

Белорусский ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК

ИЗДАЕТСЯ С ИЮНЯ 1936 ГОДА

№ 12 (11949)

СРЕДА,
18 ФЕВРАЛЯ 2026 года

Газета государственного объединения «Белорусская железная дорога»

Мы – молодые!

«ВРЕМЯ ТВОИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ»

Работники Витебского
отделения –
участники областного
форума

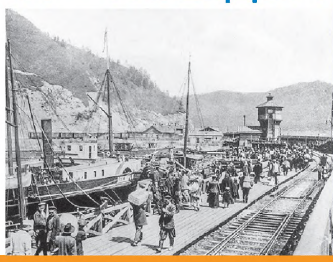


4 стр.

РЕТРОСПЕКТИВА

ЧЕРЕЗ БАЙКАЛ – ПОЕЗДОМ

История
паромной
железнодорожной
переправы



7 стр.

МИНИ-ФУТБОЛ

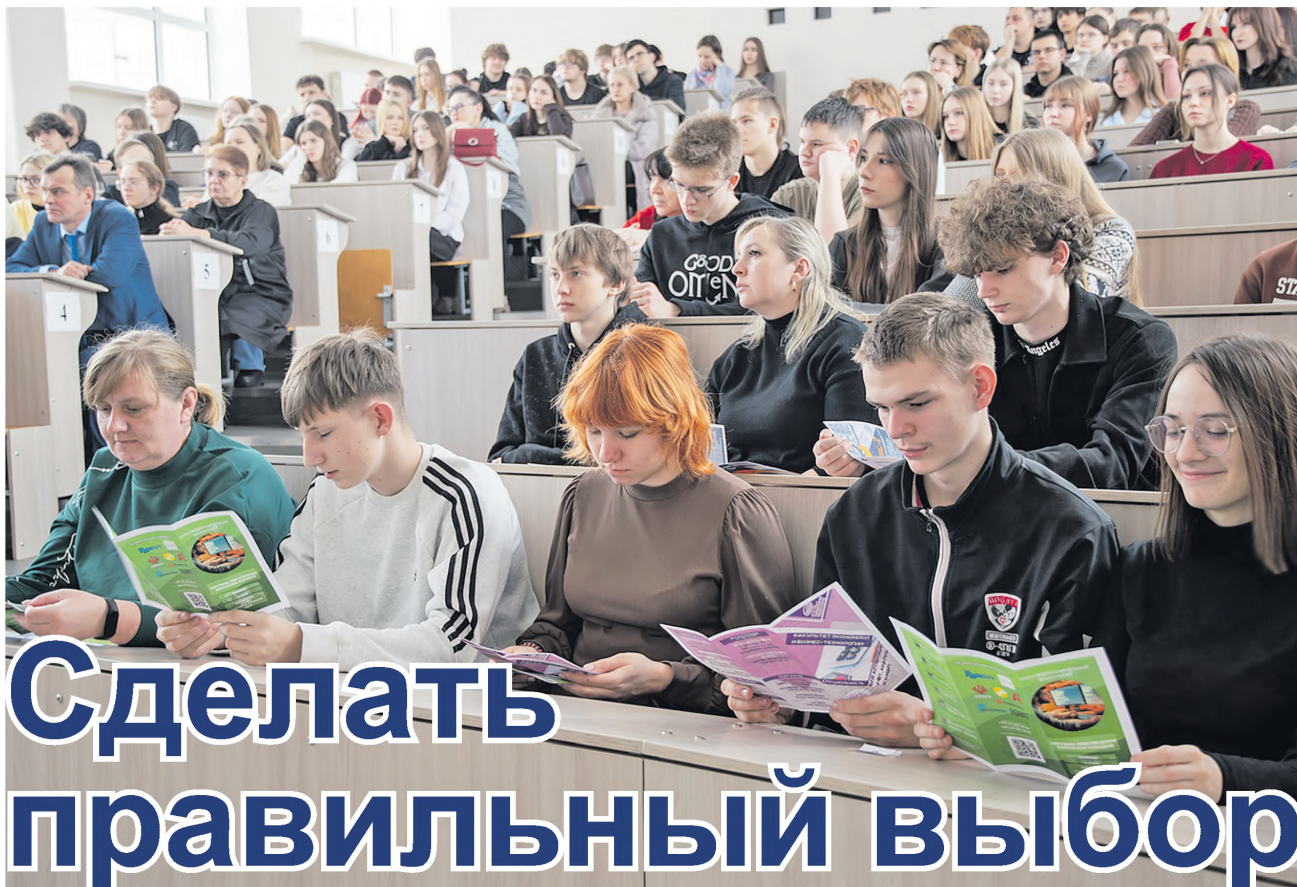
СО СЧЕТОМ 10:1

команда БЧ
одержала победу
над «Минском»
в чемпионате страны



8 стр.

✦ Профориентация



Сделать правильный выбор

Около 200 старшеклассников побывали на Дне открытых дверей в БелГУТе. На мероприятии ребята узнали много интересных фактов о транспортном вузе, ознакомились с новыми перспективными профилизациями, которые появятся здесь уже в следующем учебном году.

>3 стр.



✦ Профсоюзы

Диалог, доверие, результат

В Управлении Белорусской железной дороги состоялась отчетная конференция первичной профсоюзной организации. Итоги работы за 2025 год делегатам представила ее председатель Светлана Лукашевич. В центре внимания – люди, их уверенность в завтрашнем дне и реальные дела, за которыми стоит большая команда единомышленников. Основные цели работы остаются неизменными: защита трудовых прав и социально-экономических интересов членов профсоюза, развитие социального партнерства.

Участников конференции приветствовали председатель Объединенной отраслевой профсоюзной организации железнодорожников и транспортных строителей Игорь Комаровский, председатель первичной организации ветеранов Управления БЖД Алла Семуха и начальник отдела идеологии и социально-культурной работы Управления Белорусской железной дороги Илона Половинкина.

>2 стр.

✦ Год белорусской женщины



Электромеханик связи Минской дистанции сигнализации и связи Ольга Синькевич – пример амбициозного молодого специалиста, который стремится развиваться как профессионально, так и творчески.

Железнодорожница активно участвует в общественной жизни отделения. А в этом году ее избрали секретарем Минского узлового комитета ОО «БРСМ».

