

Победа командного духа



Команда Железных дорог Новороссии стала золотым призером VIII Кубка Приволжской железной дороги по хоккею с шайбой. Командный дух, взаимовыручка на льду, настрой на лучший результат – все это стало прочным фундаментом одержанной победы.

VIII Кубок Приволжской железной дороги по хоккею с шайбой проходил с 3 по 5 апреля в Саратове. Участие в соревнованиях приняли 15 сборных из 9 регионов Российской Федерации. В ходе турнира команды Золотого и Серебряного дивизионов боролись за призовые места, медали и Кубок чемпиона.

На хоккейных соревнованиях наша сборная реализовала серию беспроигрышных матчей, обыграв команды Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава (6:3), Северо-Кавказской (5:0), Юго-Восточной (4:1) и Куйбышевской (6:0) железных дорог. Проявив спортивный накал и блестящую игру, новороссы уверенно прошли в финал вместе с командами ЮВЖД и «Магистраль» Приволжской ж.д.

В решающей игре Золотого дивизиона хоккеисты Железных дорог Новороссии во второй раз на этом турнире обыграли сборную Юго-Восточной магистрали со счетом 4:1, став золотыми призерами и обладателями Кубка.

Награды сильнейшим спортсменам вручили начальник Приволжской железной дороги Сергей Альмеев и генеральный директор РФСО «Локомотив» Андрей Голдобин.

Лучшим вратарем в Золотом дивизионе Кубка был признан голкипер команды Железных дорог Новороссии Максим Васильев, лучшим нападающим – игрок ЖДН Александр Свицерский. Почетным знаком Российского физкультурно-спортивного общества «Локомотив» за заслуги в спорте были награждены генераль-

ный директор ФГУП «Железные дороги Новороссии» Андрей Казаков и начальник Приволжской железной дороги Сергей Альмеев.

В РФСО «Локомотив» отметили высокий уровень игры на прошедших соревнованиях. По словам организаторов турнира, практически все команды в Золотом дивизионе играют между собой на равных.

– Мы показали характер. Все ребята выступили, образно говоря, на зубах. Все друг другу помогали, выручали и работали каждый за каждого, – рассказал Александр Свицерский. – На новых соревнованиях всегда хорошо видно, как растет уровень команд-участников. Соперники основательно тренируются. Мы также готовились соответственно поставленным задачам – очень важны соблюдение режима и эмоциональная подготовка. Конечно, финальная игра, как и ожидалось, была самой интересной и сложной. Ну, а сейчас, после выигрыша, настрой только на будущие победы – проигрывать никто не любит.

Старт сезона

1 мая 2026 года – открытие 54 сезона Донецкой детской железной дороги!

Весна вступает в свои права, и вместе с ней открывает двери для новых приключений наша любимая Детская железная дорога! 1 мая 2026 года мы с нетерпением ждем вас на торжественном открытии 54 сезона!

Это не просто поездка, а возможность прикоснуться к настоящей железной дороге, почувствовать себя частью большой команды и отправиться в увлекательное путешествие, которое запомнится надолго.

Приглашаем всех – от самых маленьких пассажиров до их родителей и бабушек с дедушками! Давайте вместе встретим этот яркий день и начнем новый сезон, полный радости и открытий!

Ждем вас на Детской железной дороге с 1 мая по 30 сентября в выходные и праздничные дни по адресу: г. Донецк, ул. Челюскинцев 189г (адрес по навигатору пр.Мира, 14д).

Детский отдых

Благодаря конструктивному сотрудничеству Дорпрофжел на железных дорогах Новороссии и ОАО «РЖД» 500 детей членов профсоюза отправятся в детские оздоровительные лагеря Юго-Восточной и Северо-Кавказской железных дорог.

Дети железнодорожников Новороссии проведут каникулы в Краснодарском крае (ДОЛ «Экспресс» в пос. Кабардинка) и Ставрополье (ДОЛ «Бештау» в г. Железноводск), а также в Воронежской области (ДОЛ «Зеленый огонек» в пос. Сомово и ДОЛ «Ракета» в с. Средний Икорец).

Одним из приоритетных направлений программы в этом году станет усиление мер поддержки детей участников специальной военной операции, являющихся членами профсоюза. Дорпрофжел стремится обеспечить этой категории семей максимальную заботу и содействие в получении путевок.

За более подробной информацией обращайтесь в профсоюзные комитеты ваших первичных профсоюзных организаций.

ПМС-9: девять десятилетий в строю

1 апреля 2026 года исполнилось 90 лет со дня основания одной из старейших путевых машинных станций региона – ПМС-9. Сегодня это Дебальцевский участок путевой машинной станции №191. Славная история предприятия – это путь от ручного труда и первой лопаты до сложнейших автоматизированных комплексов, от мирного строительства до суровых испытаний на линии фронта.

История ПМС-9 началась весной 1936 года. Именно тогда, 1 апреля, приказом народного комиссара путей сообщения СССР Лазаря Кагановича (№35/Ц) на Донецкой железной дороге были созданы первые передвижные машинно-путевые станции: ПМС-7 в Ясиноватой, ПМС-10 в Красном Лимане и ПМС-9, которая на тот момент базировалась на станции Балаклея.

За десятилетия ПМС-9 прошла колоссальный путь технического перевооружения.

Сегодня на предприятии 90% всех выполняемых работ механизированы, применяются строительные дорожные машины, грузоподъемные механизмы, автотракторная техника, механизированные инструменты (малая механизация). Но ручной труд еще присутствует на базе сборки путевой решетки.

При выполнении путевых работ при закрытии движения поездов в «окно» используются строительные дорожные машины: путеукладочные краны,

выправочно-подбивочные и рихтовочные машины, автоматизированные комплексы машин российского производства, а также машины, полученные из Австрии.

Исполняющий обязанности заместителя начальника ПМС-191 Владимир Иванович Чаленко, ныне возглавляющий Дебальцевский участок ПМС-191, пришел на предприятие 18 марта 1981 года бригадиром пути. Тогда ПМС-9 возглавлял Александр Андреевич Романчук – человек старой закалки,

настоящий профессионал советской школы.

– Это был руководитель, который знал каждый болт на базе и каждого монтера по имени, – вспоминает Владимир Иванович. – Он научил нас главному правилу ПМС: «Путь ошибок не прощает, здесь все должно быть выверено до миллиметра».

Этот принцип ювелирной точности стал законом для каждого поколения работников станции. Ведь от того, как уложен путь, зависит безопасность тысяч пассажиров и сохранность миллионов тонн грузов.

Самым трагическим и героическим периодом в новейшей истории ПМС-9 стал 2014 год. Находящееся на окраине Дебальцево предприятие оказалось фактически на линии боевых действий. Город и тер-

ритория станции были оккупированы украинскими войсками, которые превратили мирное транспортное предприятие в военную крепость.

Окупанты разграбили и вывели из строя автотранспорт, бульдозерную технику и часть строительного-дорожного машин. В результате ожесточенных боев за освобождение Дебальцево инфраструктура ПМС-9 пострадала на 70%.

– Я никуда не уезжал и видел все своими глазами, – вспоминает Владимир Чаленко. – У нас были мощнейшие разрушения. Диспетчерская превратилась в руины. Тяжелые машины сгорели, ангары для ремонта стояли разбитыми... На это было страшно и больно смотреть. Но мы знали: все восстановим.

(Продолжение на стр. 3)

Работа для сильных духом мужчин

На открытых перегонах и станционных путях, в любую погоду, на самых сложных участках монтеры пути изо дня в день обеспечивают надежность стальной колеи. 17 апреля они отметили свой профессиональный праздник, а накануне представители этой мужественной профессии рассказали корреспонденту «Железных дорог Новороссии», какими качествами нужно обладать, чтобы выполнять поставленные задачи по содержанию пути и восстановлению путевого хозяйства.

Монтер пути Дебальцевской дистанции пути Данил Шабанов нашел свое призвание именно в этой профессии. Коренной дебальчанин, после школы он поступил в Дебальцевский железнодорожный техникум, а после его окончания в 2011 году пришел в Штеровскую дистанцию пути.

Молодого специалиста сразу назначили бригадиром на станцию Антрацит. Ответственность была колоссальной, но поддержка опытных коллег помогла встать на ноги.



Данил Шабанов

— Первым моим наставником был бригадир Николай Купрянов, — вспоминает Данил Викторович. — Он просто сказал: «Ничего не бойся. Старайся — и все будет хорошо». Эти слова стали моим девизом на долгие годы.

Через четыре года, набравшись опыта, молодой железнодорожник перевелся поближе к дому — в родное Дебальцево, где и трудится по сей день.

Монтер пути — профессия для людей с крепким характером. Здесь не скрывают: физические нагрузки огромны, а работать приходится под открытым небом в любую погоду. Но Данил Шабанов часто вспоминает, как начальник Штеровской дистанции пути Олег Семенович Олейник, когда бригада работала на перегоне под проливным дождем, сказал начинающим путейцам: «Не падайте духом! Каждый ищет дело по душе. Кто предпочитает печенье перебирать, а если вам нравится запах шпал и стук колес — значит, вы на своем месте».

— Со временем я понял, как Олег Семенович был прав, — говорит наш собеседник. — Сейчас, услышав перезвон по металлу и ощущая запах креозота, я точно знаю: я там, где должен быть.

