. – Мы не стали приглашать широкую публику, поэтому на мероприятии присутствовали только родители и близкие друзья. Было очень приятно видеть, как ребята снова выступают на сцене, а зрители дарят им бурные аплодисменты.

Каждое успешное выступление ансамбля «Молодость» – это, безусловно, и личная заслуга Ольги Самониной, которая является не только руководителем и инструктором, но и наставником, а также близким другом для всех участников коллектива. Именно она 40 лет назад, работая во Дворце культуры машиностроителей, основала ансамбль эстрадного

«Образцового».

– В настоящее время в нашем кружке занимаются 38 человек, которые разделены на три группы: старшую, среднюю «Непоседы» и младшую «Горошины». К сожалению, из-за военных действий часть нашего коллектива покинула нас, но некоторые вернулись, а также к нам присоединились новые ребята. Мы с радостью приглашаем всех желающих стать частью нашей дружной команды!

Сейчас в «Молодости» работают над старыми танцевальными номерами и готовят новые.

– На данный момент мы все свободное время посвящаем репетициям, – рассказывает хореограф-наставник. – Продолжаем работать над всеми любимыми стилизованными русскими танцами: «Калинка», «Горница», «Тень-тень над рекою». В июне подготовили танцевальный номер, посвященный празднику Ивана Купала, а в декабре представили новый танец к Рождеству. В нашем репертуаре также есть лирический номер – танец под песню «С любимыми не расставайтесь». Сейчас активно работаем над патриотическим направлением. Мы подготовили танец, который состоит из двух частей: первая – под песню Шамана «Мы», вторая – под композицию Татьяны Куртуковой «Матюшка-Земля». Очень надеемся, что обстановка у нас нормализуется и уже в этом году мы сможем продемонстрировать наш танец ко Дню города. И, конечно, в будущем планируем поставить еще больше новых интересных танцевальных номеров. А еще коллектив с нетерпением ждет



Народный ансамбль народной песни «Горлица»

– Даже когда мы не могли проводить репетиции, мы всегда были на связи, потому что наш коллектив – это одна большая семья, – рассказывает Татьяна Леонова, руководитель народного ансамбля народной песни «Горлица». – Несмотря на трудности и опасность коллектив иногда все же собирался вместе, вспоминали долгие вечерние репетиции и совместные выступления. Поэтому первая встреча после возобновления работы коллектива принесла нам массу положительных эмоций. Пришли дети и родители, все с радостью общались, делились новостями, строили планы на будущее. Мы сразу же определились, над какими песнями будем работать, какие новые композиции пополнят репертуар.

В настоящее время в составе народного ансамбля народной песни «Горлица» – 50 участников. Как и прежде, в их репертуаре множество казачьих и русских народных песен. Каждое выступление ансамбля – это настоящий мини-спектакль.

– Коллектив, конечно, ввиду сложившейся ситуации изменился: кто-то ушел, кто-то пришел, а композиции остались, поэтому мы их адаптируем уже под другой состав, – рассказывает Татьяна Леонова. – В песнях «Горлицы» отражены военные события на Донбассе, особенно близка слушателям «Не кукуй, кукушка». Она рассказывает о

ного сопровождения – только под барабан, и зрители с удовольствием подхватывают мотив и хлопают в такт. Нам приятно видеть их поддержку.

В репертуаре народного ансамбля более сотни песен – разных по тематике, жанру и мелодике. Сейчас коллектив активно работает над новыми музыкальными композициями.

– У нас появились новые песни. Например, у взрослой части есть замечательная композиция «Ой ты, рожь!». А дети готовят казачьи номера, такие как «Варенька», «Выйду ночью в поле с конем» и «Ох, в Таганроге». Некоторые песни мы исполняем а капелла. А «Ой ты, рожь!» – с музыкальным сопровождением. Это песня о любви и о том, как женщины ждут своих мужчин.

Народный ансамбль народной песни «Горлица» был основан в 2000 году его бессменным руководителем Татьяной Леоновой. Первыми участниками коллектива стали работники Ясиноватского дворца культуры железнодорожников. Из небольшого ансамбля, насчитывавшего всего 10 участников, «Горлица» постепенно выросла в успешный и слаженный коллектив с большим творческим потенциалом. В 2002 году ансамбль был удостоен высокого звания «Народный», которое успешно подтвердил в 2018 году.