К труду – с креативным подходом

>5 стр.

Еще больше информации



Сайт
xpress.by



Telegram
t.me/xpress_by



TikTok
www.tiktok.com/@gb.xpress

★ Официально



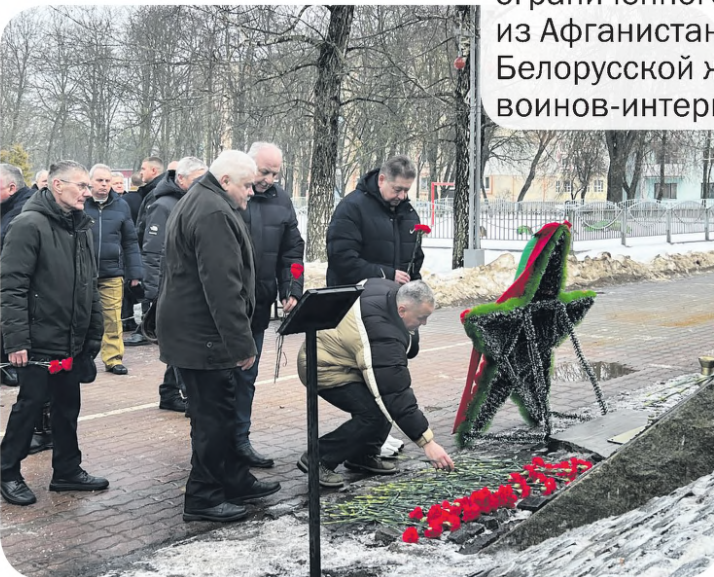
Нет той силы, которая способна оторвать Беларусь и Россию друг от друга. Об этом Президент Беларуси Александр Лукашенко заявил на встрече с государственным секретарем Союзного государства Сергеем Глазьевым.

«Сегодня обзор получил: в России некоторые говорят, что кто-то пытается оторвать Беларусь от России. Я не стану даже комментировать. Скажу только одно: нет той силы, которая сегодня способна оторвать Беларусь от России и Россию от Беларуси. Обстоятельства так сложились, что они нас воедино связали, наверное, на дол-

гие-долгие десятилетия и века. Хотя, в общем-то, нас не в чем упрекнуть (Беларусь) – мы всегда были ориентированы на Россию. Там наше многое, если не все. Там наши ресурсы, там наш рынок, если об экономике. У нас полное единство в этом плане. Да и в политическом (отношении. – Прим.), – сказал Президент. – Попытка выстроить единое союзное пространство – это тоже исходит из наших вековых связей. Что тут говорить о каких-то силах, которые стремятся оторвать Беларусь от России».

Александр Лукашенко упомянул о переговорах Беларуси с США: «Нам удастся в этих переговорах решать свои проблемы. Но ни в коем случае мы не решаем эти проблемы за счет братской и родной нам России. Я не знаю уже, какие будут президенты в Беларуси, но все больше склоняюсь к тому, что такие будут, как Лукашенко. Они от России не отойдут».

★ Акценты



В преддверии 37-й годовщины вывода ограниченного контингента советских войск из Афганистана в Барановичском отделении Белорусской железной дороги почтили память воинов-интернационалистов.

Почетными гостями встречи стали председатель Барановичской городской организации ветеранов войны в Афганистане Александр Шостик, начальник Барановичского отделения БЖД Василий Мойсак, его заместитель Роман Колос и председатель райпрофсожа Иван Левкович.

Обращаясь к собравшимся, начальник отделения Василий Мойсак подчеркнул значимость преемственности поколений и личного примера тех, кто прошел через горнило военных конфликтов.

– Каждый из вас – это живая история, полная мужества и стойкости. Участники боевых действий в горячих точках планеты – это те люди, которые знают цену миру и воинскому братству, – отметил Василий Васильевич. – Я желаю вам крепкого здоровья, благополучия и мирного неба. Пусть страшные события тех лет никогда не повторятся!

Минутой молчания участники митинга почтили память земляков, которые не вернулись с афганской войны. Их имена навечно вписаны в историю страны и навсегда останутся в сердцах благодарных потомков.

Завершилось мероприятие возложением цветов и венков к подножию памятника. Железнодорожники Барановичского отделения отдали дань уважения мужеству и стойкости тех, кто с честью выполнил свой интернациональный долг.

Верность долгу, память сердца

В Сквере памяти погибших в Афганистане собрались те, для которых понятия «честь», «долг» и «братство» имеют особый, выстраданный смысл.

Торжественный митинг, объединивший поколения железнодорожников, состоялся у мемориала в городе Барановичи. В мероприятии приняли участие руководители отделения, ветераны боевых действий и представители трудовых коллективов магистрала.

(Окончание. Начало на стр. 1)

На конференции отметили, что совместно с нанимателем были приняты меры по повышению уровня социальной защищенности работников. В рамках социального партнерства внесены изменения, расширяющие поддержку молодых специалистов, работников предпенсионного возраста и многодетных матерей. Увеличен срок компенсации затрат на наем жилья, появились дополнительные выплаты при заключении контрактов по наиболее востребованным профессиям.

– Мы всегда исходим из того, что коллективный договор – не документ в папке, а живой механизм защиты работника, – отметила Светлана Лукашевич.

Особое внимание уделяется охране труда, здоровью членов трудового коллектива, санаторно-курортному лечению и детскому отдыху. Все заявки работников на путевки в санатории и воспитательно-оздоровительные лагеря в 2025 году удовлетворены в полном объеме.

Стабильно востребованы программы добровольного медицинского страхования на льготных условиях. Профком продолжает сотрудничество со страховой компанией «ТАСК».

Благотворительность для профсоюзной организации – не просто строка в отчете, а внутренняя потребность. В Ждановичской специальной школе-интернате железнодорожники – частые гости. Новогодняя акция «Профсоюзы – детям» дает ребятам возможность поверить в чудо.

– Когда видишь счастливые глаза ребенка, который получил подарок, – это дорогого стоит, – делится председатель профкома. – Мы не первый год дружим со Ждановичской школой-



Диалог, доверие, результат

интернатом, помогаем не только по праздникам. Осенью 2025 года работники службы технической политики и инвестиций проводили там субботник, постарались сделать территорию уютнее.