Данил Шабанов отмечает, что сегодня работать становится интереснее: обновляется инструмент, приходят новые материалы, а задачи хоть и остаются прежними, но решаются уже на другом качественном уровне. А главное — в Дебальцевской дистанции пути работают люди, на которых можно положиться.

— Иногда мы вместе обсуждаем сложные решения, коллективно ищем лучший выход из ситуации. Если чего-то недопонял — всегда можно спросить у товарищей, ребята подскажут. У нас так принято: собственный мозг включать обязательно, но и плечо напарника чувствовать постоянно.

После тяжелых смен, наполненных грохотом составов и физическим напряжением, Данил находит отдых в тишине. Его главная страсть — рыбалка.

— Тишина, спокойствие, удочка в руках — это лучшая перезагрузка: побыть наедине с природой, чтобы завтра снова вернуться к родному гулу магистрали, — улыбается он.

В железнодорожной биографии Виктора Кравцова нет длинного списка сменных должностей или переездов. 1 мая 1998 года он поступил в Иловайскую дистанцию пути и вот уже двадцать восемь лет трудится на одном участке. О таких людях говорят: соль земли, ведь именно на их плечах держится безопасность стальных магистралей.

Виктор Кравцов — потомственный железнодорожник. Его отец всю жизнь ремонтировал электровозы, мама работала осмотрщиком вагонов, а крестный был мастером пути. В непростые девятые железная дорога стала для молодого человека островком стабильности.

— Я был рад, что взяли на работу, — вспоминает Виктор Николаевич. — Начинать монтером второго разряда под руководством мастеров Владимира Смаги и Акифа Гасанова. Через девять месяцев уже сдал на третий разряд. С тех пор никуда не уходил, хотя я и станочник широкого профиля, и стропальщик. Но путейское дело не отпускает, оно уже в душе.

Типичный день монтера пути — это не только работа молотком или ломом, а и предельная бдительность.

— Идешь по рельсам, например, шесть километров в одну сторону. Нужно проверить каждый болт, каждое соединение, присмотреться к состоянию полотна, — рассказывает он. — В нашей профессии внимательность — это главное. Ты должен видеть все. Особенно сегодня: любая неисправность или подозрительная деталь — это зона твоей ответственности.

За годы работы Виктор Николаевич прошел сотни километров в капитальных и средних ремонтах по всей Донецкой железной дороге. А самым приятным моментом называет модернизацию родного околотка, когда уложили полностью



Виктор Кравцов

новый путь. «Работать на новом всегда легче и радостнее», — улыбается мастер.

— Бывало всякое: и снег, и ветер, и ледяной дождь в лицо. Обедает у костра, греешься — в этом есть своя суровая романтика. Были и светлые моменты — награждали грамотами за добросовестный труд. Но главное для меня — это взаимопонимание в коллективе. Когда мастер и бригадир слышат тебя, а ты их — тогда

любая задача по плечу.

Сегодня Иловайская дистанция пути переживает непростые времена. Многие коллеги ушли на фронт, людей не хватает, нагрузка на оставшихся возросла в разы.

— Тяжело, конечно, скрывать не буду, — признается Виктор Николаевич. — Но мы справляемся. Наша задача сейчас — удерживать дорогу, сохранять ее работоспособность. Мы работаем до победного, понимая, что от нас зависит, пройдут ли поезда вовремя и безопасно.



Анатолий Болтенков

За спиной монтера пути Луганской дистанции пути Анатолия Болтенкова больше 40 лет стажа. Его трудовая биография началась в 1985 году, сразу после службы в армии. Первым местом работы стало предприятие «Луганскпозгрузтранс». Сначала он трудился составителем поездов — работа живая, динамичная, требующая предельного внимания. Однако в середине 90-х жизнь внесла свои коррективы: должность сократили, и Анатолий Михайлович стал монтером пути.

С тех пор прошло почти три десятилетия. В 2020 году, когда «Луганскпозгрузтранс» оказался на грани закрытия, Анатолий Болтенков перешел в Луганскую дистанцию пути. Опыт, накопленный десятилетиями, позволил ему быстро стать своим на новом месте.

Анатолий Михайлович убежден: в работе путейца важна не только физическая сила, но и умение понять суть процесса.

— В любую специальность нужно сначала вникнуть, узнать все тонкости и нюансы, — рассуждает он. — Главное — не стесняться спрашивать у опытных коллег. Тебе всегда объяснят, если чего-то не понял. Профессия тяжелая, скрывать тут нечего, но работа мне по-настоящему нравится. Это настоящий мужской труд.

Рабочий день Анатолия Болтенкова состоит из задач, которые стороннему наблюдателю могут показаться будничными, но от них напрямую зависит безопасность движения. Смена лопнувших шпал, выправка просядок, рихтовка, смазка стыков — это регулярный кропотливый труд.

Когда погода вносит свои коррективы, в жизни путейцев бывают по-настоящему сложные дни. Анатолий Михайлович вспоминает сильные снегопады прошлых лет, когда стихия буквально парализовала пути.

— Мы день и ночь боролись со снегом. Но, когда вносишь свой вклад в общее дело и видишь результат, это греет душу.

О своем коллективе второго околотка Анатолий Михайлович говорит с особой теплотой, подчеркивая: «У нас небольшая, но сплоченная команда». Шесть монтеров пути, два бригадира, мастер — и каждый уверен в плече товарища.

Михаил Сотников — опытный работник Штеровской дистанции пути, он знает цену каждого забитого костыля и каждого пройденного километра. Его путь в профессии начался в 2010 году в Дарьевской дистанции пути. Первый же

выезд на объект стал для молодого путейца серьезным экзаменом: предстояла замена рельсошпальной решетки в составе ремонтного комплекса.

— Было очень тяжело, устал невероятно, — вспоминает Михаил Павлович. — Но именно тогда я понял: если выдержал, значит, справлюсь и дальше. Работа путейца — это труд для сильных духом.

Сегодня Михаил Сотников трудится на станции Изотово. Недавно здесь прошел капитальный ремонт, и для него это — событие особой важности.

— Положили новую рельсошпальную решетку. Теперь и в обход ходить, и работать — одно удовольствие. Когда видишь результат такого масштаба, понимаешь, что вся эта тяжелая работа делается во благо.

Профессия монтера пути уникальна тем, что в ней вековые традиции соседствуют с современными технологиями. Михаил Павлович с интересом освоил новый электроинструмент, который значительно облегчает физический труд и экономит время. Но «старых товарищей» путейцы не забывают.

— Лом, лапа, путейский молоток — без них никуда. Это инструменты, которыми работали сто лет назад и которые будут нужны всегда, — улыбается мастер. — Но развитие радует: прогресс делает нашу работу эффективнее.

Многие работники Штеровской дистанции пути сейчас защищают Родину. Оставшиеся сплотившись еще сильнее, став единым слаженным звеном, где жизнь и безопасность каждого зависят от напарника.

— Путейская работа — это всегда командный труд, — уверен Михаил Павлович. — Я не могу без него, он не может без меня. Мы друг на друга надеемся, друг друга страхуем.

Этому единству его учили старшие товарищи. Они объясняли не только, как правильно зашивать костыли или работать с шаблоном, но и куда смотреть, на какие поломки обращать внимание.



Михаил Сотников

Ведь металл тоже устает: от морозов лопаются болты, от нагрузок крошатся шпалы. Задача монтера — увидеть проблему раньше, чем она станет опасной.

Особая часть работы — обеспечение безопасности при проходе поездов. Этот ритуал отточен до автоматизма: когда вдалеке показывается состав, монтеры отходят на безопасное расстояние и встречают поезд желтым флажком.

— Бдительность — это первое дело, — говорит Михаил. — Нужно смотреть по сторонам, оповещать коллег. Поезд проезжает — работа продолжается, но внимание не ослабевает ни на секунду.

Михаил Сотников верит в будущее своей профессии и очень ждет пополнения в рядах путейцев. А пока монтеры пути каждый день выходят на линию, чтобы стальная нить магистрали оставалась надежной и крепкой.

ПМС-9: девять десятилетий в строю

(Окончание. Начало на стр. 1)

Среди тех, кто не бросил предприятие в самые тяжелые времена: Николай Чаленко, Юрий Никулин, Евгений Поляков, Артем Сухов, Сергей Давыдов, Юрий Веровский и многие другие.

Символом несломленного характера путейцев по праву считается памятник монтеру пути, установленный на территории ПМС-9 в 1980 году. В 2014-м во время боевых действий его разрушили украинские националисты. Но стойкость дебальчан проявилась и в этот раз: благодаря главному архитектору города Николаю Кириллову в апреле 2015 года памятник был отреставрирован, став олицетворением мирного будущего и трудовой доблести дебальцевских путейцев.



Мастер дорожный Сергей Русаков с монтерами пути

Предприятие уже частично восстановлено и продолжает выполнять свои функции по обеспечению безопасности движения поездов. Масштабная программа полной реконструкции и возрождения базы намечена на период 2026 - 2029 годов.

После 2014 года задачи предприятия изменились, но его значимость только возросла. Сегодня Дебальцевский участок работает на станциях Криничная, Ханженково, Енакиево и активно восстанавливает разрушенные железнодорожные пути Новороссии.

– Наверное, самые тяжелые объекты, на которых приходилось работать – это участки после боевых действий, когда нужно было восстанавливать путь буквально под обстрелами или после работы саперов, – уточняет Владимир Иванович. – В такие моменты люди ра-

ботают на пределе возможностей.

