

Вечная память героям!

В канун Дня Победы, 7 мая 2025 года, на территории Дебальцевского отряда ведомственной охраны ФГУП «ЖДН» состоялось торжественное открытие мемориала в память о сотрудниках Центра ведомственной охраны ФГУП «ЖДН», погибших в ходе специальной военной операции.

В торжественном мероприятии приняли участие первый заместитель генерального директора ФГУП «Железные дороги Новороссии» Олег Калеватых, председатель ДОРПРОФЖЕЛ на железных дорогах Новороссии Михаил Чаленко. На открытие памятника были приглашены родственники сотрудников Центра ведомственной охраны ФГУП «Железные дороги Новороссии», погибших в ходе СВО, ветераны и пенсионеры ведомственной охраны.

— Символично, что в канун самого большого и важного для всех нас праздника — Дня Великой Победы — мы открываем памятник нашим коллегам, отдавшим жизнь при защите страны, — сказал Олег Калеватых. — Наш долг — трепетно хранить и чтить память о тех, кто пожертвовал собой во имя Родины. Их подвиг бесценен! Мы верим, что скоро одержим Победу в этой войне, и у нас появится еще один праздник, а списки погибших больше не будут пополняться.

— 80 лет назад наши

предки отстояли Победу, наше право на жизнь. Низкий поклон им и вечная память, — сказал, обращаясь к участникам митинга, председатель ДОРПРОФЖЕЛ на железных дорогах Новороссии Михаил Чаленко. — К сожалению, через десятки лет после победного мая 1945 года мы столкнулись со страшным словом «война». Гибнут наши близкие, гибнут наши сотрудники. Это очень



тяжело. Я хочу заверить родственников погибших ребят, что мы не оставим их в беде и будем всячески помогать. Никто не забыт, ничто не забыто.

С первых дней специальной военной операции



работники ведомственной охраны, не жалея своей жизни, защищали родную землю от нацистской чумы по примеру своих дедов и прадедов, боровшихся за свободу Родины в годы Великой Отечественной войны. Многие сложили голову на поле боя, и руководство Центра ведомственной охраны ФГУП «Железные дороги Новороссии» предложило увековечить их память в камне.

Сегодня в центре гранитного мемориала возвышается скульптура военнослужащего в полном обмундировании. Он стоит на страже нашей земли и вечно напоминает о том, какой ценой достается Победа. За спиной воина запечатлен образ солдата, уходящего вдаль — он отдал свою жизнь за Родину. На боковых плитах выгравированы имена погибших воинов. Внизу высечены трогательные слова, посвященные всем, кто по-

жертвовал жизнью ради мирного будущего.

Мемориал был создан при активном участии работников ЦВО ФГУП «ЖДН», а также ДОРПРОФЖЕЛ на железных дорогах Новороссии и ФГП ВО ЖДТ России. Памятник был изготовлен и установлен на деньги, собранные в рамках добровольных пожертвований работников ведомственной охраны ФГУП «ЖДН», и средства, выделенные ДОРПРОФЖЕЛ на железных дорогах Новороссии.

Участники торжественного митинга почтили память павших героев минутой молчания и возложили цветы к подножию памятника.

Для участников торжественного мероприятия была организована полевая кухня. Присутствующие могли поделиться воспоминаниями и поддержать друг друга в этот важный день.

Эталонная работа

ФГУП «Железные дороги Новороссии» и ФГУП «Крымская железная дорога» 26 и 27 апреля совместно провели акцию «Эстафетный поезд», посвященную 80-й годовщине Великой Победы.

Эстафетный поезд считается эталонным образцом железнодорожной работы. Его вели генеральный директор ФГУП «ЖДН» Андрей Казаков, первый заместитель генерального директора ФГУП «ЖДН» Олег Калеватых, начальник Донецкого филиала Евгений Синельник, его первый заместитель Александр Сало, начальник локомотивного депо Иловыйск Александр Ногтев, начальник локомотивного депо Мелитополь Егор Вирчак. Эстафету представителям ФГУП «КЖД» передал начальник Мелитополь-Херсонского филиала Николай Яшный.

Состав из 54-х грузовых вагонов за 26 часов прошел по железнодорожным маршрутам Донецкого и Мелитополь-Херсонского филиалов ФГУП «ЖДН» до Севастополя. По перегону Криничная — Макеевка-Пассажирская электровоз с грузовым составом проследовал впервые с 2022 года.

Локомотивные бригады, которые провели эстафетный поезд по сети Железных дорог Новороссии, приняли решение перечислить однодневный заработок на оказание помощи защитникам Отечества, ветеранам ВОВ, узникам концлагерей, участникам СВО и семьям погибших железнодорожников Новороссии.

Весенний осмотр

В филиалах ФГУП «Железные дороги Новороссии» завершился весенний осмотр, в ходе которого комиссия центрального аппарата во главе с генеральным директором ФГУП «ЖДН» Андреем Казаковым проверила готовность всех хозяйств к работе в летний период.

По результатам рейтинговой оценки основных объемных и качественных показателей работы филиалов за I квартал 2025 года генеральный директор ФГУП «ЖДН» Андрей Казаков вручил начальнику Мелитополь-Херсонского филиала Николаю Яшному свидетельство о занятом I месте.

В рамках рабочей поездки именными часами от генерального директора ФГУП «Железные дороги Новороссии» были награждены лучшие работники Донецкого, Луганского и Мелитополь-Херсонского филиалов.

«Поезд Победы»: через города и годы

Железные дороги Новороссии стали частью грандиозного проекта «Поезд Победы». В мае этот знаменитый музей на колесах впервые побывал на вокзалах станций Харцызск, Донецк, Мариуполь, Дебальцево, Луганск.

«Поезд Победы» — первая в мире иммерсивная выставка, создающая эффект присутствия в движущемся поезде. Масштабный историко-просветительский проект был создан в рамках празднования 75-летия Победы в Великой Отечественной войне Российским военно-историческим обществом совместно с Министерством обороны РФ. К 2025 году музей на колесах посетили более 1,2 миллиона человек.

В основе экспозиции — история о Великой Отечественной войне, рассказанная от лица

ветерана-железнодорожника. Прототипом главного героя стала Елена Чухнюк — машинист паровозной колонны, возившей воинские поезда с оружием и боеприпасами к линии фронта.

В «Поезде Победы» появляется эффект, которого не добиться ни в одном стационарном музее. Вместо окон тут — видеохроника военных лет. Создается полное ощущение, что ты видишь реальную картинку за окном. По всему маршруту посетителей сопровождает аудиогид.

Девять тематических вагонов

воссоздают ключевые моменты Великой Отечественной войны. Внутри — более 150 реалистичных фигур, и почти у всех есть реальные прототипы. Скульпторы создавали их по фотографиям из военных альбомов, чтобы показать лицо того поколения. Реализма добавляет и реквизит. Оружие времен войны, солдатская форма, предметы быта — все настоящее.

Выставка воссоздает историческую реальность с поразительной точностью благодаря современным мультимедийным технологиям. Проекторы, экраны, видеостены, элементы дополненной реальности, объемный звук создают эффект присутствия, позволяя погрузиться в историческую атмосферу.

Поезд Победы — это один из

самых ярких символов Великой Победы, ежегодно привлекающий внимание тысяч людей. Цель проекта — сохранить память о героизме советского народа, воспитывать у молодежи патриотизм и уважение к ветеранам.

Уникальную экспозицию «Поезд Победы» можно в любое время посмотреть в удобном для себя месте со своего устройства. Цифровая версия музея доступна по ссылке poyezd-pobedy.ru/tur на сайте «Поезда Победы».



Здесь учат будущих железнодорожников

На детской железной дороге Донецкого филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии» после трехлетнего перерыва стартовал сезон движения поездов. 1 мая на торжественной линейке по случаю открытия нового, 53-го сезона летней учебно-производственной практики звучали поздравления, адресованные юным железнодорожникам, и теплые слова напутствий.

Приветствуя участников торжественной линейки и многочисленных гостей, генеральный директор ФГУП «Железные дороги Новороссии» Андрей Казаков подчеркнул, что в будущем воспитанники Малой магистрали смогут внести значительный вклад в развитие транспортной отрасли.



Машинист Ярослав Кидун

— Донецкая детская железная дорога играет важную роль в профессиональной подготовке квалифицированных специалистов для подразделений Железных дорог Новороссии. Здесь созданы все необходимые условия для получения учащимися как теоретических знаний, так и практических навыков, — отметил Андрей Казаков. — Юные железнодорожники — наше будущее. Вы — наша смена и надежда!

Целых три года Донецкая детская железная дорога не могла работать на полную мощь. Из-за непрекращающихся обстрелов города со стороны ВСУ обучение юных железнодорожников проходило дистанционно. В целях безопасности не открывалось движение поездов. За этот период обстрелами противника были повреждены здания вокзалов станций Пионерская и Шахтерская, здание локомотивного депо, пострадал подвижной состав.