Еще одно важное направление – помощь боровлянскому детскому хоспису. В августе минувшего года были собраны средства, на которые закупили и доставили фрукты для детей.

Профсоюзная жизнь – это не только гарантии и компенсации, но и настроение. В течение 2025-го более 200 человек приняли участие в массовом катании на минской «Чижев-Арене». Октябрьский выход на лед приурочили ко Дню матери и Дню отца – получился настоящий семейный праздник. Для любителей рыбной ловли была организована рыбалка в ОАО «Рыбхоз «ВОЛМА». Кроме того, членов профсоюза объединила акция «Дай лесу новое жильё!».

Интеллектуальный досуг тоже в тренде: игры «СВ-квиз» развивают



командный дух, коммуникацию и эрудицию.

Никого не оставил равнодушным тимбилдинг, организованный к профессиональному празднику – Дню железнодорожника. Такое мероприятие проводится ежегодно, позволяет сплотить коллектив и лучше узнать друг друга.

– Мы поддерживаем тех, кто хочет быть здоровыми и активными, – говорит Светлана Лукашевич. – Приобретаем для всех желающих абонементы на различные виды активности. Ежемесячно более 15%

работников охвачены спортом.

Что касается туристско-экскурсионной деятельности, работникам БЖД особенно понравилась железнодорожно-автобусная программа по маршруту Брестская крепость – Коссовский дворец – мемориальный комплекс партизанской славы «Хованщина».

Сегодня на учете в первичной ветеранской организации состоят 534 неработающих пенсионера. Со стороны профсоюзного комитета им оказывается поддержка в виде материальной помощи в связи с различными тяжелыми жизненными ситуациями, к юбилейным датам, организовывается подписка на газеты «Белорусский железнодорожник» и «Беларускі час». Но главное – внимание.

– Наши ветераны – люди с молодой душой и активной жизненной позицией, – отметила Светлана Михайловна. – Они не сидят дома, им интересно все: как идет работа, чем живем, какие у нас планы. Стараемся, чтобы они всегда чувствовали себя частью большой железнодорожной семьи.

Впереди – новые планы, новые проекты и новый год профсоюзной жизни.

– Мы не боимся инициативы. Если у работников есть идеи, давайте обсуждать, прорабатывать, внедрять. Иногда лучшие решения рождаются не в кабинетах, а во время живого общения. Мы вместе! – завершила свое выступление Светлана Лукашевич. – Это то, что позволяет каждый день решать сложные задачи и защищать интересы работников.

МИХАИЛ БЕРДНИК

Сделать правильный выбор

(Окончание. Начало на стр. 1)

До вступительной кампании всего несколько месяцев, поэтому выпускникам осталось не так много времени, чтобы определиться с будущей профессией. Решить эту непростую задачу помогают такие мероприятия. В БелГУТе и отраслевых колледжах они проходят регулярно.

В морозную февральскую субботу в транспортном университете собрались не только абитуриенты и их родители, но также руководство вуза, преподаватели, работники предприятий магистрали. С приветственным словом к школьникам обратились первый проректор БелГУТа Юрий Самодум и проректор по учебной работе Сергей Шатров.

Перед присутствующими выступил начальник Конструкторско-технического центра Белорусской железной дороги Владислав Чумаков. Профильные знания он получал здесь и в своем выступлении отметил, что в БелГУТе можно получить специальности, которые являются востребованными и актуальными для транспортной отрасли страны. Это важно, ведь около 40% поступающих в вуз приезжают сюда из других регионов.

Благодарность университету, который дал путевку в жизнь, выразил и заместитель начальника Могилевского отделения БЖД Александр Климов. Он также сделал акцент на возможности карьерного роста и перспективы для молодых работников магистрали.

Сегодня – абитуриент, совсем скоро – студент

О преимуществах обучения в БелГУТе, его истории и достижениях присутствующим рассказал начальник отдела профориентационной работы и довузовской подготовки – заведующий подготовительными курсами вуза Михаил Страдомский. Он подчеркнул, что сегодня на восьми факультетах занимаются более 4,2 тыс. студентов всех форм получения образования. Профильные знания будущим транспортникам дают свыше 250 преподавателей, в том числе 100 профессоров и доцентов. Своим практическим опытом с ребятами делятся и работники магистрали.

Михаил Юрьевич обратил внимание и на то, как можно стать студентом, не предоставляя при этом сертификаты централизованного экзамена или тестирования.

– Выпускники-медалисты могут быть зачислены без вступительных испытаний. У всех одиннадцатиклассников есть шанс поучаствовать в университетской олимпиаде по математике и после успешных результатов могут быть зачислены в вуз. Задания не выходят за рамки учебной программы общеобразовательной школы. Это правило распространяется на все направления, кроме специальности «архитектура», – подчеркнул Михаил Страдомский.



21 марта в БелГУТе вновь пройдет День открытых дверей. Здесь ждут школьников и их родителей!



свои навыки на реальных мини-моделях.

В ходе мероприятия абитуриенты могли пообщаться с преподавателями вуза и потенциальными работодателями. Ребятам рассказали об особенностях технологической и преддипломной практики, перспективах трудоустройства и преимуществах заключения целевого договора.

Изучить возможности альма-матер

Программу Дня открытых дверей продолжили тематические секции. Особый интерес у подростков вызвал мастер-класс по созданию 3D-моделей элементов транспортных средств, который состоялся в ходе презентации профориентации «инжиниринг автономного подвижного состава».

Школьники не упустили возможность попрактиковаться в управлении БПА. Задача оказалась непростой. Чтобы полностью овладеть навыком, потребуется несколько месяцев. Этому учат на военно-транспортном факультете вуза или на тематических курсах, которые доступны для студентов гражданских специальностей БелГУТа. Сегодня дроны – важное устройство, используемое в агропромышленном комплексе и других сферах. С их помощью осуществляются тепловизионная съемка, мониторинг теплосетей и других объектов. К слову, школьники, которые уже имели опыт управления летательными аппаратами, продемонстрировали

По ступеням роста

Впервые на Дне открытых дверей в БелГУТе побывал 11-классник средней школы № 37 Гомеля Владислав Тур. Молодого человека впечатлили возможности университета, и теперь он намерен связать жизнь с транспортной отраслью.