Народный ансамбль народной песни «Горлица» известен далеко за пределами Донецкой Народной Республики. Коллектив принимал участие в конкурсах, фестивалях, праздничных, выездных и просветительских концертах во многих городах Российской Федерации.

– Хотя сейчас мы не проводим концерты, наша деятельность не прекращается, – говорит Татьяна Леонова. – В прошлом году к нам приезжала волонтер Елена Фурманова с программой «Вместе мы – сила». Она организовала небольшое мероприятие для наших гостей, и мы с радостью присоединились к ее выступлению. Я верю, что в будущем мы снова сможем собирать полные залы и участвовать в творческих конкурсах и фестивалях. Люди очень скучают по мирной жизни. К нам с удовольствием приходят дети, даже те, кто живет далеко. Взрослые после работы спешат на репетиции, а пенсионеры спрашивают: «Таня, можно мы у тебя попоём?» Очень важно, что, несмотря на все трудности, мы остаемся стойкими, сильными и целеустремленными.

Елена СУШКОВА



Образцовый ансамбль эстрадного танца «Молодость»

танца «Молодость». Поначалу это была всего одна группа – около 20 человек, состоящая по большей части из детей и подростков. А когда молодого хореографа пригласили во Дворец культуры железнодорожников, она без раздумий согласилась. Туда же переехал и коллектив «Молодости». В 1999 году ансамблю эстрадного танца «Молодость» под руководством талантливого хореографа было присвоено звание

новых танцевальных конкурсов, где «Молодость» сможет продемонстрировать свое мастерство и оригинальность.

Как тронуть душу и найти путь к сердцу зрителя, точно знают участники народного ансамбля народной песни «Горлица». Они с любовью воспевают нашу историю и традиции – темы, которые всегда будут актуальны. Их исполнение народных песен поражает душевностью и проникновенностью.

печали матерей, провожающих на войну своих сыновей. Эта боль знакома многим женщинам. Песня исполняется без аккомпанемента, что придает ей особую эмоциональность. Визитная карточка ансамбля – традиционная донецкая песня «Во горнице, во светлице». Ее легко петь на выездных мероприятиях, так как она не требует музыкального сопровождения. Любимая зрителями песня «На горе стоял казак» тоже исполняется без музыкаль-

# Главное – определиться с выбором профессии

Ежегодно 25 января в нашей стране отмечается День российского студенчества или Татьянин день. Этот праздник символизирует молодость, стремление к знаниям и уникальные возможности, открывающиеся перед каждым, кто получает высшее образование. Редакция «ЖДН» попросила работников Железных дорог Новороссии поделиться студенческими историями, вспомнить преподавателей, рассказать о своих первых шагах в профессии.

Мастер тележечно-электромашинного цеха локомотивного депо Дебальцево Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Сергей Роповка поступил на работу в феврале 2024 года. На железную дорогу он пришел по стопам бабушки Валентины Григорьевны, которая и посоветовала ему выбрать эту нелегкую, но очень интересную профессию. После одиннадцатого класса Сергей отучился в Дебальцевском колледже транспортной



Сергей Роповка

инфраструктуры, затем успешно сдал вступительные экзамены в Донецкий институт железнодорожного транспорта на специальность «Подвижной состав».

– Мне было очень интересно проходить производственную практику в техникуме, вместе с сокурсниками обсуждать рабочие моменты и задавать вопросы преподавателям, – вспоминает Сергей. – Особенно захватывающим было разрешение заглянуть внутрь локомотива, увидеть его устройство и самому принять участие в ремонте. Первым локомотивом, с которым я работал, был 2ТЭ116. Хотя это относительно старая модель, она невероятно надежная и вызывает восхищение.

Вспоминая годы учебы в колледже, Сергей тепло говорит о своих преподавателях. Особенно выделяет Валерия Тимофеевича Самарского – преподавателя «Подвижного состава» с богатым практическим опытом, и куратора группы Елену Владимировну Садовую, всегда готовую прийти на помощь.