— Хочу выразить огромную благодарность всем, кто помогал восстанавливать нашу Малую магистраль, — сказал Андрей Казаков. — Спасибо за проделанную работу по ремонту зданий и сооружений, восстановлению железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава.

Начальник детской железной дороги Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Сергей Чепоруха пожелал воспитанникам Малой магистрали уверенности в своих силах, увлекательных открытий и успешного освоения знаний.

— Учебно-производственная практика на нашей магистрали — это уникальная возможность для вас, ребята, попробовать себя в разных железнодорожных профессиях и в последующем, возможно, связать свою жизнь с железной дорогой. В добрый путь!

После торжественной линейки юные железнодорожники под веселый гудок локомотива и аплодисменты зрителей заняли свои рабочие места. Они пришли на линейку в новенькой парад-

ной форме — к началу летней практики по заказу ФГУП «ЖДН» было отшито 100 комплектов специально для этого случая.

В первый рейс фирменного поезда Донецкой детской железной дороги с обновленным дизайном в цветах ЖДН отправились руководители и дети сотрудников Донецкого, Луганского и Мелитополь-Херсонского филиалов ФГУП «ЖДН», гости мероприятия.

Все обязанности на Донецкой детской железной дороге выполняют исключительно дети. Они — машинисты, сигналисты, проводники, дежурные стрелочного поста, дикторы, ревизоры.

Ангелине Марущенко представилась уникальная возможность объявить об отправлении первого поезда, ознаменовавшего начало движения на Малой магистрали.

— Сегодня для меня особенно волнительный день. Приятно осознавать, что наша детская железная дорога после долгого перерыва снова встречает пассажиров, — поделилась впечатлениями Ангелина. — Я здесь с 2020 года. За это время успела попробовать себя в разных ролях: была проводником, ревизором и сигнальником. Сегодня я — диктор. Впервые я пришла на детскую дорогу как посетитель, а потом узнала, что здесь можно учиться. Теперь я планирую связать свою жизнь с большой магистралью.

В первый рейс обновленный фирменный поезд повели юные машинисты Евгений Гапотченко и Ярослав Кидун. Они управляли локомотивом под руководством опытного машиниста-инструктора.

— Я шесть лет учусь на детской железной дороге, — рассказал Евгений Гапотченко. — Четыре года был помощником машиниста, а последние два года — машинистом. Радостно, что наша Малая магистраль восстановлена, и мы снова можем водить поезда. Когда занятия проходили дистанционно, я часто ездил в депо на станцию Шахтерская к своему инструктору. Сейчас учусь в



Дежурный по станции Даниил Гайковский

Ясиноватском техникуме железнодорожного транспорта и после его окончания планирую работать машинистом на ФГУП «Железные дороги Новороссии».

Ярослав Кидун обучается на детской железной дороге два года. После поездки он с удовольствием делится своими



впечатлениями:

— Приятно ощущать ответственность за управление поездом. Конечно, небольшое волнение было, но когда профессия нравится и ты хорошо подготовился, все обязательно получится. Особенно важно, что в рейсе с нами находится опытный машинист-инструктор. Он всегда поддержит, подскажет, поможет. Именно благодаря детской же-



Диктор Ангелина Марущенко

лезной дороге я решил, что в будущем стану машинистом.

В пути следования пассажиров сопровождают проводники. Они рассказывают об истории малой магистрали, достопримечательностях, интересных фактах о местности и, конечно, о правилах поведения на железной дороге.

Александр Василишин — проводник. Малую магистраль он посещает два года, и это его первая производственная практика.

— Практика для всех нас — долгожданное и самое интересное событие, ведь это так увлекательно: понастоящему поработать на железной дороге! — с восхищением говорит Александр. — На открытии было много людей. Для меня это непривычно и волнительно, но в то же время очень радостно. С пассажирами нужно быть вежливыми. Важно, чтобы поездка оставила у них хорошие впечатления, и они снова к нам вернулись.

Даниил Гайковский учится на детской железной дороге уже пять лет. В день открытия движения поездов ему доверили важную и ответственную работу дежурного по станции.

— Я руковожу движением поездов, даю указания сотрудникам, в том числе машинистам и работникам станции, управляю светофорами — открываю и закрываю их, заполняю документы, — рассказал Даниил. — Мне нравятся все профессии на железной дороге. Я уже работал диктором, стрелочником и ревизором, но больше всего хочу быть машинистом.

Многие воспитанники Донецкой детской железной дороги в будущем выбирают железнодорожные профессии. Они заканчивают техникумы и университеты, а затем возвращаются работать уже на «взрослые» магистрали.

У нашей детской дороги — славная история. Электрифицированная Малая Южно-Донецкая железная дорога им. С. М. Кирова открылась 24 ноября 1936 г. Она пролегла через Центральный парк культуры и отдыха им. А. Щербакова и имела протяженность около 1 километра.

На начало 1940-х годов была запланирована реконструкция Малой Южно-Донецкой железной дороги. Для нее был выделен паровоз, заказано 5 вагонов на Днепропетровском вагоноремонтном заводе. Планировалось строительство новой линии протяженностью 4 километра. Но началась Великая Отечественная война, и летом 1941 года дорога закрылась. Ее воспитанники добровольцами отправились на фронт.

В годы войны Малая магистраль в Сталино подверглась разрушениям, и восстановили ее лишь спустя 30 лет. Новая детская железная дорога в Донецке открылась 19 мая 1972 года в парке им. Ленинского Комсомола. Ей было присвоено имя Виктора Васильевича Приклонского. Именно ему, начальнику Донецкой железной дороги, принадлежит инициатива ее строительства.

Сегодня Донецкая детская железная дорога приглашает всех желающих окунуться в увлекательный мир железнодорожного транспорта! Вас ждет интересное путешествие, наполненное яркими впечатлениями и новыми знаниями.

С режимом работы Малой магистрали и расписанием движения поездов можно ознакомиться на официальном сайте ФГУП «ЖДН» в разделе «Детская железная дорога» (<https://gd-n.ru/doneckaya-detskaya-zheleznaya-doroga>).



Машинист Евгений Гапотченко

Славной династии – достойное продолжение!

Трудовой стаж династии Ковалевых-Харитоновых насчитывает более двух веков. В мае представители этого славного рода железнодорожников были приглашены на областную выставку «Трудовые династии – гордость Донского края», проходившую в Ростове-на-Дону.

На конкурс, объявленный Федерацией профсоюзов Ростовской области в 2024 году, Луганское региональное отделение Дорпрофжел на железных дорогах Новороссии представило материалы о более чем 10 династиях работников Луганского филиала ФГУП «ЖДН». В финал областной выставки «Трудовые династии – гордость Донского края» вышла династия Ковалевых-Харитоновых с общим трудовым стажем 222 года.

История семьи Ковалевых началась с главы династии – Александра Ивановича Ковалева. Его отец Иван Васильевич Ковалев был боевым летчиком, прошел всю Великую Отечественную войну. У него сын научился дисциплинированности и трудолюбию.

– У железнодорожников, как и у военных, не должно быть сбоев в работе, – говорит Александр Иванович. – Этого правила я придерживался всегда.

Свой трудовой путь Александр Ковалев начал помощником машиниста тепловоза на станции Волгоград-1 Приволжской железной дороги. Затем перешел в локомотивное депо Дебальцево-Пассажирское Донецкой железной дороги, работал кочегаром паровоза, помощником машиниста, а затем машинистом дизель-поезда. На заслуженный отдых Александр Иванович ушел с должности машиниста-инструктора локомотивных бригад. За годы работы он заслужил уважение коллег и стал примером для молодого

поколения. Его профессионализм и преданность делу не раз отмечались руководством.

По стопам Александра Ивановича пошли его дети. Дочь Юлия работает дежурной дома отдыха локомотивных бригад оборотного депо Должанская локомотивного депо Родаково Луганского филиала ФГУП «ЖДН». Сын Петр – начальник оборотного локомотивного депо Должанская.

Петр Ковалев с детства любил железную дорогу, а после школы решил связать свою жизнь со стальной магистралью. Начал работу слесарем в локомотивном депо Должанская Донецкой железной дороги, затем стал помощником машиниста. В армии Петр служил в железнодорожных войсках и получил права машиниста.

После демобилизации он вернулся на Донецкую железную дорогу и в 21 год стал самым молодым машинистом. За годы работы Петр Ковалев получил права машиниста тепловоза, электровоза и электропоезда. 10 лет работал машинистом-инструктором, передавая свои знания и опыт молодым специалистам. Он всегда следовал принципу: «Научился сам – научи других».