Пополнить ряды студентов этого вуза намерены выпускники гомельской средней школы № 49: Артем Удалой, Тимофей Воронцов и Сергей Анищенко в будущем хотят стать инженерами.

– На Дне открытых дверей в БелГУТе я уже третий раз. Благодаря таким мероприятиям мы знакомимся с возможностями вуза. Поэтому обязательно порекомендую его своим друзьям, – говорит Сергей Анищенко. – Я делаю все, чтобы осуществить свою мечту стать студентом: глубоко изучаю тематическую литературу, хожу на дополнительные занятия и успеваю по всем предметам. Мой средний балл 9. Надеюсь, в июле найду свою фамилию в списках первокурсников.

ОЛЬГА ПЛЮХАЕВА

Всю необходимую информацию о БелГУТе старшеклассники могут найти на сайте вуза в разделе «Абитуриентам».



Геноцид белорусского народа

Без срока давности

26 января 2026 года в Верховном Суде начато судебное следствие по уголовному делу в отношении офицера СС Ганса Зиглинга. Ему предъявлено обвинение по 13 эпизодам геноцида белорусского народа в годы Великой Отечественной войны.

Доказательства совершения Зиглингом злодеяний содержатся в 22 томах уголовного дела, которые представлены государственным обвинением на рассмотрение суду для дачи соответствующей юридической оценки.

Исполняя преступные приказы вышестоящего руководства, он лично, а также совместно с участниками возглавляемых им преступных формирований (в том числе 57-го батальона охранной полиции) и членами особого батальона СС Дирлевангера проводил карательные операции на территории Минской, Гродненской и Брестской областей. В их ходе он совершил ряд убийств, в основном массовых, сопровождающихся особой жестокостью, бесчеловечностью, безжалостностью. Были лишены жизни

не менее 1,7 тыс. человек, в том числе 238 малолетних детей. Среди жертв были люди, находящиеся в беспомощном состоянии, престарелые, которые не могли оказать активное сопротивление.

57-й батальон охранной полиции под командованием Зиглинга находился на территории БССР до лета 1944 года. Тогда часть формирования была пленена, а Зиглинг с остатками батальона под натиском Красной армии был вынужден вернуться в Германию.

Доказательства совершения Зиглингом злодеяний содержатся в 22 томах уго-

ловного дела, которые представлены государственным обвинением на рассмотрение суду для дачи соответствующей юридической оценки.

– В истории Беларуси это шестое направленное в суд уголовное дело в отношении нациста. В 2024 – 2025 годах Верховным Судом нашей страны рассмотрено 5 уголовных дел в отношении пяти пособников нацистских преступников по ст. 127 УК РБ: Константина Смовского, Владимира Катрюка, Семена Серафимовича, Осипа

Винницкого, Александра Ермольчика.

Напомним, что решение о возбуждении уголовного дела по факту геноцида белорусского народа в годы войны было принято Генеральным прокурором Республики Беларусь в апреле 2021 года. Расследование осуществляют работники прокуратур всех уровней при содействии сотрудников Следственного комитета, Государственного комитета судебных экспертиз, Министерства внутренних дел, Министерства обороны, а также других государственных органов и организаций.

Их совместные усилия направлены на сбор доказательств, подтверждающих истинный масштаб трагедии, которую пережил белорусский народ в годы оккупации, установление всех фактов преступных действий карателей на территории БССР, привлечение к ответственности избежавших наказания нацистских преступников и их пособников. Основные источники информации – архивные материалы, а так-

же воспоминания живых очевидцев (потерпевших и свидетелей) злодеяний, совершенных нацистами на белорусской земле.

– На сегодня материалами уголовного дела подтверждено уничтожение не менее 12 868 сел и деревень, – прокомментировал непосредственный участник следственной группы – старший прокурор управления Генеральной прокуратуры по надзору за исполнением законодательства на транспорте и в таможенных органах Сергей Трубчик. – Трагическую судьбу Хатыни повторили 290 деревень (ранее этот скорбный список включал 186). В ходе следствия уже установлено, что на территории Беларуси немецко-фашистскими захватчиками было организовано 578 (до начала расследования – около 480) лагерей смерти. Доказано проведение не менее 187 (140) крупных карательных операций. По всей республике установлено 166 ранее неизвестных мест уничтожения и захоронения мирных жителей и военнопленных, на 134 из которых уже проведены раскопки.

Следствие продолжается.

Мы – молодые!

Активисты Витебского отделения Белорусской железной дороги приняли участие в областном форуме молодых специалистов «Время твоих возможностей».

На протяжении двух дней он был площадкой, собравшей 500 самых активных и целеустремленных со всех уголков области.

Задача, которую ставили перед собой организаторы мероприятия, – предоставить участникам инструменты для личностного и профессионального роста, поддержать их инициативы и позволить внести персональный вклад в развитие региона.

Во время мероприятия молодые специалисты обсудили перспективы развития страны в новой пятилетке и в контексте новой Программы социально-экономического развития республики. В рамках форума работали секции, отражающие развитие различных сфер государства: экономики, агропромышленного комплекса, жилищно-коммунального хозяйства, торговли и бытовых услуг, образования, здравоохранения, культуры и других.

Железнодорожники смогли узнать много нового о строительной и транспортной отраслях во время открытого диалога на одноименной секции. О достижениях, возникающих сложностях и воз-



Синергия опыта и новых идей

можностях для специалистов рассказал председатель комитета по архитектуре и строительству Витебского облисполкома Андрей Голякович. Он акцентировал внимание на том, что строительство и транспорт – это те сферы, где в ближайшее время человека не заменит искусственный интеллект или другие высокие технологии.

Оператор при дежурном по станции Витебск Елена Матус принимала участие в областном форуме впервые:

– Более полугода назад я стала частью большого кол-

лектива железнодорожников, общаюсь с настоящими профессионалами, благодаря которым могу узнать больше о тонкостях своей работы. Говорили здесь о достижениях и развитии отрасли. А главное – познакомились с интересными и активными ребятами.

Электромеханик участка учета и реализации энергии Витебской дистанции электроснабжения Владислав Мелешко участвовал в подобных мероприятиях и ранее. Главное достоинство форума, которое отметил же-

развития инфраструктуры Витебска.