Инженер 2 категории Центра транспортного сервиса Луганского филиала ФГУП «ЖДН» Юлия Козьменко заочно учится в магистратуре Луганского государственного университета им. В. Даля. Но сразу после школы девушка поступила в Луганский колледж строительства, экономики и права на специальность «Социальная работа». Она с радостью вспоминает годы, проведенные в техникуме, где она была участницей КВН, различных мероприятий и праздников, помогала в подготовке сценариев.

– Мой будущий муж Алексей в то время работал машинистом и часто встречал меня по дороге домой из техникума. Мы знали друг друга с детства, но долго не виделись, а благодаря моей учебе начали встречаться. Позже Алексей и мой папа Сергей Анатольевич Кравцов настояли, чтобы я шла работать на железную дорогу. Папа всю жизнь проработал помощником машиниста в локомотивном депо Сватово, сейчас трудится дежурным по депо, – рассказала Юлия Козьменко.

Она поступила в ЛГУ им. В. Даля на специальность «Организация перевозок и управление на железнодорожном транспорте» и полностью погрузилась в учебу, осознавая, насколько важно получить высшее образование. В 2018 году поступила агентом коммерческим на станцию Сватово, в 2019-м перевелась дежурным по железнодорожной станции Кабанье.

В 2022 году Юлия Козьменко перевелась на станцию Луганск-Северный, но из-за постоянных обстрелов была вынуждена переехать с двумя малень-

кими детьми в Россию, но уже через год вернулась.

Ей предложили должность инженера второй категории в Центре транспортного сервиса Луганского филиала ФГУП «ЖДН».

– Переход на новую должность был непростым, так как специфика работы движущегося существенно отличается от моей прежней работы, – признается Юлия. – Я благодарна своему новому коллективу за помощь и поддержку, который во многом помог мне адаптироваться. Большое спасибо Андрею Васильевичу Новодарскому и Ольге Алексеевне Голловченко, они стали моими первыми наставниками и многому научили.

Еще одной ступенькой в развитии своего профессионального потенциала Юлия считает обучение в магистратуре по специальности «Менеджмент организаций и администрирование» ЛГУ им. В. Даля.

– Совмещение учебы и работы дается нелегко, – говорит железнодорожница. – Когда ухожу на сессию, все мысли заняты работой. Я понимаю, что мне необходимо получить высшее образование по новой специальности, так как это поможет мне в профессиональной деятельности.

Выбор жизненного пути для помощника машиниста локомотивного депо Иловайск Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Виталия Корнилова не случаен – он вырос в семье железнодорожников. Отец Валерий Анатольевич работал старшим по смене регулировщиком скорости движения вагонов на станции Дебальцево-Сортировочная, дед Анатолий Васильевич Корнилов трудился машинистом паровоза, а затем тепловоза в

локомотивном депо Дебальцево. Поэтому после окончания школы Виталий без колебаний поступил в Дебальцевский колледж железнодорожного транспорта, учился на помощника машиниста.

– Последние два года, работая помощником машиниста, беру пример с моего друга, напарника, опытного машиниста Виктора Сергеевича Кацалапа, – рассказывает Виталий Корнилов. – Мой выбор профессии был осознан-



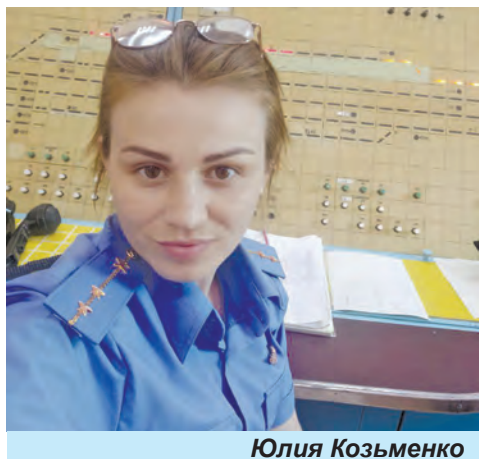
Виталий Корнилов с машинистом Виктором Кацалапом

ным, поэтому сначала окончил техникум. Потом, работая в локомотивном депо Дебальцево слесарем в цехе профилактики, окончил курсы помощника машиниста. В настоящее время учусь на машиниста в Ясиноватском учебном центре профессиональных квалификаций ФГУП «ЖДН».

В учебе главное – стремление. Если оно есть, то можно достичь любых целей, убежден Виталий.