С 2023 года Петр Александрович возглавляет оборотное локомотивное депо Должанская. Под его началом работают 140 человек, в том числе 78 локомотивных бригад. Начальник депо ответственно подходит к поставленным задачам и умеет принимать верные ре-

шения. Он старается сплотить коллектив и создать благоприятные условия работы.

– Предыдущие годы выдались непростыми. Но у нашего коллектива есть желание развиваться, стремиться к новому, а значит, перспективы у нас хорошие, – уверен Петр Ковалев.

Его жена Светлана Ковалева – старший осмотрщик вагонов вагонного депо Щетово Луганского филиала ФГУП «ЖДН». Она стала объединяющим звеном двух династий – Ковалевых и Харитоновых.

После освобождения Донбасса ее отец Александр Александрович Харитонов, будучи подростком, работал на восстановлении станции Петровеньки Донецкой железной дороги. Там он встретил свою будущую жену Елену. В январе 1945 года, едва достигнув призывного возраста, Александр Харитонов отправился на фронт, служил связистом. Победу встретил в Берлине.

Елена Тимофеевна дождалась любимого, и они создали крепкую дружную семью. После войны вместе устроились на железную дорогу. Елена Харитоновна всю жизнь проработала станционным рабочим станции Петровеньки. Александр Александрович трудился слесарем по ремонту подвижного состава в вагонном депо Штеровка. С 1957 года он перешел на должность осмотрщика вагонов, с которой и вышел на пенсию в 1986 году. За время работы Александр Харитонов вложил много сил в обучение



Светлана и Петр Ковалевы, Тамара и Владимир Харитоновы

и воспитание молодого поколения, обучил профессии осмотрщика вагонов начинающих работников, в том числе сына Владимира и дочь Светлану.

Владимир Александрович Харитонов работал слесарем в вагонном депо Штеровка. Его жена Тамара трудилась здесь же машинистом вагоноремонтной машины, сварщиком по ремонту вагонов, осмотрщиком вагонов.

Светлана Харитоновна долго думала над выбором профессии и пошла по стопам родителей. Она поступила в Дебальцевский техникум железнодорожного транспорта на факультет «Строительство и эксплуатация железных дорог». Там она встретила своего будущего мужа Петра Ковалева. Их студенческий брак оказался крепким и счастливым.

Светлана Александровна начала трудовой путь на железной дороге в 1987 году монтером пути на станции Ясиноватая, потом работала бригадиром пути, осмотрщиком вагонов и старшим осмотрщиком на станции Петровеньки. Ее вы-

сокий профессионализм и ответственность были отмечены званием «Отличный вагонник». Достигнув пенсионного возраста, Светлана Александровна Ковалева продолжает работать, поддерживает молодых.

– Я рада, что родилась, росла и живу в окружении железнодорожников, – признается Светлана Александровна. – Ведь магистраль связала разные ветви нашего рода, сыграла важную роль в судьбе каждого из нас.

Династия Ковалевых-Харитоновых в 2021 году заняла первое место в конкурсе трудовых династий Луганской железной дороги. Нынешнее поколение с гордостью приняло от Федерации профсоюзов Ростовской области почетный диплом за обеспечение эффективной реализации государственной политики в отношении семьи, сохранение преемственности поколений и приумножение трудовых традиций. Достойной династии – достойное продолжение!

Ольга КРАМАРЕНКО

Дань памяти и уважения

В преддверии Дня Победы Музей истории и развития Донецкой железной дороги – подразделение по сохранению исторического наследия Донецкого филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии» – подготовил экспозицию о Великой Отечественной войне.

На выставке представлено множество ценных экспонатов, знакомящих посетителей с историей и достижениями железнодорожного транспорта в военный период. Празднично украшены паровозы, среди которых особенно выделяется 9п-389.

Большой интерес посетителей вызвал паровоз Эр 762-68 с платформой, на которой размещена военная машина «Амфибия». Эти натурные образцы помогают ощутить атмосферу фронтовых лет. Например, вагон РБЛ-12 постройки 1918 года служил радиобактериологической лабораторией, там стирали и обрабатывали спецодежду.

В канун 9 Мая в музее были проведены работы по реставрации уникальных экспонатов подвижного состава разных лет. Они выполнялись силами сотрудников локомотивных и вагонных депо, дистанций электроснабжения, сигнализации и связи Донецка, Волновахи, Ясиноватой, Мариуполя.

– Выставка, посвященная Великой Отечественной войне, – не только дань



Паровоз 9п-389

памяти. Она помогает воспитать молодое поколение в духе патриотизма, уважения к истории, понимания важности вклада каждого в общее дело, – отметил директор музея Игорь Белоусов. – Музей продолжает свою работу, привлекая внимание жителей Донецка и гостей города.

На стендах музея представлена информация о биографиях героев-железнодорожников, участников Великой Отечественной войны. Здесь можно увидеть их форму и личные вещи. Экспозиция включает в себя и предметы, подаренные свидетелями и участниками боевых действий, которые стали неотъемлемой частью исторической памяти.

Тихий подвиг дебальчан

В честь 80-летия Великой Победы работники Дебальцевского железнодорожного узла сдали кровь для медицинских учреждений Донецкой Народной Республики, в том числе на поддержку раненых бойцов СВО. Традиционная акция по безвозмездной сдаче крови и ее компонентов состоялась 6 мая в локомотивном депо Дебальцево.

– День Победы особенно важен для каждого из нас. Поэтому текущую акцию сдачи крови мы решили сделать символичной: к 80-летию Победы в Великой Отечественной войне мы поставили цель привлечь 80 доноров и выйти на новый уровень, – отметил и.о. заместителя начальника локомотивного депо Дебальцево, почетный донор Донецкой Народной Республики Сергей Будько. – Желающих принять участие оказалось много. Кровь сдал 81 человек. Большинство из них – работники Дебальцевского железнодорожного узла. Особенно активно участвовали руководители и сотрудники локомотивного депо Дебальцево. К железнодорожникам присоединились представители администрации города Дебальцево, образовательных и других учреждений. Чтобы выразить особое уважение подвигу героев Великой Отечественной войны, 15 человек сегодня сдали кровь впервые.

Сдача крови заняла несколько часов. Благодаря участию большого количества доноров и слаженной работе бригад Горловской станции переливания крови удалось собрать 37 литров крови, которая спасет множество жизней.

– Хочется поблагодарить каждого, кто поддержал акцию по сдаче крови, – сказал Сергей Будько. – В наше непростое время мы все понимаем, сколько страданий приносит война. Поэтому сегодня, как никогда, важно поддерживать наших героев, которые воюют, защищая Родину. Каждый донор внес свой вклад в общее дело, подарив надежду и шанс на жизнь тем, кто в этом нуждается. Такие акции объединяют нас и показывают силу народной поддержки. Мы надеемся, что в будущем количество участников будет только расти, и помощь станет еще более значимой.



«Работа для нас – это второй дом»

Профессия дежурного по железнодорожной станции требует предельной внимательности и безупречной дисциплинированности. Супружеская чета Вахрушевых, дежурных по станции Елизаветовка Мелитополь-Херсонского филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии» – настоящий пример ответственного подхода к работе.

Дежурный по станции Елизаветовка Анатолий Вахрушев связал свою профессиональную жизнь с железнодорожным транспортом 18 лет назад. После получения в Запорожском металлургическом техникуме квалификации «Техник-организатор перевозок» он поступил составителем поездов на комбинат «Запорожсталь». При этом, как признается сам Анатолий Александрович, железная дорога всегда была неотъемлемой частью его жизненного пути. Родился он недалеко от Дебальцево – в селе Байрачки. В раннем возрасте вместе с мамой переехал в Елизаветовку.

– На станции я все детство видел, как кипит работа. На местном элеваторе зерном грузились поезда. А еще приходили составы с думпками. Всегда было интересно наблюдать, как железнодорожники работают с этими «вертушками» – вагонами-самосвалами, груженными строительным щебнем.

Интерес к работе на стальной магистрали привел Анатолия в ряды студентов техникума. Здесь, помимо профессионального образования, он научился ценить такие необходимые трудовые качества, как пунктуальность и ответственность.

– Во время учебы у нас был случай, который мне запомнился на всю жизнь. Как-то в зимний будний день в Запорожье, где я учился, прошел сильнейший снегопад. Городской транспорт ходил очень плохо, и я опаздывал на учебу. Где-то шел пешком, где-то добирался на попутках. На занятия попал только к 11 часам. Из всех студентов группы пришло всего несколько человек. А через три-четыре дня директор

техникума собрал учащихся всех курсов и сказал: «Ребята, вы все – будущие железнодорожники, металлурги, всем вам предстоит работать в режиме непрерывного производства. Из-за того, что вы не пришли на работу, никто не остановит поезд, никто не потушит домну – составы должны идти, плавка должна продолжаться. Поэтому вы всегда должны быть готовы приступить к работе».