Главная сила предприятия – это ее люди. Костяк Дебальцевского участка составляют монтеры пути, машинисты строительно-дорожных машин тяжелого типа, дорожные мастера, мастера бригады, инженерно-технические работники. Привыкшие жить «на колесах» в вагонах-городках, они не боятся ни 40-градусной жары, ни ледяного ветра.

– Если сравнивать коллектив тогда и сейчас, контраст поражает. Раньше в ПМС-9 трудились до 600 человек, выполнявших колоссальные объемы работ вручную. Сегодня в условиях продолжающейся специальной военной операции на Дебальцевском участке трудятся всего 35 человек, и вместе мы преодолеваем все трудности, – подчеркивает Владимир Чаленко. – Выделить кого-то очень сложно, но все-таки хотелось бы отметить людей, которые проработали на предприятии не один десяток лет. Это монтеры пути Александр Оселедец, Михаил Шапоткин, машинисты ЖСМ Александр Поротиков, Валерий Коновалов, Юрий Веровский, мастера Артем Сухов, Евгений Поляков, диспетчер Евгения Веровская, машинист козлового крана Светлана Белякова, составитель поездов Сергей Поляков и другие. Это люди, которые любят и дорожат своим предприятием.

В феврале 2022-го многие работники ПМС-9 сменили оранжевые жилеты путейцев на военную форму. К сожалению, не все вернулись с поля боя. При выполнении боевых задач погибли Николай Панченко, Сергей Лебедеко, Дмитрий Климас, Евгений Дудченко, Виталий Тищенко, Андрей Шкодин, Александр Петруновский.

На предприятии установлен уголок памяти павшим воинам. Их имена теперь навсегда вписаны в историю предприятия как символ мужества тех, кто строил дороги и защищал их ценой собственной жизни.

– В день 90-летнего юбилея мы с глубоким уважением вспоминаем всех, кто строил ПМС-9 с первого колышка, и тех, кто посвятил родному предприятию многие годы жизни, – подчеркивает Владимир Чаленко. – Особая благодарность ветеранам, которые не просто строили дороги, но и создавали ту профессиональную среду, в которой выросли мы. Имена легендарных бригадиров и механиков навсегда вписаны в летопись



Коллектив и ветераны Дебальцевского участка ПМС-191 вместе с почетными гостями торжественного мероприятия, посвященного 90-летию предприятия.

ПМС. Среди них – почетные железнодорожники Андрей Петрович Коловоротный и Михаил Васильевич Чалый, а также их коллеги, чей стаж и опыт вызывают искреннее восхищение: Владимир Николаевич Блажко, Николай Федорович Иванов, Иван Кириллович Красюк, Николай Степанович Дубий, Иван Андреевич Ситало. Именно они заложили стандарты работы, которые позволяют Дебальцевскому участку и сегодня качественно выполнять поставленные задачи.

Работа в путевом хозяйстве всегда держалась на семейственности. На предприятии работают целыми поколе-



Машинист ЖСМ Сергей Давыдов

ниями. Это трудовые династии Лутаев, Нагорских, Коловоротных, Борождко, Давыдовых, Селевко, Чаленко, Дубий, Беляковых, Веровских, Сухоставец.

Молодежь, которая приходит из железнодорожных техникумов и институтов, закрепляется за опытными ма-

стерами. Ведь теория – это хорошо, но научиться чувствовать путь можно только на перегоне с инструментом в руках. Овладеть секретами профессии молодых учат Николай Чаленко, Сергей Русаков, Юрий Веровский.

Празднование юбилея прошло в теплой, почти семейной атмосфере.

Официальная часть праздника была наполнена словами признательности и глубокого уважения к труду путейцев. Поздравляя коллектив с юбилеем, начальник ПМС-191 Геннадий Анатольевич Бурлачок особо отметил уникальный характер дебальцевских железнодорожников:

– Работники дебальцевского подразделения всегда отличались особым упорством и творческим подходом к самым сложным задачам. Ваш профессионализм – это гарантия того, что железная дорога будет жить и развиваться при любых обстоятельствах.

Завершая торжественную часть, Владимир Иванович Чаленко обратился к тем, кто ежедневно выходит на пути:

– Желаю всем прежде всего мира и крепкого здоровья. Пусть наше оборудование никогда не подводит, а «окна» всегда закрываются вовремя. Желаю семейного тепла, ведь наши близкие – это наш тыл, который ждет нас из бесконечных командировок.

Для сотрудников и ветеранов ПМС-9 был организован праздничный концерт, который на несколько часов позволил отвлечься от суровых будней. Присутствующие получили незабываемые эмоции и заряд отличного настроения.

Ольга КРАМАРЕНКО

Комиссионное обследование железнодорожных переездов



Осмотр железнодорожных переездов осуществляется комиссией под председательством владельца инфраструктуры ФГУП «Железные дороги Новороссии». В состав комиссии входят представители МТУ Ространснадзора по ЮФО, подразделений Госавтоинспекции, владельца участка автомобильной дороги, пересекающего обследуемый железнодорожный переезд, представители

органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и (или) местного самоуправления.

Порядок проведения ежегодного комиссионного осмотра железнодорожных переездов и требования к их содержанию установлены в приказе Минтранса Российской Федерации от 05.10.2022 № 402 «Об утверждении Условий эксплуатации железнодорожных

С 1 апреля по 1 июля 2026 года наступил период проведения владельцами инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования ежегодного комиссионного осмотра железнодорожных переездов, находящихся на их балансе.

На железнодорожном транспорте Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской и Херсонской областей эксплуатируется более 650 железнодорожных переездов. Внимание Ространснадзора к вопросам безопасности движения на железнодорожных переездах обусловлено, в первую очередь, высокой тяжестью последствий столкновений на них.

За прошедший год на железнодорожных переездах было допущено 4 столкновения автотранспортных средств с железнодорожным подвижным составом, в результате которых пострадало 2 человека, 1 из которых был смертельно травмирован.

Несмотря на то, что все столкновения были допущены по вине водителей автотранспортных средств, Ространснадзор уделяет особое внимание техническому состоянию и содержанию в исправном состоянии железнодорожных переездов, участвуя в ежегодных комиссионных обследованиях железнодорожных переездов.

Важно отметить, что согласно Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 19 декабря 2024 г. № 447 «О внесении изменений в Условия эксплуатации железнодорожных переездов, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 5 октября 2022 г. № 402» при возникно-

вании дорожно-транспортного происшествия с железнодорожным подвижным составом на железнодорожном переезде владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования или владелец железнодорожных путей необщего пользования в течение 15 календарных дней со дня возникновения такого дорожно-транспортного происшествия должен провести комиссионное обследование принадлежащих им железнодорожных переездов и участка автомобильной дороги на расстоянии не менее 300 метров от железнодорожного переезда.

Результаты Комиссионных обследований будут опубликованы на официальном сайте Ространснадзора.

Егор БОНДАРЕНКО,
начальник отдела МТУ
Ространснадзора по ЮФО

Мы выстояли и продолжаем вести поезд

В честь профессионального праздника – Дня машиниста – три работника Железных дорог Новороссии получили Благодарственные письма начальника дирекции тяги Северо-Кавказской магистрали Алексея Кулагина. Машинист локомотивного депо Родаково Олег Семко, машинист локомотивного депо Ясиноватая Сергей Свидерский и машинист локомотивного депо Дебальцево Николай Кустов были отмечены за безупречный труд и верность профессии. Церемония награждения проходила в Ростове-на-Дону.

Одним из тех, кто поднялся на сцену под аплодисменты коллег, стал Олег Семко.

– Признаться, выйти на сцену было по-настоящему волнительно, – делится впечатлениями Олег Валентинович. – В этот момент чувствуешь не просто гордость за свой труд, а понимаешь масштаб нашей общей работы. Эта награда – признание того, что несмотря на все испытания мы выстояли, сохранили движение и продолжаем вести поезд.

Олег Семко пришел на железную дорогу в 1996 году. Начиная помощником машиниста в локомотивном депо Дебальцево, впитывал специфику профессии, «накатывал» опыт.

В 2014 году, когда начались боевые действия, Олег Валентинович с коллегами выходил на охрану тепловозов на станции Коммунарск. Позже технику передислоцировали в Родаково – так он стал машинистом локомотивного депо Родаково.

Сегодня Олег Семко – признанный мастер грузового движения. Его маршруты проходят через Дебальцево, Стаханов, Валуйки, Новосемейкино.

– Сейчас идет тенденция на максимальные веса. Мы вводим составы по 6000, 6200 и даже 6400 тонн, – рассказывает Олег Валентинович. – Это огромная нагрузка. Есть очень сложные участки с тяжелыми подъемами: например, с Меловой до Дебальцево, до Кипучей или со Стаханова до станции имени Крючкова. Там тепловоз работает на пределе возможностей. Если в такой момент встанешь на бугре, все – тяжелый состав уже не возьмешь с места. Нужно чувствовать машину, постоянно следить за приборами, заранее понимать любые отклонения и уметь предотвратить поломку еще до того, как она случится.

Особая боль для каждого машиниста – беспечность людей на путях и переездах. Олег Семко подчеркивает: многотонный состав – это не автомобиль, его невозможно остановить мгновенно.