– Мне интересно все, чему нас учат в УЦПК. Я благодарен своим преподавателям за знания, которые они в нас вкладывают. Особенно хочу отметить Олега Ильича Радченко, который преподает правила технической эксплуатации, Вячеслава Владимировича Овчаренко, который объясняет устройство тепловоза и автотормоза, Игоря Анатольевича Баранова, отвечающего за охрану труда. Также хочу поблагодарить заместителя начальника центра Наталью Николаевну Енину, методиста Наталью Алексеевну Груздеву и инженера по подготовке кадров 1 категории Лидию Владимировну Витнину.

Ольга КРАМАРЕНКО



Юлия Козьменко

## Хоккей укрепляет дружбу между регионами

Хоккейная команда ФГУП «ЖДН» во второй раз приняла участие в «Рождественских играх», которые проходили в Ханты-Мансийске 11 – 21 января. «Новороссы» провели матчи со сборной югорской столицы и сборной Ханты-Мансийского округа.

Соревнования в Ханты-Мансийске объединили любителей и профессионалов хоккея и стали важным элементом укрепления дружбы между регионами. Первый матч завершился нашей победой, во втором удача была на стороне хозяев турнира.

– Видя, как профессионально играют железнодорожники из ДНР, поймал себя на мысли, что эти парни преодолели, и что им еще предстоит преодолеть, – поделился своими впечатлениями от игры генеральный директор ХК «Югра» Василий Филипенко. – Команда дончан не уступала ни в технике, ни по духу нашим спортсменам.

Из-за постоянных обстрелов ледового дворца нашим хокке-

истам пришлось полгода тренироваться на футбольном поле. Недавно возобновились тренировки на льду, но получается это не чаще двух раз в неделю.

Яркая игра нашей команды запомнилась и соперникам, и зрителям, а сами хоккеисты высоко оценили турнир, который предоставил им возможность получить новый опыт и найти новых друзей.

– «Рождественские игры» в Югре вновь показали, что хоккей объединяет людей, создавая атмосферу дружбы и сотрудничества, – отметил заместитель губернатора Ханты-Мансийского автономного округа Эдуард Исаков. – Уверен, мы и дальше продолжим общаться, взаимодействовать

и дружить нашими регионами, и в следующем году снова встретимся на югорской земле!

Хоккейная команда ФГУП «Железные дороги Новороссии» уже второй год защищает спортивную честь предприятия. За плечами наших хоккеистов несколько крупных ледовых турниров.

В 2024 году сборная «ЖДН» принимала участие в целом ряде ярких матчей и не раз поднималась на пьедестал почета. В арсенале наших спортсменов: победа в серебряном дивизионе Кубка РЖД и РОСПРОФЖЕЛ по хоккею с шайбой в Саранске; серебро Золотого дивизиона Х Кубка ОАО «РЖД» и РОСПРОФЖЕЛ по хоккею с шайбой; золото Открытого кубка по хоккею с шайбой, посвященного 160-летию Северо-Кавказской железной дороги; бронза Золотого дивизиона VI Кубка «Приволжской железной дороги по хоккею с шайбой».

На 2025 год у хоккейной команды «Железные дороги Новороссии» – амбициозные планы. Сегодня наши спортсмены готовятся к хоккейным турнирам в Рязани и Волгограде, которые пройдут в феврале, огромное внимание уделяют подготовке к XI Кубку ОАО «РЖД» и РОСПРОФЖЕЛ по хоккею с шайбой в Красноярске.

ПРОФЖЕЛ по хоккею с шайбой в Красноярске.

Для любителей хоккея разных возрастов эта игра – целый мир. В Донецке желающих взять в руки клюшку и встать на коньки становится все больше, и в этом есть немалая заслуга команды «ЖДН».



# Донецкой железной дороге – 155 лет

Донецкой магистрали исполнилось 155 лет. 23 декабря 1869 года (5 января 1870 года по новому стилю) была введена в эксплуатацию Курско-Харьковско-Азовская железная дорога. В торжественной обстановке состоялось открытие движения на участках Харьков-Славянск-Таганрог. Именно этот день принято считать днем рождения Донецкой железной дороги.