С такой установкой Анатолий Вахрушев прошел все годы учебы. Кроме профессии техника-организатора перевозок, он получил квалификацию бакалавра металлургии в Запорожской государственной инженерной академии и составителя поездов в Мелитопольском профессиональном лицее.

В 2012 году Анатолий Вахрушев поступил дежурным по станции Елизаветовка. По служебной необходимости работал и на соседних станциях – Нельговка и Трояны, был начальником станции. Трудовой опыт привил чувство личной ответственности, осознанный подход к обязанностям.

– Четкое функционирование железнодорожной станции – это зона ответственности каждого ее сотрудника, – уверен Анатолий Александрович. – Просто нажимать кнопки – этого мало. Всегда важно быстро отреагировать, при необходимости остановить движение, приготовить маршрут вручную, вовремя сообщить всем действующим работникам нужную и правильную информацию. От этого зависит безопасность. Мы должны обеспечить сохранность грузов, отсутствие повреждений. Чтобы люди, которые работают на путях, не пострадали. Чтобы

даже те немногие поезда, которые проходят через нашу станцию сегодня, проследовали без происшествий. Кроме того, станция должна быть полностью готова к возобновлению более интенсивного движения. Несмотря на трудные времена, которые многие годы переживал наш регион, мы надеемся, что у предприятия, у всех нас все получится. Труд каждого из нас – это вклад в общее дело. А хорошие показатели в работе станции Елизаветовка – это коллективная заслуга сотрудников всех смежных служб. На станции рука об руку с нами работают мастер дорожный Андрей Зиновьев, механик СЦБ Вячеслав Водопьянов, заместитель начальника станции Алла Вареньева, начальник станции Бердянский Владислав Пугачев.

И, конечно, очень важный для Анатолия Александровича представитель коллектива – это еще одна дежурная по станции Елизаветовка – Тамара Сергеевна Вахрушева. Не просто коллега и сменщик, а любимая супруга, верный спутник жизни, преданный единомышленник. Вместе они воспитывают двоих сыновей, которые из-за ответственной работы родителей видят маму и папу по очереди. Но в семье Вахрушевых все понимают важность железнодорожной профессии и всегда поддерживают друг друга.

Тамара Вахрушева поступила работать на железную дорогу в 2021 году, не имея профильного образования. Раннее она получила профессии повара, технолога питания, имела высшее педагогическое образование – преподаватель трудового обучения.

– Решение стать дежурным



по станции было сложным, – признается Тамара Сергеевна. – Но на семейном совете оно было принято, а значит, нужно было приступать к работе. Моя практическая деятельность проходит параллельно с обучением. Это нелегко, но интересно, а главное – в этом есть необходимость. Дети растут, всем нам нужно думать о будущем, вот мы и строим его вместе с железной дорогой. Работа для нас – второй дом, и мы стараемся содержать станцию в надлежащем виде. Находим порядок, благоустраиваем территорию – как же без этого? Все должно быть, как дома – чисто и аккуратно, побелено и покрашено. Мы высаживаем деревья, разбиваем клумбы, следим за чистотой, поддерживаем порядок.

Родители четы Вахрушевых не работали на железной дороге, но всегда понимали, насколько это важный труд. В тридцатые годы XX века прадед Егор Максименко некоторое время работал на грузовом дворе станции Елизаветовка.

– Еще в детстве родители мне говорили, что железная дорога – это вены государства, – вспоминает Анатолий Вахрушев. – Она нужна во все времена и при любых обстоятельствах. По-

этому мой интерес к железнодорожной отрасли был воспринят с полной поддержкой.

В семье Вахрушевых свято чтут память о своих героических предках. Егор Федорович Максименко – участник Великой Отечественной войны. Он принимал участие в сложнейшей операции Красной армии по освобождению Мелитополя и прорыву линии «Вотан» – стратегического оборонительного рубежа германских войск. Егор Федорович погиб в 1943 году при форсировании реки Молочная.

Спустя год в ходе Корсунь-Шевченковской операции под Житомиром пал смертью храбрых его сын Иван Максименко – дед Анатолия Вахрушева. Еще один прадед Анатолия Александровича – Парфентий Никитович Власов – воевал в финскую и Великую Отечественную, был санитаром. Дед Тамары Сергеевны Вахрушевой Алексей Тарасович Хоменко тоже воевал в Великую Отечественную, прошел через муки немецкого концлагеря. Все эти сильные и мужественные люди – яркий пример служения Родине для супругов Вахрушевых и их детей.

Александр КОВАЛЕНКО



Акция направлена на снижение непроизводственного травматизма и предупреждение правонарушений, угрожающих безопасности движения на железнодорожном транспорте, включая несанкционированное нахождение на

Внимание! Уступи дорогу поездам!

В преддверии летних каникул, в период с 1 по 31 мая 2025 года на Железных дорогах Новороссии проводится детский месячник «Уступи дорогу поездам!».

инженерных сооружениях («руфинг») и на непредназначенных для этого местах подвижного состава («зацепинг»).

ФГУП «ЖДН» напоминает: бесцельное пребывание детей на железнодорожном полотне может закончиться трагически. Чтобы не допустить беды, следует неукоснительно выполнять основные правила безопасности.

- Переходите железнодорожные пути только в установленных местах, пользуйтесь при этом пешеходными мостами, тоннелями, переходами.

- Нельзя переходить пути в районе стрелочных переводов и районах с интенсивным маневровым движением. В таких местах не устраиваются пешеходные переходы, а возможны лишь технологические маршруты для железнодорожников.

- Перед переходом путей по пешеходному настилу необходимо убедиться в отсутствии движущегося подвижного состава. При приближении поезда, локомотива или вагонов остановитесь, про-

пустите их и, убедившись в отсутствии движущегося по соседним путям подвижного состава, продолжайте переход.

- При переходе через железнодорожные пути не подлезайте под вагоны и не перелезайте через автосцепки.

- Пересекая железнодорожные пути, не отвлекайтесь на гаджеты и разговоры по телефону, не используйте наушники, снимите капюшон, чтобы слышать сигналы, подаваемые машинистом, объявления, передаваемые по громкоговорящей связи.

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

- Не цепляйтесь за движущиеся вагоны, локомотивы, железнодорожно-строительные машины и другой подвижной состав.

- На электрифицированных участках железной дороги в целях предотвращения контакта с проводами высокого напряжения не поднимайтесь на электри-

ческие опоры, не прикасайтесь к лежащим на земле электропроводам, не влезайте на вагоны, цистерны и другие железнодорожные объекты.

- Категорически запрещается: повреждать объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта; повреждать железнодорожный подвижной состав; класть на железнодорожные пути посторонние предметы; бросать предметы в движущийся подвижной состав.

Уважаемые родители! При нахождении на территории железнодорожных станций не оставляйте детей без присмотра, не допускайте шалостей детей вблизи поездов. Помните: движущийся поезд остановить не просто – 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.

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

Идеи Виктора Аркатова вдохновляют и сегодня

26 апреля 2025 года мир потерял выдающегося деятеля, посвятившего свою жизнь любимому делу. Виктор Аркатов – это человек-эпоха. Его вклад в развитие железнодорожной отрасли неоценим, и его имя навсегда останется в памяти современников и потомков.

Виктор Степанович Аркатов оставил яркий след в истории Донецкой железной дороги и транспортной отрасли в целом. Его жизнь и работа стали примером преданности делу, смелого новаторства и подлинного государственного мышления. Идеи Виктора Аркатова продолжают вдохновлять и сегодня.

Виктор Степанович родился 14 июля 1930 года в селе Новостроевка Грайворонского района Белгородской области. Его профессиональный путь начался в 1951 году на Донецкой железной дороге в должности электромеханика Ясиноватской дистанции сигнализации и связи. В то время там внедряли новую систему электрической централизации стрелок и сигналов на станции Ясиноватая.

Вскоре Виктора, как талантливого техника, перевели инженером в дорожную проектную контору Донецкой железной дороги. Он участвовал в разработке системы автоматики для всей магистрали. Через полтора года Виктор Аркатов был назначен инженером Константиновской дистанции сигнализации и связи. Позже его отправили учиться в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ).

В Ленинград Виктор приехал

не с пустыми руками. Он привез заявку на новое изобретение – собственную схему управления стрелками. Через год ее включили в типовой альбом системы электрической централизации (ЭЦ).

После института Виктор Степанович стал заместителем начальника Славянской дистанции сигнализации и связи. На участке Лозовая – Иловыйск внедряли электрификацию и кодовую автоблокировку.

Через год Виктор Аркатов стал начальником отдела сигнализации и связи Краснолиманского отделения дороги. Он разработал проект двусторонней автоблокировки на участке Мушкетово – Краматорск, и поезда пошли каждые восемь минут.