– Бывает, люди переходят пути по своим привычным тропкам и просто не замечают поезд. Нужно понимать: когда я заметил пешехода, то уже физически не успею притормозить. Тормозной путь локомотива зависит от скорости и веса. Если состав груженный и идет на скорости – это сотни метров инерции. Грузный поезд будет тормозить в два, а то и в три раза дольше, чем порожний.

Не меньше проблем машинистам доставляют и водители на переездах.

– Едешь, а он смотрит на тебя и продолжает переезжать. А ты в кабине в эти секунды решаешь: бить по тормозам или нет? Все они геройствуют,

пока не случится беда. А потом начинаются оправдания: «Не видел», «Не знал». Машинист видит все, но законы физики обмануть не может.

Специфика работы в прифронтовом регионе накладывает свой отпечаток. Олег Семко готов к выполнению любых задач. Если из-за обстрелов или непогоды происходит отключение электроэнергии, его тепловоз превращается в спасательный локомотив. Он загоняет его под пассажирские электропоезда и тянет, чтобы люди вовремя добрались домой.



Николай Кустов

– Секрет прост – никогда не нервничать, – улыбается наш собеседник. – В нашей кабине хладнокровие – такой же важный инструмент, как и контроллер машиниста.

Николай Кустов – представитель железнодорожной династии: его дед и отец всю жизнь трудились на стальной магистрали. Поэтому выбор профессии был для него делом решенным.

– Я видел труд отца и деда, понимал его важность, что сформировало мой характер еще до того, как я впервые вошел в кабину, – говорит Николай Константинович.

После окончания Дебальцевского техникума железнодорожного транспорта Николай Кустов поступил в локомотивное депо Дебальцево. В 1990 году ушел в армию, попал в железнодорожную учебку в Волгограде, получил права МПС. Его армейская биография впечатляет географией – от Приволжской железной дороги до суровой Карелии под Петрозаводском.

В 1992-м Николай вернулся в родное депо. Полгода поработал помощником, затем машинистом на маневрах, а в 1995-м успешно «обкатался» и перешел в колонну пассажирского движения.

Его плечи обслуживания охватывали огромные территории. Пока существовало прямое общение, Николай Константинович водил поезд на Миллерово, Лихую, Старобельск и Купянск. Последний рейс в те края он совершил в 2014 году – после начала боевых действий карди-

нально изменились привычные маршруты.

С 2017 по 2021 год Николай Кустов работал машинистом-инструктором. Это был важный этап передачи бесценного опыта.

– Специфика здесь проста: если ты пользуешься авторитетом у людей, если твои собственные знания и база крепкие, то сможешь научить других, – говорит он. – Моя задача была не просто привести человека в профессию, а научить его любить свою работу, относиться к ней со всей серьезностью.

Сейчас Николай Константинович водит пригородные поезда сообщением Дебальцево – Иловаяйск. Чаще всего управляет маневровым тепловозом ЧМЭЗ, к которому прицеплен пассажирский вагон, но при необходимости садится и за мощный 2ТЭ116. И хотя у него есть права на управление электровозом, тепловозное дело остается основным.

В памяти каждого машиниста есть рейсы, которые не забываются. Для Николая Кустова одним из таких стал случай в поездке из Купянска в Дебальцево.

– В поезде беременной женщине стало плохо. На станции ей сделали укол, но надо было доехать до Лисичанска, – вспоминает Николай Константинович. – Мы очень за нее переживали, но все закончилось благополучно.



Сергей Свидерский

Для Николая Кустова не существует разницы между пассажирским составом в 24 вагона и маленьким пригородным поездом.

– Хоть три человека едут, хоть полные вагоны, ты везешь людей – это самое главное. Ответственность за их безопасность впитывается в кровь с годами.

Работа машиниста – это колоссальный стресс и нагрузка. «Здоровье у нас на первом ме-



Олег Семко

сте», – подчеркивает Николай Константинович. Чтобы оставаться в строю, он активно занимается спортом.

Надежный тыл для него – это семья. Жена Алла – дочь машиниста, поэтому с полуслова понимает все трудности его работы. Ее поддержка позволяет Николаю Кустову уже более тридцати лет оставаться верным выбранному пути.

Для машиниста локомотивного депо Ясиноватая Сергея Свидерского выбор профессии не был случайностью. Он вырос в железнодорожном квартале, в семье железнодорожников. Эта особая среда со своими негласными правилами воспитывала его характер с малых лет.

– Нас так растили: не дай бог кто-то пошумит во дворе или в подъезде, хоть днем, хоть ночью. Все знали: люди отдыхают после смены. Если нарушишь тишину – от отца влетит незамедлительно, – вспоминает Сергей Владимирович.

В 1988 году Сергей поступил в Ясиноватское железнодорожное училище. Свой путь в депо он начал еще до армии.

Вернувшись в 1993-м, сначала работал слесарем. Эта «школа металла» позволила ему изучить локомотив изнутри. В 1995 году Сергей Свидерский впервые выехал в рейс помощником машиниста, а вскоре и сам возглавил локомотивную бригаду.

За годы службы он освоил разные машины. Начиная еще на легендарных ТЭЗ, застав их последние рейсы. Но больше всего по душе – тепловоз 2ТЭ116.

– У этой машины в нашем депо своя история. В 1997 году 116-е у нас забрали, и вернулись они в Ясиноватую только в 2015-м, – рассказывает Сергей Владимирович. – Для меня это был особенный момент. Когда-то я ездил на них помощником, а в 2015 году уже сам поехал машинистом. Из всех машин, на которых довелось работать, эта – моя самая любимая. В ней есть все: и мощь, и надежность. Но она строгая – ошибок не прощает.

Сегодня Сергей Свидерский успешно работает и в грузовом, и в маневровом движении. Его девиз прост и по-военному лаконичен: «Куда пошлют – туда и едем». Эта готовность выполнять любую задачу особенно

проявилась в переломные моменты истории Донбасса.

– Самым запоминающимся и тяжелым стал 2014 год. Когда начались первые обстрелы, нужно было забирать людей со станции Донецк-Северный, – вспоминает машинист. – Мне сказали: «Надо ехать». Открыли сигнал, и я поехал. Всем было страшно, ведь мы тогда еще не знали, что такое война, не привыкли к взрывам. Но мы отработали, привезли людей. Просто выполнили свой долг.

С годами работа в прифронтовых условиях стала привычной. Если в 2014-м каждый выезд был испытанием нервов, то сегодня для Сергея Владимировича это осознанная повседневная работа.

Но война – не единственное испытание на прочность: работа на сложных участках требует от машиниста еще и таланта механика.

– Помню случай на тяжелом подъеме: из-за поломки в передней секции начал уходить воздух, локомотив мог замереть на склоне, став преградой для движения, – рассказывает Сергей Свидерский. – Помощник перекрыл рукава, я быстро перешел на управление в заднюю секцию. Исправили поломку прямо на месте и с Божьей помощью взяли с места. В такие моменты чувствуешь азарт: понимаешь, что голова работает, ты можешь разобраться в технике. Каждая такая победа над обстоятельствами делает работу интересной.

Однако в профессии машиниста есть и обратная сторона – жесткие графики, которые порой крадут время у самых близких.

– Когда дочке было четыре года, был такой случай, – делится машинист. – Однажды прихожу со смены, а жена рассказывает: «Знаешь, что доча выдала? Подошла к твоей курточке и спрашивает: а что, папа с нами больше не живет?» Получалось так: ухожу – она еще спит, прихожу – она уже спит. Я тогда пошел к нарядчику: «Девчонки, дайте хоть пару дней дома побыть, пускай ребенок увидит, что я существую и никуда из дома не ушел».

Сегодня дочь Сергея Владимировича – педагог, а еще у него подрастают двое сыновей. Отец не настаивает на их выборе: «Работа машиниста тяжелая, хоть и интересная. Главное – чтобы это был их осознанный путь».

Спасать чужие жизни – это просто

Ежегодно 20 апреля в России отмечают Национальный день донора – праздник тех, для кого готовность помочь ближнему стала естественной внутренней потребностью. Накануне праздника наши коллеги, сотрудники Железных дорог Новороссии, рассказали, с чего начинался их путь в донорском движении. Эти личные истории – о том, как одно простое решение может изменить не только чужую судьбу, но и твою собственную.

Осмотрщик-ремонтник вагонов ПТО ст. Днепрорудная Мелитопольского вагонного депо Анатолий Толочко – человек-легенда в донорском сообществе. Почти 40 лет он регулярно сдает кровь, а количество его визитов на станцию переливания приближается к невероятной отметке – 240 раз.

Свой путь донора Анатолий Григорьевич начал в далеком 1987 году, сразу после возвращения из армии.



Анатолий Толочко

– В родной Белозерке тогда работала выездная бригада медиков из Токмака. Друзья предложили пойти сдать кровь за компанию, и я согласился, – вспоминает Анатолий Григорьевич. – Сначала было немного страшно, но все прошло отлично. После первого раза пришло осознание важности этого дела, и с тех пор я стал сдавать кровь регулярно, каждые два месяца. Я понимал: это необходимо людям.

В 2006 году Анатолий Толочко стал Почетным донором. О своем новом статусе он узнал буднично, во время очередного визита в центр переливания крови.

– Я приехал сдавать кровь, а врачи говорят: «Вам присвоено звание Почетного донора». Вручили удостоверение, нагрудный знак, – вспоминает железнодорожник. – Особого пафоса по этому поводу я не ощущаю. Для меня эта награда – подтверждение того, что я делаю правильное и нужное дело. Моя первая положительная группа крови востребована всегда, она всем подходит.