Электромеханик по обслуживанию и ремонту устройств железнодорожной автоматики и телемеханики Витебской дистанции сигнализации и связи Евгения Прусакова отметила, что все обсуждения на форуме проходили в формате открытого диалога:



лестно посетить различные организации и посмотреть, как там налажен рабочий процесс:

– Мы пообщались с молодыми специалистами из других сфер, поделились опытом и впечатлениями. Секция, в которой мы участвовали, включала в себя и сферу строительства. О ней было полезно узнать чуть больше, а также о ближайших перспективах

– Поднималось немало важных тем. Например, о предоставлении жилья молодым специалистам. Каждый участник мог задать любой интересующий его вопрос и получить развернутый и объективный ответ. Благодаря этому форум прошел в дружеской и комфортной атмосфере.

МАРГАРИТА
ДРОБЫШЕВСКАЯ

К труду – с креативным подходом

(Окончание.
Начало на стр. 1)

Путь Ольги в профессию начался в Витебском филиале Белорусской государственной академии связи. Учеба ей нравилась: занятия проходили интересно, да и с ребятами сложились дружеские отношения. О работе на стальной магистрали она слышала еще в детстве – там трудился ее дедушка Геннадий. Поэтому, когда выпускницу распределили электромехаником связи в цех Минской дистанции сигнализации и связи в Борисов, она уже имела некоторое представление о работе.

– Спустя полтора года меня перевели в Минск, – продолжает Ольга. – А в июне 2025-го предложили должность в отделе охраны труда. Конечно, сначала было волнительно и даже тревожно так кардинально менять род деятельности. Но я успешно сдала экзамены по охране труда, получила удостоверение и вошла в состав комиссии по электробезопасности.

Свою работу железнодорожница считает интересной. Как она объясняет, нет определенного шаблона, по которому нужно действовать. Каждое решение приходится детально продумывать, взвешивать все за и против.

Процесс адаптации в новой должности был простым. До этого Ольга никогда не работала с документами, поэтому пришлось запоминать, как и в какой последовательности заполнять протоколы и журналы:

– Когда только постигала суть процесса, все расписывала буквально по пунктам. Теперь все уже знаю наизусть и заполняю документы за пару минут. Но это не единственные нюансы в моей работе: необходимо знать постановления по охране труда, следить за их обновлениями, много читать и постоянно

но пополнять свои знания. Чтобы развиваться и не стоять на месте, мы сещаем семинары по охране труда. На последнем обсуждалось вступление в силу постановления о работах на высоте.

Обязанностей у железнодорожницы немало. Например, она принимает экзамен по электробезопасности и охране труда у работников дистанции сигнализации и связи, контролирует выдачу спецодежды, а также следит за тем, чтобы работники в цехах соблюдали правила охраны труда:

– Кроме того, мы действуем в тандеме с техотделом, отправляем людей на обучение по направлению «промышленная безопасность».

Рабочие дни Ольги проходят активно и насыщенно. И с первых месяцев на магистрали она начала участвовать в общественной жизни Минского отделения:

– Стартом был квиз, который проходил на станции Минск-Пассажирский. На тот момент я работала на дистанции сигнализации и связи около месяца, а в подобном мероприятии участвовала впервые. Именно там познакомилась с нашими активистами. До сих пор на рабочем столе стоит кружка, которую мне вручили в качестве приза.

Быть энергичной и инициативной ей нравилось. Однако после перевода

в Минск девушка взяла небольшой перерыв, поскольку работа была посменной. Но даже в тот период старалась посещать концерты, которые проходили в Культурно-спортивном центре Минского отделения.

В июне прошлого года у Ольги произошли перемены не только в работе: она стала секретарем первичной организации ОО «БРСМ», а в 2026-м ее избрали секретарем Минского узлового комитета ОО «БРСМ».

– Нам часто предлагают участие в молодежных мероприятиях, трудовых акциях, в том числе касающихся помощи пожилым людям, которым непросто в такую непогоду. И я предлагаю активистам поддерживать благое дело, – рассказывает железнодорожница. – По возможности мы стараемся участвовать во всем. Также снимаем видео для социальных сетей, освещаем деятельность нашей первичной организации.

За более чем три года работы Ольга побывала на многих мероприятиях. Но некоторые стали для нее особенными:

– Каждый год я участвую в турслете на базе лагеря отдыха «Лесное озеро» под Витебском. И мне нравится абсолютно все: от организации до людей, которые собираются вместе. Там я познакомилась с очень активными ребятами. Они всегда помогут и в рабочих, и в личных вопросах. Каждый может найти настоящих друзей, единомышленников, с которыми никогда не будет скучно. Именно поэтому стараюсь вдохновлять и направлять молодых специалистов нашей дистанции, чтобы их круг общения расширился, а работать было еще интереснее.

Активная общественная деятельность и ответственная работа не мешают железнодорожнице продолжать обучение в Белорусской государственной академии связи по специальности

«инженер по телекоммуникациям». Хватает времени и на хобби: девушка собирает «алмазные» картины. Некоторые украшают ее кабинет, а часть своих работ Ольга оставила в цеху в Борисове:

– Создавая картины, расслабляюсь, отдыхаю как физически, так и эмоционально. На работе часто занимаюсь несколькими делами одновременно, а хобби позволяет сосредоточиться. Еще одна моя маленькая слабость – растения. Несколько вазонов с цветами стоят в кабинете и радуют глаз.

Активная общественная деятельность железнодорожницы не осталась без внимания: ей вручили Благодарность за вклад в деятельность первичной организации ОО «БРСМ». Хранит Ольга и дипломы за первые места, которые сборная команда Минской дистанции сигнализации и связи и Минского вагонного депо получила за участие в туристическом слете.

Планов на ближайшее будущее у моей собеседницы немало: окончить вуз, продолжить развиваться профессионально. Как честно признается Ольга, она и дальше хочет работать с людьми:

– Когда пришла в отдел охраны труда, начала активно взаимодействовать с железнодорожниками. Постоянно либо с кем-то разговариваешь по телефону, либо решаешь вопросы лично. У меня отзывчивые и понимающие коллеги, которые всегда готовы помочь советом, подсказать правильное направление в работе. А когда стала секретарем первичной организации, двери в кабинет практически перестали закрываться! Я заряжаюсь от людей позитивом, энергией, вдохновляюсь их примером постоянно самосовершенствоваться и идти к намеченной цели.