В 1962 году Виктор Степанович был назначен начальником службы сигнализации и связи Донецкой железной дороги. При нем проводилась активная работа над увеличением объемов внедрения автоблокировок и электрических централизаций на станциях, строились дома связи, контрольно-испытательные пункты, теплые гаражи для автотранспорта.

Одной из главных задач было кабелирование линий связи, но в Советском Союзе существовал огромный дефицит кабельной продукции. Тогда Виктор Сте-

панович пошел на хитрость: договаривался с Министерством связи о закупке излишков. Таким образом в течение 12 лет кабелировали все линии Донецкой железной дороги.

В 1974 году Виктора Аркатова перевели в Москву, и он стал самым молодым начальником Главного управления сигнализации и связи в истории МПС. Через одиннадцать лет, в 1985 году, он занял пост заместителя министра путей сообщения. В рамках своей профессиональной деятельности в Москве Виктору Степановичу предстояло осуществлять управление и координацию процессов, аналогичных тем, что он ранее осуществлял на Донецкой дороге, но уже в масштабе всей страны.

В начале 1970-х годов в стране началось активное внедрение вычислительных технологий. В условиях необходимости передачи информации между управлениями железных дорог и центральным аппаратом МПС была поставлена задача обеспечения оперативного и надежного канала связи. За период с 1975 по 1990 год под руководством Виктора Аркатова на территории страны было проложено более 44 тысяч километров кабельных магистралей, что позволило организовать передачу данных



в вычислительные центры в режиме реального времени.

Кроме того, трудоемкие устройства механической и электрозащелочной централизации стрелок были заменены на современные тогда устройства – ежегодно внедрялось по 3-3,5 тыс. км автоблокировок, 8-8,5 тыс. стрелок электрической централизации.

На сети железных дорог началась активная разработка и внедрение автоматизированных рабочих мест с применением персональных компьютеров, что позволило ускорить организацию центров управления перевозками на дорогах.

В 90-е годы Виктор Степанович вернулся к научной работе. В 2016 году он создал си-

стему автоблокировки на базе микроэлектронных элементов, защищенную от киберугроз. Система зарегистрирована в Государственном реестре изобретений РФ.

Виктор Аркатов имеет 79 авторских свидетельств на изобретения. Награжден орденом «Знак Почета» (1985), знаком «Почетному железнодорожнику», медалью «За трудовое отличие» (1971), медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина» (1970), медалью «За строительство БАМа».

Коллеги уважали его за ясность мышления, умение видеть суть проблемы и находить оптимальные пути решения.

– Виктор Степанович так горел любимым делом, что увлек в эту отрасль всю семью, – вспоминает его внучка Ирина Гудыма. – Он не только поддерживал талантливых коллег, но и помогал им раскрыть потенциал, мотивируя к профессиональному росту. Многие благодарят его за то, что смогли реализовать себя на железной дороге. Виктор Степанович был очень чутким человеком. Последние годы он постоянно следил за новостями из Донецка, очень переживал за родную магистраль, ведь Донецкая дорога для него так и осталась родным предприятием. Он до последнего вздоха ждал и надеялся, что совсем скоро наступит мир на Донбассе.

Ольга КРАМАРЕНКО

«Мои дед и прадед дошли до Берлина!»



Иван Носуля с боевыми товарищами

– Для меня и моих родных 9 Мая – очень важный праздник, – говорит Денис Буканов. – В детстве мы всегда поздравляли дедушку Ивана Ефимовича Носулю с праздником. Он мало рассказывал о войне, не любил вспоминать об ужасах, через которые довелось пройти. Но при этом всегда с теплотой говорил о тех, кто не вернулся с поля боя. Каждый год 9 Мая мы возлагаем цветы к Братской могиле в нашем селе, отдавая дань уважения и памяти воинам Великой Отечественной.

Прадед Дениса Буканова Ефим Алексеевич Носуля служил в санитарно-повозочной части 246 гвардейского стрелкового полка 3-го Украинского, а затем 1-го Белорусского фронтов. Его подвиг в ходе Висло-Одерской операции был отмечен орденом Красной Звезды.

При прорыве обороны противника на западном берегу реки Висла Ефим

Носуля, рискуя жизнью, в течение трех суток под огнем врага выводил раненых с батальонного медпункта в полковую санчасть. Он спас жизни 82 тяжело раненым бойцам и офицерам.

Ефим Алексеевич дошел до Берлина. Он был награжден медалями за взятие Познани, Лодзя, Берлина, благодарностью от Верховного Главнокомандующего.

С войны Ефим Носуля вернулся с серьезным ранением, но продолжил работать в колхозе пожарным. Он прожил до 83 лет.

Сын Ефима Носули Иван был разведчиком 136-й мотострелковой дивизии 3-го Украинского, затем 1-го Белорусского фронтов. Он освобождал Донбасс, Одессу, форсировал Днепр, брал южную Польшу.

– Дедушку часто приглашали в школу, – вспоминает Денис Буканов. – Иван

«Я помню, я горжусь!» Эти слова имеют особый смысл для Дениса Буканова, начальника станции имени Крючкова Луганского филиала ФГУП «ЖДН». Его прадед Ефим Алексеевич Носуля и дед Иван Ефимович Носуля прошли через тяжелейшие испытания Великой Отечественной войны и были удостоены множества орденов и медалей за проявленные доблесть и отвагу.

Ефимович делился с детьми воспоминаниями, как брал языка, рассказывал о том, за что получил свои награды, а главное – подчеркивал важность мира и уважения к тем, кто его защищает.

Особенно ярко в памяти ветерана запечатлелась Висло-Одерская операция, за участие в которой он был удостоен ордена Славы III степени. Выполняя задание командования, Иван Ефимович со своей разведгруппой в районе плацдарма на реке Одер смог уничтожить пять немцев. Еще двоих взял в плен, и они предоставили ценную информацию о группировке противника.

Иван Носуля дошел до Берлина. Улицу за улицей, дом за домом брало его подразделение. За подвиг, совершенный в ходе взятия Берлина, Иван Носуля был награжден орденом Красного Знамени. При подходе к реке Шпрее разведчик обнаружил гарнизон, засевший в здании. Смелыми и решительными действиями он подавил три огневые точки, а затем заставил сдаться в плен 15 человек. Сам лично он уничтожил до 10 гитлеровцев.

В штурме столицы Третьего Рейха принимали участие шесть армий 1-го Белорусского фронта и три армии 1-го Украинского. Бои шли днем и ночью. В семь часов утра 2 мая берлинский гарнизон гитлеровцев сдался. Еще через неделю была подписана безоговорочная капитуляция.

– Дед рассказывал, что их радость невозможно было описать словами. Уставшие, измученные тяжелыми сражениями, но преодолевшие все военные тяготы, советские солдаты и офицеры обнимали друг друга и ликовали. Они все были настоящими героями!

После войны Иван Носуля вернулся на Донбасс, в город Дебальцево. Здесь он начал мирную жизнь. Работал башмачником на железнодорожной станции Дебальцево-Сортировочная. Вскоре Иван Ефимович вместе с семьей переехал в Стаханов и устроился на шахту.

В 1964 году на шахте произошло несчастие – Иван Носуля получил тяжелую травму, в результате которой ему ампутировали обе ноги.

Все дети Ивана Ефимовича получили достойное воспитание и образование. Старший сын стал шахтером, средняя дочь – педагогом, а младшая, мама Дениса Буканова, Татьяна Буканова проработала всю жизнь библиотекарем.

– Каждый год мы всей семьей собираемся вместе, чтобы почтить память наших героев. Их мужество, самоотверженность и негибаемая воля стали примером для всех нас, а подвиги навсегда останутся в наших сердцах. Вечная слава и низкий поклон всем, кто защитил нашу землю от коричневой чумы!

Ольга КРАМАРЕНКО

Федор Клейбус: «Вызываю огонь на себя!»

Донецкая железная дорога дала стране 17 Героев Советского Союза. Среди них – Федор Степанович Клейбус. За боевые заслуги он награжден многими орденами и медалями. Его боевой путь исследуют историки, о его героических подвигах пишут сочинения школьники. И, конечно, о Федоре Степановиче с любовью и гордостью вспоминает его дочь Татьяна Клейбус.

– Мой отец был сильным духом человеком. Я горжусь не только тем, как он воевал, но и тем, как жил. Он был любящим мужем, заботливым отцом. Таким он навсегда останется в моем сердце, – рассказывает Татьяна Клейбус.

Родился Федор Клейбус в апреле 1918 года в селе Желтое ныне Славянoserбского района Луганской Народной Республики в семье рабочего. Окончил 8 классов родаковской школы. Работал осмотрщиком вагонов в вагонном депо Родаково.

Когда началась Великая Отечественная, Федор служил в рядах Красной армии и с первых дней войны был призван на фронт.