За сорок лет железнодорожнику не раз приходилось сдавать кровь в экстренных ситуациях. Он ездил в Запорожье, Васильевку, Днепрорудное, откликаясь на просьбы о помощи. Один из самых ярких случаев в его памяти – спасение молодого парня, пострадавшего при взрыве газового баллона.

– Парень обгорел почти полностью, ситуация была критическая, – рассказывает донор. – Нас тогда много поехало сдавать кровь в Днепрорудный. В такие моменты не думаешь о времени или расстоянии – ты просто садишься и едешь, потому что без крови человек не выживет.

Сегодня Анатолий Григорьевич сохраняет отличную форму, что позволяет ему оставаться в строю доноров. Его секрет прост, но требует дисциплины: полное отсутствие алкоголя и правильное питание.

Ввиду последних событий Анатолий

Толочко считает донорство особенно актуальным.

– Ребятам, которые нас защищают, кровь нужна постоянно, – говорит он. – В нынешних условиях вопрос донорства стал вопросом выживания. И если я могу помочь тем, кто на передовой, я обязательно должен делать это – как гражданин и как человек.

Путь к донорству исполняющего обязанности начальника Мелитопольской дистанции электроснабжения Евгения Чемерова начался два десятка лет назад. Двадцатилетним парнем он пришел на станцию переливания вовсе не ради подвига.

– Меня «соблазнили» коллеги, – с улыбкой вспоминает Евгений Витальевич. – Тогда за сдачу крови давали талоны на разные товары. Ребята попросили: «Пойдем с нами, нам очень нужны талоны». Я согласился. Сначала было непривычно, даже голова слегка закружилась. Так было и во второй, и в третий раз – ребята на талоны покупали то, что им нужно, а я радовался отгулам. Но потом я втянулся. Талоны коллегам отдавать перестал, брал на них шоколад и раздавал симпатичным девушкам.

Шутки шутками, но со временем пришло глубокое понимание: донорство – это шанс на жизнь для тех, кто оказался в беде.

– Я начал целенаправленно сдавать кровь для детей, больных раком, – рассказал Евгений Чемеров. – Тогда еще не было общей базы, и можно было направить помощь конкретному человеку. Я часто сдавал кровь для детской онкологии в Запорожье. Когда люди просят помочь их близким, я никогда не спрашиваю о причинах. Зачем лишние вопросы, когда у человека горе? Просто идешь навстречу и делаешь, что можешь. Всегда бесплатно.



Евгений Чемеров

Евгений Витальевич ведет исключительно здоровый образ жизни: не пьет и не курит. Его третья положительная группа крови – востребованная, поэтому он стабильно 4–5 раз в год посещает центр переливания. В 2024 году его многолетний вклад был отмечен официально: ему торжественно вручили удостоверение и медаль Почетного донора РФ.

Несмотря на внушительную цифру – 100 донаций – Евгений Чемеров не считает себя героем.

– У меня нет такого чувства: «Ух, я донор!», – признается Евгений Витальевич.

– Просто на подсознательном уровне приятно, что ты кого-то спас, кому-то помог. Сейчас врачи сами распределяют кровь из общей базы туда, где она нужнее всего.

Среди сотен людей, которые спешат на станции переливания крови, есть те, кого врачи ждут с особым нетерпением. Максим Кондрашов, составитель поездов станции Штеровка, – один из них. Его кровь – первая отрицательная – считается универсальной: в экстренных ситуациях она подходит любому человеку.



Максим Кондрашов

Первый раз он сдал кровь в 2006 году – это была история о настоящей рабочей солидарности.

– Коллега по работе попал в больницу, ему требовалась срочная операция и донорская кровь, – вспоминает Максим Юрьевич. – Мы тогда пошли сдавать всем коллективом. Именно в тот момент я осознал, насколько просто и одновременно важно помогать людям таким способом.

Последние восемь лет Максим Кондрашов сдает кровь каждые два-три месяца. Если никто из знакомых не просит о помощи адресно, он сдает кровь для нужд хирургии – там она всегда нужна.

Максим Юрьевич уверенно приближается к почетной отметке в 40 донаций. В этом вопросе его главной опорой стала супруга Любовь.

– Семья меня всецело поддерживает. Жена внимательно следит за моим питанием, особенно когда подходит время очередной сдачи. «Ешь печенку, там много железа, не забывай про яблоки», – говорит она. Стрессы и неправильное питание сильно влияют на уровень гемоглобина, а доктор строго следит за показателями: если гемоглобин низкий – к сдаче не допустят. Поэтому для меня здоровый образ жизни – это необходимость.

Максим Кондрашов отмечает, что помимо морального удовлетворения, донорство несет и вполне ощутимые социальные гарантии.

– Государство активно поддерживает доноров. За каждую сдачу крови предусмотрена финансовая выплата, сейчас это около тысячи рублей, и эта сумма ежегодно индексируется. Кроме того, нам официально полагается два выходных дня – в день сдачи и следующий за ним.

Сегодня Максим Кондрашов сдает цельную кровь и плазму, а также старается приобщать к донорскому движению окружающих. Он понимает, что у многих есть страхи или медицинские противопоказания, но уверен: каждый новый донор – это огромная победа.

– Звание Почетного донора – это хорошая цель, но даже если его не будет, я не перестану ходить в центр переливания, – рассуждает Максим Кондрашов. – Пока я здоров, пока есть возможность – я буду это делать. Мне приятно

осознавать, что я кому-то помог. Когда же удастся убедить человека стать донором – это тоже дорогого стоит.

Для начальника пункта технического осмотра вагонного депо Волноваха Александра Васильченко День донора – не просто дата в календаре, а образ жизни. Человек стальной закалки, он не привык к громким словам, но точно знает: его кровь – это чей-то шанс на жизнь – будь то раненый боец на передовой или ребенок в онкологическом отделении.

Первый опыт донорства у Александра Васильченко случился еще в 16 лет, когда он был студентом училища. Однажды они с друзьями зашли в центр переливания крови, мимо которого каждый день ходили на занятия.

– Конечно, в первый раз было страшно, – признается Александр Викторovich. – Но, когда вышел оттуда, настроение было совсем другим. Понимал важность того, что сделал. Это чувство осталось в душе навсегда: каждый раз, сдавая кровь, я осознаю, что помогаю людям.

Долгое время Александр Васильченко сдавал кровь периодически, но с началом специальной военной операции донорство стало для него регулярным и глубоко осознанным делом.

– Ребятам на фронте кровь очень нужна, – говорит Александр Викторovich. – Они рискуют собой, гибнут от потери крови, и я понял, что не могу оставаться в стороне. Мой стимул прост: помочь тем, кто воюет. Если я могу хоть так поддержать ребят, я буду это делать.

Александр Васильченко готов помочь каждому. Он ездил в Донецк, чтобы сдать кровь для детей с онкологическими заболеваниями, всегда откликался на просьбы знакомых и коллег. Одной из самых запоминающихся стала история помощи коллеге-железнодорожнику Сергею Бессмертному.



Александр Васильченко

– Мы работали вместе с 2004 года, я тогда только устроился. Когда он попал в больницу и ему срочно потребовалась помощь, я пошел и сдал кровь, не задумываясь. Теперь он при встрече всегда говорит: «Мы с тобой одной крови». И это чистая правда – железная дорога и общая беда связывают людей крепче любых уз.

Александр Викторovich смог увлечь донорством и свою семью. Его жена Наталья Сергеевна, сотрудник Волновашского Центра бухгалтерского учета, теперь тоже регулярно посещает станцию переливания. Сын, курсант высшего военного училища, – тоже донор.

– Мне без разницы, куда именно пойдет моя кровь: бойцам на СВО или детям в больницу. Главное, чтобы была польза, – рассуждает Александр Васильченко. – Донорство – это чувство выполненного долга, и я знаю, что моя кровь спасает чьи-то жизни.

Отличная подготовка и боевой настрой



Любительский футбольный клуб «Локомотив» – сборная команда лучших футболистов-железнодорожников Новороссии. Уже одиннадцать лет игроки ЛФК «ЖДН» отстаивают спортивную честь предприятия, а в рабочее время трудятся в его различных подразделениях. Мы узнали у членов нашей команды, как им удается совмещать нелегкую и ответственную работу с любимой спортивной игрой.

– осмотровик-ремонтник вагонов 5 разряда вагонного депо Коммунарск, Сергей Тучков – начальник станции им. Кашпарова Луганского филиала ФГУП «ЖДН».

Голкипер нашей команды Алексей Маков работает начальником района контактной сети Иловыйск Иловыйской дистанции электроснабжения Донецкого филиала ФГУП «ЖДН».

– Железнодорожником я стал по совету родителей, – вспоминает вратарь. – Мой отец Николай Викторович работает начальником строительного участка. На дороге он трудится больше тридцати лет, это мастер на все руки. Я же начал в энергоучастке с должности монтера третьего разряда, потом – четвертого. Затем отучился на пятый разряд, стал электромехаником контактной сети, потом старшим электромехаником и теперь – начальником. Во время учебы было, наверное, сложнее всего – многое было непонятно: масса информации, всяких нюансов. Но как только началась практическая работа, стало легче – опытные работники всегда поддерживают и помогают. Электричество вообще штука тонкая – с ним и дружить нужно, и в меру побаиваться – как залог техники безопасности. Еще одна основа качественной работы – коллективный дух.