МАРГАРИТА ДРОБЫШЕВСКАЯ



Руководство, профсоюзный комитет и совет ветеранов **Могилевской дистанции гражданских сооружений** сердечно поздравляют ветеранов предприятия со знаменательными датами:

- с 85-летием – Тамару Александровну МАКАРЕНКО,
- с 75-летием – Михаила Игнатьевича ЕМЕЛЬЯНОВА,
- с 70-летием – Сергея Ивановича ШАБАЛТАСА и Василия Федосовича ГОНЧАРОВА,
- с 65-летием – Надежду Степановну КИНДЕРОВУ и Ирину Александровну ПЕТРЕНКО,
- а также всех ветеранов и работников дистанции, родившихся в феврале, – с днем рождения!

Желаем здоровья, удачи, добра,
Чтоб жизнь по счастливой дороге вела,
Заботы от близких, любви, уважения
И замечательного вам настроения!

Руководство, райпрофсоюз и совет ветеранов **Барановичского отделения Белорусской железной дороги** искренне поздравляют ветеранов со знаменательными датами:

- с 85-летием – Марию Васильевну ДАВЫДИК и Лилию Григорьевну БРИТЬКО,
- с 80-летием – Валентину Степановну ЩЕРБИНУ,
- с 75-летием – Виктора Владимировича ПЕСЕЦКОГО, Тересу Иосифовну РОМАНЧУК, Людмилу Антоновну ВРУБЛЕВСКУЮ, Тамару Владимировну РОЛЮ и Ивана Ивановича АДАЩИКА.
- с 70-летием – Алексея Гавриловича ГУЛИЧА, Юрия Михайловича ГУТОРА, Валентину Алексеевну ЕРОШЕВИЧ и Светлану Владимировну РАХМАНЬКО,
- с 65-летием – Тамару Владимировну МОЙСЕЙЧИК, Людмилу Николаевну ДЕКОЛУ, Людмилу Павловну ГРИБ, Жанну Владимировну МАХНАЧ и Тамару Ивановну КОЖИЧ,
- а также всех ветеранов и работников отделения, родившихся в феврале, – с днем рождения!

Желаем вам крепкого здоровья, благополучия, любви и внимания близких!



Руководство, профсоюзный комитет, ветеранская организация и коллектив **Воропаевской дистанции пути** от всей души поздравляют со знаменательными датами:

- с 75-летием – Геннадия Васильевича БЕЛЬЧЕНКО,
- с 65-летием – Людвика Альфонсовича РУТКОВСКОГО, Марию Николаевну СОКОЛОВУ, Сергея Вячеславовича БЕЛЯНКО и Павла Викторовича КРАСОВСКОГО,
- а также всех ветеранов и работников предприятия, родившихся в феврале, – с днем рождения!

Желаем вам крепкого здоровья, счастья, мира, благополучия, бодрости и оптимизма.

Выражаем благодарность за многолетний добросовестный труд!

★ Память сердца

Немецко-фашистские захватчики заложили взрывчатку весом до 150 кг со взрывателем замедленного действия на 21 сутки во все уцелевшие здания областного центра: в дома Коммуны и специалистов, в три школы, госбанк, научно-исследовательский институт, комбинат «Везувий» и три военных общежития. Большая часть пахотных земель Гомельской области представляла собой сплошные минные поля. На местах бывших боев и полях были разбросаны заминированные тела солдат и животных. Помимо этого, огромную опасность представляли неразорвавшиеся и брошенные обеими сторонами виды взрывчатки. По пути продвижения Красной армии военные саперы инженерных войск провели первичную зачистку освобожденных территорий. Для налаживания мирной жизни предстояла большая и опасная работа по окончательному разминированию всей освобожденной территории.

Постановлением Государственного комитета обороны СССР от 19 февраля 1944 года работа по окончательному разминированию и очистке от трофейного и отечественного вооружения и боеприпасов была возложена на структуры Общества содействия обороне, авиационному и химическому строительству СССР (ОСОАВИАХИМ) – предшественника ДОСААФ. Еще до выхода этого документа, сразу же после освобождения Гомеля, председатель Центрального совета ОСОАВИАХИМа СССР и РСФСР генерал-майор авиации Павел Кобелев утвердил «Программу подготовки бойцов по разминированию минных полей и объектов от неразорвавшихся авиабомб, снарядов и мин противника». Решением исполкома Гомельского областного Совета депутатов от 5 февраля 1944 года «О мероприятиях по разминированию территории Гомельской области, освобожденной от немецкой оккупации» руководство разминированием было возложено на областной совет общества ОСОАВИАХИМ.

Необходимо было немедленно приступить к подготовке инструкторов и бойцов-разминеров из числа его добровольцев, способных по состоянию здоровья выполнять оперативные задания. Также на осовавиахимовцев была возложена большая разъяснительная работа среди населения о соблюдении безопасности при нахождении в заминированных зонах и обращении с найденными взрывоопасными предметами. Освоить эту «науку» нужно было как можно быстрее, поэтому людей обучали по вечерам или после рабочей смены на протяжении нескольких часов в день.

К началу разминирования территории Гомельской

области были подготовлены 74 инструктора минно-подрывного дела и 1345 бойцов-разминеров, из числа которых сформировали районные команды. В помощь бригадам ОСОАВИАХИМа из Минского военного округа были временно прикомандированы 18 опытных инструкторов-разминеров. Бойцов обеспечили всем необходимым – шупами, так называемыми кошками, крюками и веревками.

Работа по обезвреживанию земель началась 20 апреля 1944 года совместно с военно-строительными отрядами ВСО-219 и ВСО-123.



Большая и опасная работа

Первыми, кто на рассвете 26 ноября 1943 года вступил в город над Сожем, были саперы-разведчики 8-го гвардейского батальона специального минирования. Оставляя Гомель, враг минировал дома, дворы и улицы.



В первую очередь работали на сельскохозяйственных угодьях. Мины, оставленные немцами осенью, находились в болотной, почти жидкой от весенних вод почве. Особенно тяжело работа шла в поймах рек, где поля с опасной «начинкой» были покрыты илом и песком. На лугах под дерн были спрятаны противотанковые мины, что создавало дополнительные трудности. Выражались они и в нехватке оборудования, отсутствии организованного питания, а также в том, что участие людей в разминировании не учитывалось по его основному месту работы. В итоге из 1345 подготовленных для этих целей специалистов в кампании участвовали меньше половины. Отсутствовал также транспорт для перевозки трофеев на полевые сборные пункты, которые к тому же никем не охранялись.