Боевой путь Федор Клейбус начал в июне 1941 года в составе 185-й мотострелковой дивизии 21-го механизированного корпуса. За время службы был командиром орудия, политруком батареи, заместителем по политической части, командиром артиллерийской батареи. Сражался на Северо-Западном, Калининском, 2-м Прибалтийском, 1-м и 4-м Украинских фронтах.

Настоящее боевое крещение Федор Степанович получил

28 июня 1941 года, когда корпус перешел в наступление на Даугавпилс. Его подразделение участвовало в ожесточенных боях у села Торпаны, а затем в течение четырех дней сдерживало главные силы противника – дивизию «Тотенкомф», известную как «Мертвая голова». 8 июля 1941 года в бою под Опочкой сержант Клейбус получил тяжелое ранение и был эвакуирован в госпиталь в город Вышний Волочек.

После госпиталя Федор Степанович был направлен в Ростовское военно-политическое училище, эвакуированное на Волгу. Потом поступил в 3-ю ударную армию Калининского фронта, где был назначен политруком батареи артиллерийского дивизиона 76-мм пушек. Участвовал в Торопецко-Холмской операции. Подразделение, в котором служил Федор Клейбус, в течение двух месяцев вело бои севернее Холма, отражая яростные контратаки противника.

В одном из кровопролитных сражений 3 ноября 1942 года Федор Степанович был тяжело ранен и эвакуирован в госпиталь в город Калинин. И лишь через год вернулся в 171-й истребительно-противотанковый полк

2-го Прибалтийского фронта.

Свою первую боевую награду – орден Красной Звезды – Федор Клейбус получил за героические действия в Старорусско-Новоржевской наступательной операции. Его подразделение участвовало во взятии деревни Погорелки в тылу врага. Десантники, заняв круговую оборону, в течение суток отбили несколько вражеских атак. В ожесточенном бою артиллеристы Федора Клейбуса нанесли противнику серьезный урон. Под его руководством взвод уничтожил шесть пулеметов, два дзота, около шестидесяти солдат и офицеров. Командование полка оценило умелые действия Федора Клейбуса и назначило его командиром 4-й батареи. Вскоре ему было присвоено звание старшего лейтенанта.

Летом 1944 года батарея Федора Клейбуса принимала участие в боях в Латвии, участвовала в Режицко-Двинской операции, форсировании реки Айвиексте, в освобождении Риги. За героизм и умелое командование Федор Степанович был награжден орденом Александра Невского.

Звания Героя Советского Союза с вручением ордена



Ленина и медали «Золотая Звезда» Федор Клейбус был удостоен за подвиг, совершенный у деревни Камбари. Кровопролитные бои за высоту здесь длились трое суток и стали примером настоящего героизма. Батарея Федора Клейбуса оказалась буквально в 30 метрах от врага. Когда закончились боеприпасы, он передал по телефону приказ на соседние батареи: «Огонь на меня!» Рубеж был удержан до прихода подкрепления. Немцы понесли тяжелые потери и отступили.

Федор Клейбус с боями прошел Латвию, Польшу и Чехию. В ходе наступления на город

Опау снова был ранен и попал в госпиталь. Там он и встретил День Победы.

В начале 1946 года Федор Степанович вышел в запас. Вернулся в родной поселок Родаково. Работал осмотрщиком вагонов Родаковского пункта технического осмотра.

На пенсию заслуженный ветеран вышел в должности заместителя начальника отдела вагонного хозяйства Ворошиловградского отделения Донецкой железной дороги. За заслуги перед отраслью был награжден знаком «Почетный железнодорожник».

– Воспоминания о войне отец пронес через всю жизнь. Он знал, какой ценой досталась Победа в 1945-м, – рассказывает Татьяна Клейбус. – Папа часто приходил в наш местный дворец культуры, посещал школы, где рассказывал о Великой Отечественной войне. Он всегда говорил о том, сколько горя она принесла и как важно ценить мир.

В честь 80-летия Победы в Великой Отечественной войне в Родаковской детской библиотеке открыли стенд «Золотая звезда земляка». На нем представлены копии материалов из семейного архива Федора Клейбуса. Особенно ценной является автобиография, написанная самим фронтовиком, которую в этом году передала в библиотеку дочь героя.

Елена СУШКОВА

«Мой дедушка был настоящим героем»



«Самое важное в жизни – это любовь к Родине, забота о близких, преданность выбранному делу», – так всегда считал Георгий Митрофанович Герасько, участник Великой Отечественной войны, основатель славной династии железнодорожников. О своем дедушке рассказал его внук Виталий Герасько, машинист-инструктор локомотивного депо Иловайск.

ему было 19 лет. Семья эвакуировалась в Омскую область, где юношу призвали на защиту Родины. Он служил автоматчиком автоматной роты первого отдельного стрелкового батальона 75-й Сталинской добровольческой отдельной стрелковой бригады омичей-сибиряков. В октябре 1942 года бригада была переброшена к станции Селижарово в Тверской области, затем в тяжелейших условиях совершила 170-километровый пеший марш, чтобы добраться на фронт.

Бригада омичей-сибиряков в 1942 году принимала участие в Ржевско-Сычевской наступательной операции. Подразделение, в котором служил Георгий Герасько, участвовало в наступлении на город Белый. В боях за деревню Мазуры Бельского района Георгий Митрофанович получил ранение. За проявленные героизм и мужество был отмечен медалью «За отвагу».

– Дедушка совершил поистине героический поступок: подобрался к немецкому блиндажу и бросил туда противотанковую гранату. По нему открыли огонь, он получил ранение, но несмотря на опасность, пошел до конца и забросил в блиндаж еще одну гранату. Таким он был человеком – настоящим героем! – с гордостью говорит Виталий Герасько.

Георгий Герасько продолжил боевой путь в составе 257-го гвардейского

стрелкового полка. Принимал участие в освобождении населенных пунктов Идрицкого района Калининской области.

– Дед служил гвардии младшим лейтенантом, и когда заместитель командира не смог выполнять свои обязанности, он, не раздумывая, взял командование на себя. На протяжении всего наступления он двигался вместе с бойцами и собственным примером вдохновлял их идти вперед, – рассказывает Виталий Герасько. – Георгий Митрофанович лично подавал вражескую огневую точку, мешавшую продвижению пехоты. А когда немцы превосходящими силами попытались контратаковать, отбил атаку из станкового пулемета. Задача, поставленная перед их подразделением, была выполнена. Дедушка был удостоен высокой правительственной награды – ордена Красной Звезды.

Георгий Герасько с боями прошел Смоленскую, Тверскую, Псковскую области. Освобождал Латвию и Литву.

После Великой Отечественной войны Георгий Митрофанович работал машинистом паровоза в локомотивном депо Иловайск. Его жена Любовь Евдокимовна тоже трудилась на железной дороге, на пенсию вышла бухгалтером спорткомплекса «Локомотив». Супружеская чета Герасько и основала династию железнодорожников.

Их младший сын Валентин Георги-

евич работал составителем поездов, средний – Александр Георгиевич, как и отец, был машинистом в локомотивном депо Иловайск. Его жена Валентина Викторовна трудилась начальником центра оперативно-технического учета локомотивов локомотивного депо Иловайск. Леонид Георгиевич Герасько, отец нашего собеседника, посвятил свою жизнь Иловайской дистанции электроснабжения. Его жена Галина Михайловна работала билетным кассиром станции Иловайск.

В локомотивное депо Иловайск Виталий Герасько поступил в 1995 году, а в 2012-м его назначили машинистом-инструктором. В 2022 году железнодорожника, как и его деда, призвали на защиту Родины. Служил Виталий Герасько в Запорожской области в пехоте, потом был переведен на склад вооружения.

– Нас постоянно обстреливали из артиллерии, а беспилотники корректировали огонь. В таких условиях необходимо было оставаться начеку, не терять бдительности, – рассказывает он.

Виталий Герасько демобилизовали в августе 2023 года, а в сентябре он вернулся на работу в депо.

– Для нашей семьи праздник 9 Мая имеет особенное значение. В этот день дедушка неизменно надевал все свои награды, и на его груди сверкали ордена и медали. Сейчас парни на передовой и в тылу, как и наши деды 80 лет назад, делают все, чтобы приблизить Победу. Для нас главное, чтобы наступил мир, и наши защитники поскорее вернулись домой к своим семьям живыми и невредимыми.

Елена СУШКОВА

Победа ковалась на фронте и в тылу

В каждом роду хранятся свои реликвии, которые бережно передаются из поколения в поколение. Для семьи специалиста по охране труда вагонной службы Донецкого филиала ФГУП «НДН» Ирины Кирбабы особенной ценностью является вырезка из газеты «Красная Звезда» 1941 года. В статье описан подвиг ее бабушки – капитана бомбардировочного авиационного полка Южного фронта Евгения Тюленева.