Первая магистраль промышленного Донбасса – Курско-Харьковско-Азовская железная дорога – была построена в рекордно короткие по тем временам сроки – всего за 20 месяцев.

Изначально трассу железной дороги от Лозовой до Константиновки предполагалось провести по водоразделу рек Сухой Торец, Самара, Маячка и Казенный Торец с мостом через последний в районе Дружковки. Однако писатель и общественный деятель Г.П. Данилевский убедил провести железную дорогу в долинах рек Сухой Торец и Казенный Торец через окраину Барвенково и в 4 км от Славянска. Интересно, что Данилевский уговорил местных землевладельцев безвозмездно уступить свои земли под строительство железной дороги.

До середины 60-х гг. шли дебаты и о конечном пункте Курско-Харьковско-Азовской дороги. Первоначально был предложен Мариуполь – по видимому, не без влияния князя Кочубея, имевшего концессию на строительство рельсоделательного завода в верховьях реки Кальмиус. Однако промышленники склонились к роостовскому варианту.

Всего на Курско-Харьковско-Азовской железной дороге (763 версты) было 24 отдельных пункта. К моменту ее открытия числилось 108 паровозов (из них 33 – для грузопассажирских перевозок), 167 пассажирских (из них 14 – первого класса) и 20 багажных вагонов.

В пределах Донбасса (332 версты) были построены три участка: Лозовая-Славянск, Славянск-Никитовка, Никитовка-Таганрог, а также грузовые и грузопассажирские станции Славянск, Краматорская, Константиновка, Никитовка, Ханженково, Таганрог.

С появлением железной дороги резко активизировалось развитие Донбасса: вдоль дороги, как грибы после дождя, росли сталеплавильные и доменные заводы, открывались новые карьеры по добыче соли, руды, гипса. Были открыты угольные шахты в районе вновь построенных станций Щербиновка (Дылеевка), Магдалиновка, Никитовка, Горловка, Ханженково, Харцызск. Сам Самуил Поляков совместно с горным инженером П.Н. Горловым основал шахту «Кочегарка», дав жизнь рабочему поселку, а затем и станции Горловка.

Со всей России на Донбасс

устремились крестьяне на заработки – здесь они чаяли обрести достойную сытую жизнь.

В связи с развитием угольной и металлургической промышленности возникла необходимость в строительстве новой железной дороги для выхода в Южный Донбасс. Председатель правления Новороссийского акционерного общества Джон Джеймс Юз обратился к правительству страны с просьбой о предоставлении ему концессии на строительство железной дороги от станции Константиновка к Мариуполю.

В апреле 1869 г. Комитет Министров принял предложение Юза о строительстве железной дороги, даровав концессионерам ветви льготные условия: ссуду на строительство в размере  $\frac{3}{4}$  от стоимости линии и возможность выпуска акций общей стоимостью 63 тыс. рублей.

В 1872 году, в означенный срок, вступила в строй первая очередь Константиновской железной дороги от ст. Константиновка Курско-Харьковско-Азовской железной дороги до известняковых месторождений в районе Еленовки с промежуточными станциями Петровская (Кривой Торец), Железная (Фенольная), Ясиноватая, Александровка (она же – Юзово). Станция Юзово стала важнейшей в системе Константиновской дороги, здесь разместились депо для ремонта паровозов и вагонов, дополнительные обслуживающие сооружения.

Донецкая каменноугольная железная дорога (по крайней мере, ее участок протяженностью 200 верст между Грушевско-Аксайской и Курско-Харьковско-Азовской дорогами в богатом ископаемыми углями бассейне Северского Донца) была внесена в Высочайше утвержденную сеть железнодорожных линий еще в 1870 г. Однако ее строительство началось лишь весной 1876-го.

Строили быстро и красиво: например, вокзал в Дебальцево оказался жемчужиной архитектуры, многие считали его одним из лучших в империи. Савва Мамонтов возродил и станцию Краматорская, которая раньше была разъездом, обеспечивающим разминировку пассажирского состава с грузовым, а теперь превратилась в полноценную грузопассажирскую станцию. Управление железной дороги находилось в Луганске, рядом со станцией открылось первое в Донбассе



железнодорожное училище.