Слаженность и взаимовыручка важны и в труде, и на спортивном поле.

Локомотивщик Олег Петровский тоже с детства восхищался работой своего отца Валерия Викторовича – машиниста электровагона.

– На железке маневровым диспетчером и дежурным по станции Кумшацкий работала моя бабушка Светлана Безлюдная. Дед Анатолий Федорович был машинистом на шахте, возил уголек, – рассказывает футболист. – А батя брал меня, десятилетнего, с собой в рейс, и это было впечатление на всю жизнь. Шикарная природа по пути следования поезда, из окна было видно, как вдоль дороги бегают зайцы и косули – в общем, настоящее путешествие. Наверное, тогда уже я все для себя решил в плане выбора профессии. С 2006 года я работал слесарем ходовых частей, а с 2008 года и до сих пор – помощником машиниста. За это время имел дело с локомотивами ВЛ8, ВЛ10, 2ТЭ116 и практически всеми, которые есть у нас на дороге.

Олег Петровский признается, что совмещать работу и футбол – достаточно сложно.

– Но мы находим время, в основном – выходные. Иногда даже меняемся сменами с коллегами для участия в ответственных матчах. Бывает, ночью приходим с работы, поспим тройку часиков – и бежим на тренировку. Но это нам только в радость.

Водитель Дебальцевского участка путевой машинной

станции №191 Юрий Викторович Сучок работает на железной дороге больше тридцати лет. В свободное время он играл в футбол и тренировал в Дебальцево детскую команду «Локомотив», а еще – неоднократно выступал главным судьей на матчах железнодорожников. По его мнению, такое увлечение спортом только помогает работникам магистрали – и в плане физкультурного воспитания, да и в целом для полного ощущения жизни.

– Нам просто интересно испытывать себя, стараться добиваться классных результатов – и в работе, и на футбольном поле. И очень хорошо, что у ребят и молодых, и уже опытных это получается.

Только за последние несколько лет сборная ФГУП «Железные дороги Новороссии» завоевала Кубок по мини-футболу среди министерств и ведомств ДНР, золотые медали второй лиги чемпионата Донецка сезона 2018-2019, становилась бронзовым призером летнего первенства первой лиги Донецка и чемпионата ДНР сезона 2020-2021, серебряным призером первой лиги чемпионата Донецка 2019-2020 и Кубка воссоединения Донбасса с Российской Федерацией 5х5 в 2023 году, финалистом Кубка воссоединения Донбасса с Российской Федерацией в 2024 году, серебряным призером Высшей лиги Зимнего Чемпионата ДНР по футболу в формате 8х8 сезона 2025-2026.

Александр КОВАЛЕНКО

В среде знатоков футбола на Донбассе ЛФК «ЖДН» известен как амбициозный, сильный и перспективный спортивный коллектив. В настоящее время сборная ФГУП «Железные дороги Новороссии» по футболу принимает участие в Кубке Футбольного Единства и готовится к играм в Кубке ОАО «РЖД» – крупнейших соревнованиях такого рода для железнодорожников-футболистов. Они будут проходить в Сочи с 26 по 30 апреля.

Как отмечает руководитель команды, начальник отдела договорной работы департамента организации закупок ФГУП «ЖДН» Олег Сучок, хорошая спортивная подготовка и настрой на победу во многом обеспечены надежной поддержкой руководства Железных дорог Новороссии, Дорпрофжел и верных болельщиков.

– Мы всегда стараемся быть лучшими, стремимся только к победному результату, – говорит заместитель руководителя команды Владислав Александров. – Все по-настоящему выкладываются на поле, как единый мощный механизм. И в

этом большая заслуга профессионального духа участников нашей команды – практически все прошли классную закалку, работая на магистрали каждый по своей специальности. Поэтому любой наш игрок требователен к самому себе, четко и качественно выполняет свою работу и всегда готов прийти на помощь товарищу.

Среди участников команды ЛФК «ЖДН» – работники практически всех основных железнодорожных профессий. Так, монтерами пути 4 разряда Дебальцевской дистанции пути работают братья Игорь и Руслан Холявки и играющий тренер нашей сборной Владимир Чирков. Братья Владислав и Станислав Гарненко, а также Александр Пантюхов – слесари-ремонтники ТЧ-14. В том же локомотивном депо Дебальцево помощником машиниста тепловоза и электровагона работает Олег Петровский, слесарем-инструментальщиком – Артем Абрамов. Антон Сидоренко трудится главным инженером Дебальцевской дистанции по эксплуатации зданий и сооружений. Александр Заец

Мир творческих открытий и побед

Жителям нашего региона давно хорошо знаком Детский дом культуры железнодорожников в Донецке. В прошлом году он обрел новый статус и по-прежнему дарит новые знания и умения детям работников нашей магистрали и всем желающим.

В стенах участка дополнительного досуга Детской железной дороги Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» ребята ждут новые открытия: здесь успешно работают кружок раннего интеллектуального развития «Познайка» и творческая изостудия «Радуга».

Кружок «Познайка» специализируется на разностороннем развитии детей 4 - 5 лет, что является основой для качественной дошкольной подготовки. Руководит кружком опытный старший инструктор Валентина Борисова.

Здесь развивают потенциальные возможности ребенка в разных областях знаний (чтение, развитие речи, математика, письмо, знакомство с окружающим миром).

В студии изобразительного искусства «Радуга» ребята осваивают разные техники рисования, изучают художественные стили и направления, развивают индивидуальные способности, учатся выражать себя через искусство, уча-

ствуют в конкурсах разного уровня. Студией «Радуга» руководит член Международного союза педагогов-художников, инструктор-художник Анатолий Дзюбан.

Нынешний учебный год стал для воспитанников изостудии «Радуга» периодом выдающихся достижений. Ребята активно участвовали в международных и всероссийских конкурсах, тематика которых охватывала ключевые вехи истории, национальные праздники и традиции родного края.

В XXXV передвижной выставке «Я вижу мир: Мир нашему дому», посвященной Победе в Великой Отечественной войне, победителями стали Полина Зоренко, Вероника Бондаренко и Юлия Митина.

Ярким событием стало участие воспитанников «Радуги» в конкурсе «Калейдоскоп России», приуроченном ко Дню Народного Единства, который проходил в Объединенных Арабских Эмиратах (г. Дубай). Работы Евы Пи-

вец и Татьяны Кононенко, наполненные любовью к родной культуре и природе, получили высокую оценку жюри и были отмечены сертификатами участников международного уровня.

Во Всероссийском конкурсе «Путь победителей: истории о защитниках Отечества», организованном Минкультуры РФ, Марина Евдощенко и Ева Пивец были удостоены почетных грамот. Тема служения Родине продолжилась и в конкурсе «Морская душа», где благодарственными письмами были отмечены София Черненко, Элина Прядко и Евгений Шевчик.

На XII Международном фестивале современного анималистического искусства «ЗооАрт» Полина Пивец завоевала сразу две награды – специальный приз куратора фестиваля и приз самому младшему участнику. Маргарита Тасиц была удостоена поощрительного диплома за особую образность исполнения.

На VIII Международном конкурсе «Моя Россия», организованном при участии Российской академии художеств, сертификаты получили Виктория Требухова и Арина Власова.

В престижном конкурсе «Узорная Буквица», который включен Министерством просвещения РФ в официальный

перечень олимпиад, воспитанники изостудии показали блестящий результат: Юлия Митина была награждена дипломом II степени, а Полина Зоренко, Арина Власова, Марина Евдощенко, Ева Пивец и Вероника Бондаренко завоевали дипломы I степени. Их работы направлены для участия в следующем этапе конкурса в Москву.

Творческая активность студии охватила и сферу спорта. Во Всероссийской виртуальной арт-акции «Энергия зимы», посвященной Дню зимних видов спорта, дипломы победителей I степени завоевали Маргарита Тасиц и Ева Пивец, а диплом II степени – Марина Евдощенко.

За каждым достижением юных художников стоит кропотливый труд их педагога. Высочайший профессионализм Анатолия Дзюбана в 2025 году получил официальное признание на государственном уровне. Руководитель «Радуги» был номинирован на Всероссийскую премию за достижения в области культуры и искусства «Севастопольская муза». Диплом номинанта в категории «За вклад в развитие культуры и искусства» стал подтверждением значимости его педагогической и творческой деятельности.

Мать и дочь: две судьбы – одна дорога

Железная дорога – это, прежде всего, люди, чьи судьбы сплетены в единое целое стальной нитью. В преддверии Дня дочери, который отмечается в России 25 апреля, наши коллеги рассказали о неразрывной связи поколений и профессиональной гордости за своих самых близких людей.

Для старшего нарядчика локомотивных бригад локомотивного депо Родаково Ирины Петровны Галяпы нынешний праздник – повод еще раз признаться в материнской любви своей дочери и коллеге Ирине Дубинской. Ирина работает нарядчиком локомотивных бригад на этом же предприятии.

В семье Ирины Галяпы – все железнодорожники. Ее отец Петр Николаевич Цымбал прошел путь от кочегара паровоза до машиниста тепловоза. Мама Варвара Афанасьевна работала вызывальщиком локомотивных бригад. Сестра Ирины была старшим нарядчиком.