– Мамин отец рано ушел из жизни, – вспоминает Ирина Кирбаба. – В нашей семье бережно хранится статья из «Красной Звезды», но со временем пожелтевшая бумага истрепалась, и я пе-

репечтала этот текст. Фронтовые корреспонденты ярко описали, как летчики, применяя хитрость, совершали налеты на вражеские цели. Эти строки переносят нас в лето 1941 года.

«...Пройдя линию фронта, капитан Тюленев поднялся выше, чтобы ввести неприятеля в заблуждение. В районе цели – большой железнодорожной станции – девятку, видимо, уже ждет неприятель, получив с линии фронта сообщение о высоте и курсе советских бомбардировщиков. Так оно и получилось. Барраж фашистских истребителей был на две с лишним тысячи метров ниже, нежели шла девятка. Там же рвались и снаряды зенитных орудий. Наши самолеты развернулись под небольшим углом к станции, и на пути, депо, пакгаузы и вокзальное здание полетели стремительные серии тяжелых советских бомб.

– Цель перекрыта! – доложил капитану его штурман. Внизу огромными шапками клубился дым, сквозь него поблескивало пламя – станция была поражена (Н. Денисов, Б. Глебов, выпуск газеты «Красная Звезда» №199 от 23.08.1941).

– Дедушка служил с 1929 года. Когда началась Великая Отечественная война, его жена с детьми уехала в эвакуацию в город Саратов, – рассказала



Евгений Тюленев

Ирина Борисовна. – К концу сентября 1941 года он совершил больше 60 боевых вылетов.

За 5 успешных вылетов, произведенных в августе 1941 года, уничтожение вражеских войск на острове Хортица и двух складов боеприпасов в Солёном Евгений Тюленев был награжден орденом Красного Знамени. Свою первую Красную Звезду получил за бомбардировку врага на окраине Днепропетровска и Берислава.

– Мама рассказывала, что в 1943 году дедушка был ранен, но после госпиталя вернулся на фронт. В 1944 году он был награжден орденом Отечествен-

ной войны 1 степени, а после окончания войны – орденом Красной Звезды.

Демобилизовавшись, прославленный летчик остался жить в Киеве, поступил работать мастером цеха в конструкторское бюро под началом главного конструктора Олега Константиновича Антонова.

– Победа ковалась как на фронте, так и в тылу, – продолжает наша собеседница. – Несколько лет назад умер мой отец Борис Степанович Кураленко. Когда началась война, ему было 11 лет. Их семья жила в Ростовской области. После освобождения от немецкой оккупации отец некоторое время работал в колхозе, потом устроился на Комбинат №101 (оборонный завод). Будучи подростком, он понимал, насколько важен его вклад в общую победу, ведь мужчин не хватало, многие ушли на фронт, и работали, в основном, мальчишки. За самоотверженный труд на военном предприятии впоследствии ему был присвоен статус участника Великой Отечественной войны.

Несмотря на детство и юность, опаленные войной, Борис Кураленко никогда не унывал. Он обладал невероятной жизненной энергией и бодростью духа.

– В нашей семье всегда праздновали 9 Мая, – говорит Ирина Кирбаба. – Папа не уставал повторять, что мир – это главная ценность нашего народа, за которую мы заплатили огромную цену.

Ирина Борисовна гордится своей семьей, бережно хранит память о своих родных и надеется, что скоро сможет пройти с фотографиями своих героев по главной улице Донецка.

Ольга КРАМАРЕНКО

День Победы для нас – святой праздник

В этом году мы отмечаем 80-летие Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов. Наш священный долг – помнить и чтить героический подвиг ветеранов, которые сражались за свободу и мир.

Я хочу рассказать о ветеране Великой Отечественной войны Николае Андреевиче Храновском – человеке, которого безмерно уважал, который поддерживал меня на протяжении всего моего пути в железнодорожной профессии.

Николай Андреевич Храновский – дедушка моей жены. Он родился в 1924 году в Мариуполе, был пятым, младшим, ребенком в семье.

Когда началась война, Николаю было 17 лет. С 1941 по 1943 год они с матерью и сестрой жили в оккупации. Немцы выселили их из дома, и семья обитала в сарае. Николай Андреевич вспоминал, как немцы заставляли местных жителей работать на земле. «Не хочешь – виселица», – таковы были их правила.

После освобождения Донбасса в сентябре 1943 года Николая Андреевича призвали в Красную армию. Он служил в составе 4-го Украинского фронта. Боевое крещение прошел на реке Молочная при освобождении Мелитополя.

Фронтовой путь Николая Хра-

новского был героическим, полным испытаний. Он участвовал в освобождении Таврии и Крыма. Закарпатскую Украину освобождал уже в звании сержанта – командиром отделения. Прошел Венгрию и Чехословакию, а в конце апреля 1945 года получил тяжелое ранение под Прагой. Николай Андреевич был направлен на лечение в военный госпиталь в Уфу, а большинство его однополчан продолжили свой боевой путь на Дальнем востоке в войне с Японией.

Санитарный поезд, которым его везли в госпиталь, был переполнен ранеными, у Николая Храновского в пути началось осложнение. В госпитале врачи приняли решение ампутировать ногу, но бойцу помогло случай: в далекой Уфе он встретил землячку – врача из Волновахи. Она провела сложную операцию и сумела сохранить ему ногу. Дед потом часто вспоминал об этой женщине, сожалел, что не догадался подробнее расспросить, где именно в Волновахе она живет. После войны он очень хотел с ней

встретиться, поблагодарить, но разыскать не смог.

Именно в госпитале Николай Андреевич узнал о Победе. Для него это, действительно, был праздник со слезами на глазах.

Николай Храновский был награжден орденом Отечественной войны, двумя медалями «За отвагу», медалями «За боевые заслуги», «За взятие Будапешта», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне», знаком «Ветеран освобождения Таврии. 1943». В послевоенные годы награждался медалями к юбилейным датам.

Николай Андреевич не любил говорить о войне, но однажды он рассказал мне случай, за который получил свою первую медаль «За отвагу».

Его подразделение форсировало Днепр на подручных средствах – дед взял охапку веток и увязал ее плащ-палаткой. За рекой освободили село, и бойцы разместились на ночлег. Николай находился в боевом охранении. Под утро он вдруг услышал впереди крик петухов, хотя в той стороне не было никакого селения. Он доложил командир взвода, и тот отправил Николая и еще нескольких бойцов на разведку. Оказалось, что посреди дороги в грязи застряли повозки. Немцы перевозили

на них награбленные продукты, утварь, домашних животных и птиц. Разведчики окружили повозки и взяли в плен пятерых фашистов.

После войны Николай Андреевич работал в колхозе имени «Чапаева» в селе Трудовое комбайнером. После окончания техникума был бригадиром полеводческой бригады, бригадиром животноводческой фермы. За доблестный труд он был удостоен ордена Трудовой славы III степени.

Старший брат Николая Андреевича Яков Храновский пропал без вести в 1943 году. Но в 2010-м члены поискового отряда «Гвардеец» обнаружили солдатское захоронение. По солдатскому медальону герой был идентифицирован и перезахоронен в деревне Ушаково Смоленской области. Остальные братья вернулись с фронта и продолжили работу в родном селе.

День Победы для Николая Андреевича всегда был святым праздником, пронизанным гордостью, радостью и печалью. В молодости он вместе с другими ветеранами каждый год ездил на Саур-Могили. Потом мы на 9 Мая приезжали к нему в гости.

Николая Андреевича уже нет с нами, но наш святой долг – хранить память о подвиге всех



участников Великой Отечественной войны.

Алексей КОМОВ,
главный инженер
вагонного депо Волноваха

Профилактика терроризма: роль общества и государства в обеспечении безопасности

В условиях возросших угроз актов террористической направленности на транспорте особую актуальность приобретают вопросы профилактики и предупреждения террористических проявлений и незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта. Службой безопасности ФГУП «Железные дороги Новороссии» разработана Памятка сотрудникам ФГУП «ЖДН» по предупреждению и недопущению актов террористической направленности на объектах железнодорожной инфраструктуры. Внимательно ознакомьтесь с ее содержанием, чтобы узнать, каковы признаки подготовки к террористическому акту и как себя вести в случае угрозы теракта.