Вопреки неоднократным указаниям и предупреждениям о строжайшем соблюдении основных правил безопасно-

сти были зафиксированы факты грубого нарушения требований, в результате чего погибли 5 инструкторов, 25 бойцов-разминеров и 15 получили ранения. Жертвы были и среди мирного населения.

Несмотря на сложнейшие условия, работы осуществлялись в 12 освобожденных районах Гомельской области. Особенно много взрывчатки было найдено в Рогачевском, Стрешинском и Жлобинском – на рубеже обороны противника, так называемом Восточном валу. Для его укрепления гитлеровцы использовали неизвестные советским специалистам мины Rmi-43 и мины-«сюрпризы». Их не обезвреживали ввиду отсутствия инструкции – она появилась позже. Разминирование в заболоченной местности и лесных завалах на этих рубежах тоже было остановлено ввиду сложного ландшафта и недостаточной компетенции разминеров-добровольцев. Поэтому 37 таких участков были лишь обозначены предупре-

дительными знаками. Многие из инструкторов и бойцов-разминеров продемонстрировали высокую организованность и четкость в работе. Были отмечены председатель Речицкого райсовета ОСОАВИАХИМа С. П. Маевский, глава Кормянского райсовета ОСОАВИАХИМа П. М. Новиков, начальник команды Ново-Белицкого райсовета Мельников и многие другие.

В Постановлении Государственного Комитета обороны СССР от 19 сентября 1944 года «О дополнительных мерах по привлечению организаций ОСОАВИАХИМа к работе по разминированию...» за подписью председателя ГКО Иосифа Сталина отмечено, что в целом работы по разминированию выполняются неудовлетворительно: «Многие Военные Советы округов и многие советские и партийные органы недооценивают значения ОСОАВИАХИМа в деле разминирования, забывая, что инженерные части в состоянии делать только то, что необходимо для продвижения войск. В результате остаются огромные пространства, засоренные минами, артснарядами, авиабомбами... а медленное проведение работ... тормозит восстановление жизни и хозяйственной деятельности... влечет за собой жертвы среди местного населения и, особенно, детей». Документ предполагал очистку посевных площадей в Минской, Гомельской, Полесской, Пинской, Брестской, Белостокской, Могилевской, Витебской, Вилейской и Барановичской областях к началу весенней посевной кампании 1945-го, а разминирование остальных площадей – к 1 января 1946 года.

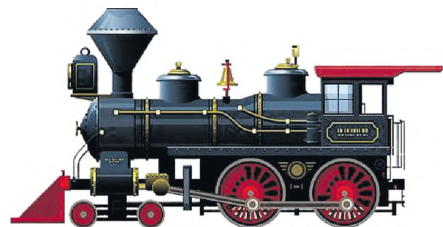
Власти были обязаны оказывать помощь структурным подразделениям в организации и проведении дальнейшего разминирования. Например, семьям, потерявших кормильца, или тем, кто пострадал на этих работах, вы-

плачивали деньги. Постановление СНК СССР «О пенсиях военнослужащим рядового и младшего начальствующего состава срочной службы и их семьям» с 1 марта 1944 года стало распространяться и на личный состав ОСОАВИАХИМа на время их участия в обезвреживании земель и сборе трофеев.

В рамках исполнения Постановления районные команды ОСОАВИАХИМа совместно с подразделениями инженерных воинских частей Красной армии провели вторичную очистку территорий. За время работ было обезврежено, уничтожено и собрано более 774 тыс. противопехотных и противотанковых мин, свыше 620 тыс. артиллерийских снарядов и авиабомб, 6 тяжелых орудий и 55 танков, а также один бронетранспортер. Решением Гомельского облисполкома от 23 ноября 1945 года эти работы на территории области были завершены за исключением 14 законсервированных полей в Стрешинском и Рогачевском районах. Несмотря на значительные успехи, с началом посевных работ весной 1946 года в Государственный комитет обороны СССР стали поступать многочисленные сигналы о подрывах. В связи с этим Президиум Центрального совета ОСОАВИАХИМа СССР обязал подчиненный ему орган БССР принять все меры к немедленному и решительному улучшению хода работ по окончательной очистке территории республики от взрывоопасной техники до 1 сентября 1946-го. Как показало время, это сложное дело было с трудом завершено только к концу года. Но до сих пор на полях и в лесах находят смертоносные послания времен Великой Отечественной войны.

Архивные документы хранят память о героях Гомельщины – тех, кто когда-то очищал родную землю от таких опасных «следов». Героический подвиг простых рабочих, колхозников и активной молодежи – членов ОСОАВИАХИМа не остался в тени. За успешное выполнение правительственного задания медалью «За отвагу» были награждены 35 человек. Среди них бойцы-разминеры Гомельского облсовета ОСОАВИАХИМа: Владимир Суздальев, Виктор Соломин, Александр Булкин, Александр Лопанов, Григорий Ильюшенко, Владимир Кобец; Чечерского райсовета ОСОАВИАХИМа: Василий Кругликов, Иван Климов, Артем Дорошенко, Константин Кузмин, Василий Квотратенко, Василий Державский. Знаком «Отличный минер» отмечены 19 человек, высшей наградой ОСОАВИАХИМа «ЗАОР» («За отличное разминирование») – 9, грамотой ЦС ОСОАВИАХИМа СССР – четверо, многие были премированы.

МАЯ ВАЩЕНКО, СТАРШИЙ НАУЧНЫЙ СОТРУДНИК ГОСУДАРСТВЕННОГО АРХИВА ГОМЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ



Железные факты

Какой ресурс является главным в нашем стремительном XXI веке? Правильно: время! Попробуйте за ним угнаться: оно сначала идет, потом бежит, а затем и вовсе летит. И за отведенные часы (минуты и секунды) столько всего нужно успеть! Время на железной дороге – категория особая. В функционировании отрасли точность имеет исключительное значение. Более того, в свое время (опять мы вспоминаем о нем) стальная магистраль поспособствовала тому, чтобы в разных городах одной страны стрелки часов находились в одинаковом положении. Удобство для пассажиров неоспоримо. Об этом и многом другом – в нашей сегодняшней подборке.