Ирина Галяпа и Ирина Дубинская

– Мой муж Николай Иванович Галяпа тоже всю жизнь посвятил магистрали: работал в вагонном депо Коммунарск, принимал участие в специальной военной операции, был комиссован и сейчас трудится в локомотивном депо водителем, – рассказала Ирина Петровна. – В нашей семье из четырех человек трое работают в Родаково. Для нас депо давно стало вторым домом.

Мать всегда гордилась своей дочерью – Ира была очень целеустремленным ребенком.

– Мы до сих пор вспоминаем, как еще за месяц до первого сентября она раскладывала на столе тетрадки, книжки, – делится Ирина Галяпа. – Я говорю: «У тебя еще месяц каникул!» А она: «Нет, я должна быть готова».

Сразу после окончания Ясиноватского техникума транспортного строительства Ирина-младшая поступила в локомотивное депо Родаково. Ее главным учителем стала мама. Ирина Петровна признается: она была строгим наставником, старалась передать дочери все, что знала сама.

– Я хотела, чтобы она работала не хуже меня, и показывала все до мелочей, – вспоминает Ирина Галяпа. – А сейчас она знает даже больше, чем я! Ира очень начитанная, досконально изучает все законодательные акты, правовые нормы. Теперь я сама порой у нее спрашиваю совета.

Ирина с отличием окончила Харьковскую железнодорожную академию, получив высшее образование без отрыва от производства, стала нарядчиком локомотивных бригад. Ее непосредственным руководителем была мама, на тот момент – старший нарядчик.

– Мама была со мной гораздо строже, чем с остальными, – признается Ирина. – Мы обе прекрасно понимаем: если я допущу хоть малейшее нарушение, в первую очередь ответственность

ложится на нее как на старшего нарядчика. Никаких поблажек не было. Наоборот, требования были вдвое выше. Мы обсуждали рабочие моменты в депо, потом разбирали их дома.

Ирина вспоминает, что поначалу не могла привыкнуть к официальному обращению.

– По привычке я называла ее на работе просто «мама», пока мне в отделе кадров не сделали замечание: на предприятии нет мам или пап, есть только коллеги и подчиненные. С того момента я строго придерживаюсь этикета.

Работая вместе с мамой, Ирина Дубинская открыла для себя другие стороны самого родного человека.

– Мама дома и на работе – это два разных человека. Дома она мягкая, добрая, может снисходительно закрыть глаза на наши бытовые недочеты. Но на работе – кремень. Требовательная, любит, чтобы любая задача выполнялась четко, и этот перфекционизм я стараюсь у нее перенимать.

Несмотря на то, что мама и дочь живут в разных городах – одна в Родаково, другая в Алчевске – связь между ними не прерывается ни на день. Все праздники и выходные семья проводит вместе, а все разговоры все равно сводятся к общему делу.

– Мы обсуждаем работу везде! Новые программы, изменения в графиках – все это проживаем вместе, – смеется Ирина Петровна.

– Мы любим проводить время вместе, – дополняет слова мамы Ирина Дубинская. – Выезжаем на природу, отмечаем все большие праздники – будь то Пасха или дни рождения. Часто ездим в Луганск на празднования 1 Мая или Дня Победы. Но главная традиция нашей семьи – сборы в родительском доме. Как только выдаются свободные выходные, отец созывает всех на шашлыки. Вся наша большая семья собирается вместе и просто радуется тому, что мы есть друг у друга.



Ирина и Ксения Высочины

Ирина Высочина и ее дочь Ксения – дежурные по станции Большой Токмак.

В юности Ирина мечтала стать проводником, но жизнь распорядилась иначе – на протяжении многих лет она работала на швейной фабрике. Но гены и семейные традиции взяли свое, ведь ее отец Валерий Павлович до самой пенсии работал монтером пути, брат Андрей трудится бригадиром.

– Моя мечта сбылась в 2022 году, когда я пришла на железную дорогу – брат

позвал, – рассказывает Ирина Валерьевна. – Я выучилась на дежурного по станции и поняла: теперь я на своем месте.

В начале июня исполнится ровно год с того момента, как ее дочь Ксения впервые заступила на смену в качестве дежурного по станции Большой Токмак.

– Я часто бывала у мамы на работе, наблюдала за ее сменами, и мне понастолько нравилась эта атмосфера, – вспоминает девушка. – Я была в поисках работы, когда на станции освободилось место. Мама уговорила меня попробовать, и сегодня я могу уверенно сказать: я ни разу не пожалела о своем выборе. Мне очень близок сам ритм железной дороги, здесь отличный коллектив и четкий график.

Первые шаги в профессии Ксения делала под чутким руководством мамы.

– Мама была рядом: подсказывала, объясняла тонкости, давала именно те профессиональные советы, которые важны в нашей службе, – говорит молодая железнодорожница. – Учила тому, что не найдешь в учебниках: как уверенно вести переговоры с машинистами, как не теряться в нестандартных ситуациях и, самое главное, как до автоматизма соблюдать правила безопасности. Ее поддержка была для меня бесценной – она учила меня уверенности.

Несмотря на строгую дисциплину, которая царит на станции, Ксения так и не смогла перейти на официальное «Ирина Валерьевна». Для нее коллега в соседней смене – прежде всего, мама.

– Мы работаем в разных сменах, но профессионально связаны неразрывно, – улыбается мать. – Самым трогательным моментом для меня стало время, когда дочка начала работать полностью самостоятельно. Помню, как ей нужно было ставить на пути дрезину (спецтехнику): она все сделала четко, уверенно, без единой заминки. В тот момент я почувствовала гордость: мой ребенок стал настоящим железнодорожником!

Ксения живет отдельно, но расстояние не мешает их общению. Постоянные созвоны, встречи после смен – и о чем бы они ни начинали говорить, беседа неизменно сворачивает на «железку».

– Мы всегда были близки, но работа нас сблизила еще сильнее, – признается Ирина Высочина. – Мы делимся новостями со станции, обсуждаем рабочие моменты. Это наш общий мир, который понятен только нам двоим.

Сегодня, глядя на дочь, Ирина Валерьевна видит в ней не только родного человека, но и перспективного специалиста – сообразительную и очень целеустремленную девушку.

– Я верю: у Ксении все получится, ведь она из тех, кто, если захочет, обязательно добьется своего. А я всегда буду рядом.

Ксения искренне благодарна маме за неоценимую поддержку:

– Работа дежурного по станции требует дисциплины и внимания, но когда у тебя есть такой тыл и такой пример для подражания, все обязательно получится.

Ирина Федотова и ее дочь Дарья Ларюшкина – яркий пример преемственности поколений. Сегодня мама и дочь трудятся в Иловайской дистанции электроснабжения: Ирина Николаевна – электромехаником, Дарья – техником.

Ирина Федотова пришла в энергоучасток в 1994 году. Но железная дорога появилась в ее жизни гораздо раньше – в рассказах матери Веры Ивановны Тарабаркиной, работавшей в дистанции пути, и отца Николая Дмитриевича, по-

святившего всю жизнь вагонному депо.

– В Иловайске железная дорога – это стержень, уверенность в завтрашнем дне, социальная защита, – говорит Ирина Федотова. – Наша семья охватила почти все ключевые подразделения узла: путейское, вагонное, а мы с дочерью стали энергетиками.

История вхождения в профессию Дарьи Ларюшкиной получилась по-настоящему символической. Пятнадцать лет назад, когда 20-летняя Даша только начинала свой трудовой путь, она поступила работать на место своей мамы, которая ушла в декретный отпуск.

– Дочь подменяла меня, работая электромонтером, – вспоминает Ирина Федотова. – Я очень переживала, но Даша справилась блестяще. Когда я вернулась из декрета, коллеги в один голос хвалили ее: говорили, что работает на совесть и быстро находит общий язык с людьми. Ей действительно было интересно все – от устройства подстанций до тонкостей общения в бригаде.

Впоследствии Дарью перевели на подстанцию Ханженково – сложный и ответственный участок. Она показала себя отличным специалистом.

– Я видела, как Даша преодолевает трудности, ищет ответы на сложные вопросы, как ее уважают коллеги, – делится Ирина Николаевна. – Для матери нет ничего важнее, чем видеть своего ребенка состоявшимся профессионалом.



Ирина Федотова и Дарья Ларюшкина

На работе Дарья Ларюшкина – волевой человек, ответственный техник, но дома стальной характер уступает место безграничной нежности и материнской заботе. Она – многодетная мама, воспитывает двоих сыновей и маленькую дочку, которая в этом году готовится к выпускному в детском саду.

– Для меня Даша – настоящая берегиня очага. Она прекрасная жена и мать: печет, готовит, помогает детям с уроками и сложными школьными поделками. Это состоявшаяся мудрая женщина, – с теплотой говорит о дочери Ирина Федотова. – Мы стараемся оставлять работу за порогом, когда собираемся вместе. Дома у нас другие темы: дети, быт, планы на отдых.

В семье Федотовых любят проводить время активно: пикники на природе, игры в мяч, долгие чаепития. Это моменты, когда три поколения собираются вместе, чтобы просто побыть рядом. И, судя по всему, железнодорожная династия в ближайшее время пополнится. Младший сын Ирины Николаевны, которому сейчас 15 лет, уже твердо решил: после школы он станет железнодорожником и пойдет работать на тот же участок, где трудятся его мама и сестра.