Признаки подготовки к террористическому акту

- Наличие посторонних предметов: неизвестный сверток (чемодан, портфель, сумка, коробка); предметы повседневного быта (игрушки, радиоаппаратура и т.д.); бытовые отходы (пивные банки, бутылки, пачки сигарет, коробки и т.д.); строительный мусор. Помните: внешний вид предмета может скрывать его настоящее назначение!
- Наличие автомобиля, длительное время стоящего вблизи объекта, особенно старого, сильно подержанного.
- Наличие на подозрительном предмете источников питания (АКБ), проводов, изоляционных материалов.
- Шум, идущий от постороннего предмета (тиканье часов, щелчки, механическое жужжание).
- Характерный запах миндаля или другой необычный запах, исходящий от предмета.
- Натянутые провода, шнур на подступах к объекту, над дорожным покрытием, между элементами конструкции.
- Следы ремонтных работ, участки с неоднотонной окраской, остатки материалов, нетипичных для данного места.
- Нарушение естественного покрытия вдоль дорог и у объектов транспортной инфраструктуры.
- Длительное нахождение по-

дозрительных автотранспортных средств на объекте и вблизи него, ведение видео- и фотосъемки объекта.

Действия в случае обнаружения посторонних предметов

- Подозрительные предметы не трогать, не перемещать, никого к ним не допускать.
- Немедленно сообщить об обнаружении подозрительного предмета по телефону экстренных служб «112».
- Зафиксировать время и место обнаружения.
- По возможности обеспечить охрану подозрительного предмета и опасной зоны.
- Принять меры по ограничению допуска людей к подозрительному предмету.
- Исключить использование средств радио- и мобильной связи, других радиосредств, способных вызвать срабатывание радиовзрывателя.
- Находиться на безопасном расстоянии от обнаруженного предмета.
- Дождаться прибытия сотрудников полиции (МЧС, ФСБ), указать место расположения подозрительного предмета, время и обстоятельства его обнаружения.

Факторы подготовки к совершению акта незаконного вмешательства

К факторам подготовки совершения акта незаконного вмешательства в деятельность объекта транспортной инфраструктуры относятся:

- Нарушение общественного порядка при нахождении в зоне транспортной безопасности (включая сектор свободного доступа: проезжая часть и тротуары).
- Остановка транспортных средств на мостах с нарушением правил безопасности дорожного движения.
- Попытки причинения материального ущерба конструкциям моста (путепровода), инженерным сооружениям и техническим средствам обеспечения транспортной безопасности.
- Захват объекта транспортной инфраструктуры, установления над ними контроля силой или угрозой применения силы, или путем любой другой формы запугивания.
- Попытки разрушения ОТИ или нанесения ему и перемещаемым по мосту (путепроводу) грузу, здоровью персонала, пассажирам и другим лицам повреждений путем взрыва (обстрела).
- Попытки размещения на объекте транспортной инфраструктуры взрывных устройств (взрывчатых веществ) или совершения действий в целях



размещения каким бы то ни было способом на мосту (путепроводе) взрывных устройств (взрывчатых веществ), которые могут разрушить объект транспортной инфраструктуры, нанести ему повреждения.

- Попытки загрязнения объекта транспортной инфраструктуры или его критических элементов опасными химическими, радиоактивными или биологическими агентами, угрожающими жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.
- Попытки захвата критического элемента объекта транспортной инфраструктуры, установления над ним контроля силой или угрозой применения силы, или путем любой другой формы запугивания.
- Попытки разрушения критического элемента объекта транспортной инфраструктуры или нанесения ему повреждения путем взрыва (обстрела), создающего угрозу функционированию объекта транспортной инфраструктуры, жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.
- Попытки размещения или

совершения действий в целях размещения каким бы то ни было способом на критическом элементе объекта транспортной инфраструктуры взрывных устройств (взрывчатых веществ), которые могут разрушить критический элемент объекта транспортной инфраструктуры или нанести ему повреждения, угрожающие безопасному функционированию объекта транспортной инфраструктуры, жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.

- Попытки создания препятствия, делающего невозможным движение транспортных средств или ограничивающего функционирование объекта транспортной инфраструктуры, угрожающего жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.
- Попытки совершения хищения элементов объекта транспортной инфраструктуры, которое может привести их в негодное для эксплуатации состояние, угрожающее жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц.

СКАЖИ **НЕТ** ПРАВОНАРУШЕНИЯМ

НЕ ДЕЛАЙ ТАКИ

Машинисты, помощники машинистов электровоза пункта подмены локомотивных бригад станции Луганск локомотивного депо Родаково использовали поддельный штамп о прохождении медицинского осмотра, в соответствии осуществляли свою трудовую функцию без прохождения предпроектных и послепроектных медицинских осмотров, тем самым не подтверждая отсутствие признаков воздействия вредных и (или) опасных производственных факторов рабочей среды и трудового процесса на состояние здоровья работника, острого профессионального заболевания или отравления, признаков алкогольного, наркотического или иного токсического воздействия.

Непрохождение предпроектных и послепроектных медицинских осмотров локомотивными бригадами является нарушением требований охраны труда и заведомо создавало реальную угрозу наступления чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте с возможными человеческими жертвами и иными тяжкими последствиями (несчастный случай на производстве, авария, катастрофа).

В деяниях указанных лиц усматривается наличие признаков состава преступления, предусмотренного ст. 292, 293, 327 УК РФ (наказываются ограничением свободы на срок до двух лет).

УЧИСЬ НА ЧУЖИХ ОШИБКАХ!

Стрелки Херсонского отряда ведомственной охраны центра ведомственной охраны расставили спиртные напитки на рабочем месте, в ходе чего произошла потасовка с нанесением множественных ножевых ранений одному из них.

В деяниях указанных лиц усматривается наличие признаков состава преступления, предусмотренного ст. 113, 114, 116.1, 117, 118 УК РФ (наказываются ограничением свободы на срок до восьми лет).

Кроме того, в случае причинения работником материального ущерба в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения на него возлагается материальная ответственность в полном размере за нанесенный ущерб (ст. 243 ТК РФ).

По результатам проведенной плановой инвентаризации активов Луганского филиала ФГУП «ЖДН» (относительно к записам по состоянию на 01.10.2024 г.), организованно проведения служебного расследования в 2025 году по факту недостачи товарно-материальных ценностей в Луганском филиале ФГУП «ЖДН» (в т.ч. по МТС Луганск) на многомиллионную сумму. Это стало возможным вследствие халатного отношения должностных лиц к своевременному и качественному проведению инвентаризации (в т.ч. искажению бухгалтерской отчетности).

Акт и материалы служебного расследования направлены в каждую транспортную прокуратуру, в целях установления обстоятельств и принятия мер, согласно действующему законодательству РФ.

В деяниях указанных лиц усматривается наличие признаков состава преступления, предусмотренного ст. 160 УК РФ (наказываются ограничением свободы до десяти лет со штрафом в размере до одного миллиона рублей).

Работники ФГУП «ЖДН» (Волновский узел ДНР) действуя в составе организованной преступной группы, совершили похищение на мародёрство имущества предприятия. При помощи крапового оборудования незаконно погрузили в транспортное средство 4 рулона листового стали с целью незаконного их вывоза с территории станции в место сбыта.

Однако свой преступный умысел участники организованной группы довести до конца не смогли по независящим от них обстоятельствам, т.к. были задержаны сотрудниками правоохранительных органов.

В деяниях указанных лиц усматривается наличие признаков состава преступления, предусмотренного ст. 336 УК РФ (наказываются ограничением свободы на срок от восьми до пятнадцати лет).



СООБЩИТЬ О ФАКТЕ КОРРУПЦИИ ИЛИ ПРАВОНАРУШЕНИИ ВЫ МОЖЕТЕ:

ЖАН

Служба безопасности
ФГУП «ЖДН»

+7 (856) 319-40-19
+7 (856) 319-57-46

ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ КОРРУПЦИИ:

Самый эффективный способ борьбы с коррупцией – развитие гражданского общества... Чем эффективнее и крепче институты гражданского контроля, тем меньше шансов для злоупотребления должностными полномочиями и в личных, и в групповых корыстных интересах.

Борьба с коррупцией – задача всего общества!

В.В. Путин

Скажи «Нет!» коррупции

Коррупция – это злоупотребление служебным положением, дача или получение взятки, коммерческий подкуп либо иное незаконное использование физическим лицом своего должностного положения вопреки законным интересам общества.

Основными формами коррупции являются: получение и дача взятки, посредничество во взяточничестве, злоупотребление должностными полномочиями и их превышение, коммерческий подкуп, служебный подлог, мошенничество с использованием служебного положения.

Все эти деяния являются уголовно наказуемыми, за их совершение предусмотрены различные виды наказаний от внушительных штрафов до лишения свободы на значительные сроки.

Преступлениями коррупционного характера являются: пред-

усмотренные уголовным законодательством общественно опасные деяния, которые непосредственно посягают на авторитет и законные интересы службы и выражаются в противоправном получении государственным служащим (денег, имущества, прав на него, услуг или льгот) либо в предоставлении им таких преимуществ.

С подробной информацией по вопросам противодействия коррупции можно ознакомиться на официальном сайте ФГУП «ЖДН» (<https://gd-n.ru>) в разделе «Противодействие коррупции».