Всего на станциях Донецкой каменноугольной дороги было построено 15 паровозных депо, из них три – основные (Дебальцево, Ровеньки, Попасная), два – оборотные (Луганск и Краматорск), десять – резервные (Криничная, Ступки, Лисичанск, Никитовка, Хацетовка, Варварополье и другие). На дороге работало 92 паровоза (преимущественно немецкие) и 2223 вагона. Это была самая разветвленная железнодорожная сеть в мире, не имеющая себе равных.

В 1880 г. к Донецкой каменноугольной железной дороге была присоединена Константиновская дорога. Крупнейшими грузоотправителями первых железных дорог Донбасса были следующие станции: Славянск отгружал по 1000 вагонов зерна в год, в больших объемах – каменную соль; Дружковка – по 1200 вагонов зерна в год; Харцызск – по 12 тыс. пудов угля в сутки; Рудничная – по 10 тыс. и более пудов угля в сутки.

Для шахтовладельцев и прочих отправителей массовых грузов на Курско-Харьковско-Азовской дороге был введен дифференцированный тариф. Он зависел от расстояния доставки: до 200 верст – 1/40 коп. за пудо-версту, от 201 до 350 верст – 1/50 коп. за пудо-версту, свыше 350 верст – 1/60 коп. за пудо-версту.

К 1914 г. протяженность железных дорог Донбасса составила 2500 верст. Для вывоза донецкого угля в северо-западные губернии Российской империи, а также с целью вытеснения с Балтийского побережья иностранного угля в 1910 г. началось строительство Северодонецкой железной дороги.

В 30-е годы XX столетия Донецкая железная дорога заняла лидирующую позицию в СССР по погрузке. Именно здесь было достигнуто увеличение скорости движения подвижного состава. 1 июля 1935 года машинист депо Славянск Петр Кривонос разогнал свой паровоз до рекордных 31,9 км/ч при норме скорости 23 км/ч. Так

зародилось Кривоносское движение.

В конце 30-х годов прошлого века была осуществлена административная реорганизация Донбасских магистралей, в результате которой появились две железные дороги – Южно-Донецкая с управлением в Ясиноватой и Северо-Донецкая – с управлением в Артемовске.

В годы Великой Отечественной войны наши железнодорожники трудились на пределе возможностей. Военские грузы на железных дорогах Донбасса составляли более половины от общего объема погрузки. Вагонники, пассажирские работники, связисты Ясиноватой, Красного Лимана, Славянска, Иловаяска, Волновахи и других транспортных узлов Донбасса сооружали бронепоезда, банно-прачечные комбинаты, оборудовали санитарные поезда и другие подвижные железнодорожные объекты, в которых нуждался фронт. Организуя бригады сопровождения, многие из них часто сами становились участниками боевых сражений.

На фронте Великой Отечественной ушли сотни работников Южно-Донецкой железной дороги. За проявленные отвагу и мужество 80 из них были награждены орденами и медалями, 10 человек были удостоены звания Герой Советского Союза.

После освобождения Донецкого края в 1943 году началось восстановление почти полностью уничтоженных магистралей Донбасса. И уже к 1945 году общий объем работ достиг 60% к довоенному уровню.

В 1953 году Советом Министров СССР было принято решение об объединении Северо-Донецкой и Южно-Донецкой железных дорог в Донецкую. Началась новая эра ее истории.

За успехи, достигнутые при выполнении заданий 7-летнего плана, внедрение новой техники и прогрессивной технологии указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 июля 1969 года Донецкая железная дорога была награждена

орденом Ленина.

На протяжении многих десятилетий она оставалась одной из самых грузонапряженных и промышленно развитых магистралей в СССР, а затем и на постсоветском пространстве. Но летом 2014-го в наш край пришла война. В результате активных боевых действий на Иловайском, Дебальцевском, Горловском, Ясиноватском, Донецком направлениях железнодорожное движение практически остановилось. Были разрушены целые участки и узлы.

Десятки работников Донецкой железной дороги ушли в ополчение. Многие сложили голову в боях за свободу родного края.

Несмотря на сложности, трудовой коллектив дороги сумел возобновить работу Донецкой магистрали. В условиях войны нашим железнодорожникам приходилось работать в очень сложных условиях, нередко с риском для жизни в непосредственной близости к местам проведения боевых действий.