Елена СУШКОВА

Судьба: перебирая струны рельсов

Труд локомотивщика, как ответственная и сложная работа, требует не только профессионального мастерства, но и умения полноценно отдохнуть. Набраться сил и настроиться на правильный рабочий лад многим помогают хобби и увлечения. Мы пообщались с машинистами Новороссии, для которых лучший отдых – это игра на музыкальных инструментах и радостная встреча с творческими единомышленниками.

– Всегда держаться и не останавливаться на достигнутом! – с таким девизом идет по жизни Антон Сиротенко – машинист тепловоза оборотного депо станции Должанская локомотивного депо Родаково Луганского филиала ФГУП «ЖДН».

Продолжатель династии, железнодорожником он стал 22 года назад. На выбор профессии повлиял родительский пример.

– Родители всегда поддерживали и были очень рады моему выбору, – вспоминает Антон Сиротенко. – Отец Леонид Александрович около пятнадцати лет проработал машинистом в оборотном депо станции Должанская, до этого был сотрудником военизированной охраны, диспетчером. Мама Наталья Геннадьевна и сейчас работает на дороге – дежурной по станции Изотово.

Сам Антон Сиротенко после окончания профтехучилища начал работу на дороге слесарем по ремонту подвижного состава 3 разряда локомотивного депо Основа Южной железной дороги и учился в институте. Уже через три года стал помощником машиниста тепловоза, перешел в цех эксплуатации локомотивного депо Дебальцево-Пассажи́рское, где уже через пять лет стал машинистом. С 2010 года он трудится в оборотном депо станции Должанская. За эти годы получил опыт управления тепловозами ТЭП70, ЧМЭЗ и 2ТЭ116.

Работа на таких мощных и своенравных машинах требует концентрации, стрессоустойчивости, выносливости и предельной ответственности. Как восстановить силы после смены и настроиться на новый трудовой день? Один из проверенных способов – музыка.

– Конечно, бывают разные, порой, особенно в нынешнее время, по-настоящему опасные ситуации, – признается машинист. – Но в самые тяжелые моменты мне достаточно

пропеть в мыслях какую-нибудь любимую песню, и это помогает собраться.

Свое увлечение музыкой Антон Сиротенко в полной мере реализовывает в свободное время, когда встречается с единомышленниками – друзьями, в том числе, железнодорожниками, играющими на музыкальных инструментах в творческом объединении «РокКовая станция».

– Все началось еще в юности, когда я увлекался спортивным туризмом, – вспоминает локомотивщик. – На Луганщине этот вид активного отдыха развит со времен СССР, есть много организаций и просто дружеских компаний, которые занимаются такими встречами и походами. Сын руководителя одной из них – мой товарищ Станислав Блюм – в походах, у традиционного туристского костра учил меня первым аккордам игры на гитаре. Родители и тут меня поддержали – всегда радушно реагировали на такое мое увлечение.

Со временем железнодорожник познакомился с местными активистами, которые проводят музыкальный фестиваль «Венечкина радуга» в память об уроженце луганской земли Александре Литвинове, широко известном в кругу любителей авторской песни как Веня Д’ркин. Песни рок-барда из поселка Должанский вдохновили на собственное творчество многих, в том числе Антона Сиротенко и других любителей хороших песен из Луганска, Антрацита, Ровеньков, Красного Луча, Свердловска, Зимогорья, Ивановки, других городов и поселков. Так на станции Штеровка в бывшем железнодорожном, а сейчас сельском доме культуры стали собираться участники творческого объединения, в названии которого отображена не только приверженность к музыкальному стилю, но и благодарность железной дороге – во многом объединившей музыкантов-любителей.

– Мы не могли не поддержать ребят в их стремлении реализовать себя, – рассказывает заведующий ДК Алена Шаповалова. – Это лучшее проявление художественной самостоятельности, когда люди, кроме работы, помимо семейных, домашних дел находят время для своего хобби, для интересного общения, для создания чего-то красивого и нового. Среди музыкантов есть железнодорожники, все они собираются и играют известные песни, сочиняют свои композиции, посещают наши мероприятия, ездят с выступлениями по республике. Кроме того, у нас в учреждении есть творческие коллективы, в которых пением и танцами занимаются дети железнодорожников. Им всем я желаю успехов в творчестве.

Создатель и руководитель ТО «РокКовая станция» Илья Локтев хоть и не работает на железнодорожном транспорте, но с удовольствием называет себя «станционным смотрителем».

– Железная дорога – это интересный прекрасный мир. И мы очень благодарны за то, что поселок, где находится станция Штеровка, так гостеприимно нас принял, что здесь есть все условия для творческого развития, а работники Железных дорог Новороссии входят в ряды активных участников нашего объединения. Раньше многие любительские коллективы, отдельные авторы и исполнители практически не имели возможности выступать и делиться своим творчеством за пределами своих городов. Теперь же мы движемся, как одно целое, ездим с концертами по ЛНР и за пределы республики. Я уверен, что сил и скорости у нас – как у хорошего стального локомотива, а уюта и теплого отношения – как на железнодорожной станции. Так что вместе с железнодорожниками – только вперед!

Еще один сотрудник ЖДН, увлекающийся музыкой – напарник Антона Сиротенко по



Александр Божок и Антон Сиротенко

локомотивной бригаде, помощник машиниста тепловоза оборотного депо станции Должанская Александр Божок. Железнодорожной профессии в его жизни предшествовали годы работы горнорабочим и проходчиком в шахтном забое. При этом, работая в угольной промышленности, Александр всегда хотел приобщиться к локомотивной тяге.

– Все дело в том, что с самого детства я восхищался поездами, – вспоминает железнодорожник. – Тогда я жил возле станции Бахмач Юго-Западной дороги. Сразу после школы я бежал на вокзал, смотрел, как приходят составы, отцепляют тепловозы, проверяют вагоны – было просто не оторваться. Наверное, это увлечение станционной жизнью и определило мое будущее.

Проработав без малого десять лет шахтером, Александр Божок все-таки исполнил детские мечты и получил специальности составителя поездов и помощника машиниста. На предприятиях углепрома он трудился помощником машиниста и старшим машинистом, пока в 2023 году не перешел на работу в Луганский филиал «ЖДН».

Вторым после железной дороги увлечением всей жизни для Александра является творчество – во всех возможных для него проявлениях.

– Смолodu я любил рисовать, сочинять художественные сюжеты, делать росписи, – рассказывает талантливый железнодорожник. – Было время, когда шахтерской зарплаты катастрофически не хватало, потому я подрабатывал, делая татуировки. Правда, это прино-

сит больше трат, чем заработка – оборудование и принадлежности тату-мастера стоят достаточно много.

Помимо этого, с ранних лет Александр Божок познакомился с теорией и практикой музыки.

– Несмотря на то, что большую часть обучения в музыкальной школе я, честно говоря, прогулял, знания и навыки, полученные там, пригодились на всю жизнь, – говорит меломан. – Сегодня я с радостью могу сказать, что умею сыграть практически на любом инструменте. Чем с удовольствием и занимаюсь. Признаюсь, что петь на публике и выступать с чем-нибудь своим я не готов, а вот подыграть в группе, сделать аккомпанемент на сцене, помочь сочинить и записать песню автору – всегда рад.

Занятие любимым хобби для Александра – это и общение с друзьями, и саморазвитие, и путешествия, и коллекционирование, и отдых, и психотренинг.

– Все свободное время мы играем, сочиняем, выступаем, – рассказывает музыкант. – Благодаря тому, что появилось место, где можно качественно звучать и записываться, чувствуется перспектива ездить в разные города и делиться своей музыкой. Дома тоже все для этого – постоянно с нетерпением жду новые «примочки», осваиваю инструменты, оборудование и программы. Особенно радует, что в моей жизни наконец-то совпало все, что я по-настоящему люблю: дорога и музыка. Чувствую себя счастливым, чего и всем желаю – жить, творить и работать с радостью.

Александр КОВАЛЕНКО

Железнодорожники поддержали детей



В преддверии светлого праздника Воскресения Христова в здании управления ФГУП «Железные дороги Новороссии» состоялась благотворительная ярмарка, организованная фондом «Время добрых».

7 апреля руководители и работники центрального аппарата и управления Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» приняли участие в предпраздничной ярмарке, организованной благотворительным фондом «Время добрых».

Ее посетители быстро раскупили яркие сувениры и игрушки. Генеральный директор ФГУП «Железные дороги Новороссии» Андрей Казаков также приобрел несколько праздничных аксессуаров. Он поблагодарил железнодорожников за поддержку благотворительной акции и поздравил всех с Пасхой.

Тяжелобольные дети, как никто, нуж-

даются в заботе и с нетерпением ждут чуда. Каждый приобретенный сувенир – это не просто подарок для близких, а реальный вклад в спасение жизней. Все вырученные средства направляются на лечение онкобольных и детей с другими тяжелыми заболеваниями.

Благотворительные ярмарки проводятся на территории ФГУП «ЖДН» уже не первый раз. Так железнодорожники вносят свою лепту в дело помощи тяжелобольным детям и детям-сиротам. Вместе мы стараемся наполнить этот мир теплом и подарить детям шанс на выздоровление.

Читайте нас в МАХ

Уважаемые коллеги! Напоминаем, что новости ФГУП «ЖДН» доступны в мессенджере МАХ.

Наш канал в МАХ можно найти по ссылке <https://max.ru/dnrailway> или перейти, наведя камеру смартфона на QR-код на картинке.