Железные дороги новых регионов Российской Федерации, в том числе Донецкую железную дорогу, объединило Федеральное государственное унитарное предприятие «Железные дороги Новороссии». Распоряжение о его создании было утверждено Правительством РФ 29 мая 2023 года. В структуру ФГУП вошли три филиала: Донецкий, Луганский и Мелитополь-Херсонский.

С момента создания ФГУП «Железные дороги Новороссии» решает непростые оперативные задачи по увеличению технических мощностей, развитию транспортно-логистических услуг, создает условия для максимального удовлетворения спроса на пассажирские перевозки.

Несмотря на обстрелы, железнодорожники каждый день выполняют свою работу, восстанавливают инфраструктурные объекты и подвижной состав с осознанием того, что от каждого из них зависит экономика новых регионов, будущее нашей большой страны.



## ЯНВАРЬ

| ПН | ВТ | СР | ЧТ | ПТ | СБ | ВС |
|----|----|----|----|----|----|----|
|    |    | 1  | 2  | 3  | 4  | 5  |
| 6  | 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
| 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |    |    |

## ФЕВРАЛЬ

| ПН | ВТ | СР | ЧТ | ПТ | СБ | ВС |
|----|----|----|----|----|----|----|
|    |    |    |    |    | 1  | 2  |
| 3  | 4  | 5  | 6  | 7  | 8  | 9  |
| 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 24 | 25 | 26 | 27 | 28 |    |    |

## МАРТ

| ПН | ВТ | СР | ЧТ | ПТ | СБ | ВС |
|----|----|----|----|----|----|----|
|    |    |    |    |    | 1  | 2  |
| 3  | 4  | 5  | 6  | 7  | 8  | 9  |
| 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
| 31 |    |    |    |    |    |    |

## АПРЕЛЬ

| ПН | ВТ | СР | ЧТ | ПТ | СБ | ВС |
|----|----|----|----|----|----|----|
|    | 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 | 13 |
| 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 |
| 28 | 29 | 30 |    |    |    |    |

## МАЙ

| ПН | ВТ | СР | ЧТ | ПТ | СБ | ВС |
|----|----|----|----|----|----|----|
|    |    |    | 1  | 2  | 3  | 4  |
| 5  | 6  | 7  | 8  | 9  | 10 | 11 |
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 |
| 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |    |

## ИЮНЬ

| ПН | ВТ | СР | ЧТ | ПТ | СБ | ВС |
|----|----|----|----|----|----|----|
|    |    |    |    |    |    | 1  |
| 2  | 3  | 4  | 5  | 6  | 7  | 8  |
| 9  | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 |
| 30 |    |    |    |    |    |    |

## ИЮЛЬ

| ПН | ВТ | СР | ЧТ | ПТ | СБ | ВС |
|----|----|----|----|----|----|----|
|    | 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 | 13 |
| 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 |
| 28 | 29 | 30 | 31 |    |    |    |

## АВГУСТ

| ПН | ВТ | СР | ЧТ | ПТ | СБ | ВС |
|----|----|----|----|----|----|----|
|    |    |    |    | 1  | 2  | 3  |
| 4  | 5  | 6  | 7  | 8  | 9  | 10 |
| 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |

## СЕНТЯБРЬ

| ПН | ВТ | СР | ЧТ | ПТ | СБ | ВС |
|----|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  | 7  |
| 8  | 9  | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 |
| 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 |
| 29 | 30 |    |    |    |    |    |

## ОКТАБРЬ

| ПН | ВТ | СР | ЧТ | ПТ | СБ | ВС |
|----|----|----|----|----|----|----|
|    |    | 1  | 2  | 3  | 4  | 5  |
| 6  | 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
| 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |    |    |

## НОЯБРЬ

| ПН | ВТ | СР | ЧТ | ПТ | СБ | ВС |
|----|----|----|----|----|----|----|
|    |    |    |    |    | 1  | 2  |
| 3  | 4  | 5  | 6  | 7  | 8  | 9  |
| 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |

## ДЕКАБРЬ

| ПН | ВТ | СР | ЧТ | ПТ | СБ | ВС |
|----|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  | 7  |
| 8  | 9  | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 |
| 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 |
| 29 | 30 | 31 |    |    |    |    |