Который час?

В Санкт-Петербурге в 1867 – 1918 годах публиковали «Всеобщий календарь» под редакцией Германа Гоппе (издателя и книгопечатника). Там в числе прочего была и сравнительная таблица времени в разных городах страны и мира. К примеру, в издании 1877 года сообщается: когда в столице империи 12.00, в Архангельске – 12.33, а в Москве и Туле – 12.29. Как такое может быть? Сказать сложно, ведь даже при первом прочтении эти цифры вызывают сомнение. И они, помимо всего прочего, означали, что путешествовать на большие расстояния – как по России, так и за границей – в ту пору было весьма затруднительно.

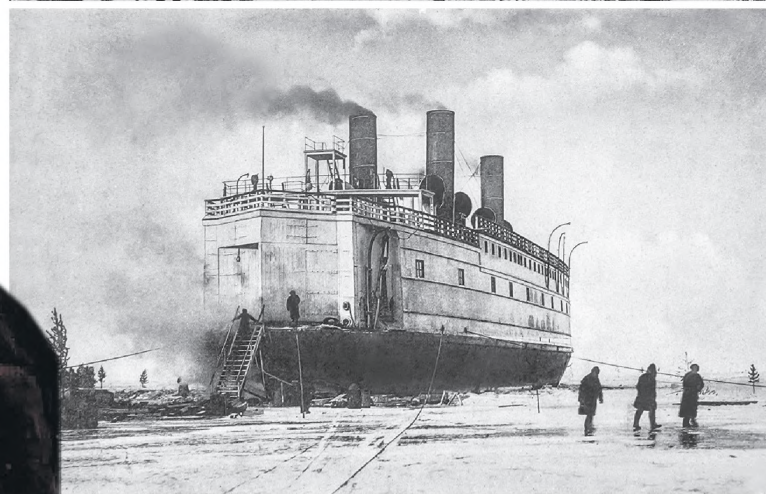
Нужно было найти универсальное решение. И это сделал уроженец Туманного Альбиона Сэндфорд Флеминг (на фото). Его называют отцом времени.

Летом 1876 года в ирландском Бандоране он приехал на станцию к 5.35 вечера, чтобы уехать в Лондон-берри. Но поезда не было. Ни в нужное время, ни через 10 минут, ни через два часа. Оказалось, что составитель расписания перепутал время (его тогда делили «до полудня» и «после полудня»), и нужный поезд на самом деле уехал 12-ю часами ранее. Флеминг задумался...

И уже через четыре месяца он опубликовал работу под названием «Единое земное время». В ней он предложил радикальное решение: отказать от привычки ко времени суток и перейти на глобальное универсальное время – 24-часовое, без всех этих «до полудня» и «после полудня». Чтобы это работало, его нужно было распределить по регионам, и Флеминг разделил 360 градусов экватора на 24 сектора: каждому – по часу. Минуты при этом были везде одинаковые.

Прошло еще несколько лет, и к 1883 году все американские железнодорожные компании перешли на систему часовых поясов. А за ними – местные администрации, различные учреждения. Это оказалось очень удобно и рационально.

...На фото, которое вы видите, – необычные часы. Римские цифры на циферблате такие огромные не просто так. Показания вокзальных часов должны быть видны издали. Но их нельзя назвать настоящими, ведь самого часового механизма внутри... нет. Это так называемые вторичные часы – они отображают время по команде от особо точных первичных часов. Такая система (ее называют электро-часовой) оказалась не только дешевле, но и удобнее множества точных приборов в разных местах вокзала. Показания



Док для ледоколов

татели, бывали на озере Байкал. Но знаете ли вы, что еще в конце XIX века оно стало препятствием для строителей... Транссибирской магистрали. Да-да! Пути подошли к берегам и с запада, и востока, а трассы в обход озера еще не было. Что делать? Чтобы обеспечить связь между участками магистрали, поезда решили перевозить на... пароме.

Прежде всего нужны были опытные специалисты, которые разработали бы и само судно, и береговые комплексы. За решение задачи взялись британские корабелы, которые в качестве образца выбрали переправу через пролив Макино между озерами Мичиган и Гурон.

Работа закипела. Железнодорожный паром ледового класса изготовили в Англии. Оттуда его доставили в Санкт-Петербург, разобрав на 6,9 тыс. частей. Затем их привезли к месту сборки на берегу озера.

Судно назвали «Байкал».

Оно было оснащено тремя паровыми машинами общей мощностью 3750 л. с. Длина – 88,4 м, ширина – 15,5 м, водоизмещение – 4,2 тыс. т. На нижней палубе обустроили три пути, где могли разместиться 27(!) товарных вагонов.

В первый пробный рейс ледокол отправился 4 января 1900 года. 24 апреля состоялся первый рабочий рейс, на борту «Байкала» было 500 пассажиров, 167 лошадей, 2 паровоза, 3 вагона и 1 тыс. пудов груза.

Увы, но полностью победить замерзшее озеро парому не удалось, он мог проломить лед толщиной до 1 метра. Учитывая это, переправа действовала с апреля по декабрь.

Несмотря на это, темпы перевозок из года в год росли, и до открытия Кругобайкальской железной дороги переправа определяла пропускную способность всех магистралей Транссиба. Особенно интенсивно судоходство и ледовые дорожные переправы действовали во время русско-японской войны. Рейсы совершались в три пункта: Переемную, Мишиху и Мысовую. После постройки в 1903 году порта Танхой путь стал значительно короче, а пристань удобнее, чем в Мысовой. Расстояние от порта Байкал до порта Танхой ледокол проходил за 2,5 часа, в обратном направлении – за 2 часа 55 минут. После ввода в 1905 году в регулярную эксплуатацию Кругобайкальского участка переправа оставалась важным звеном Транссиба. Паром и вспомогательный ледокол обеспечивали коммерческие и военные перевозки.

ИНТЕРЕСНЫЙ ФАКТ: с разрешения военных в 1907-м и 1908 годах «Байкал» перевез на западный берег участников двух трансконтинентальных автомобильных гонок Пекин – Париж и Нью-Йорк – Париж.

Жаль, что век этой переправы оказался недолог – свое существование она прекратила в 1918 году после гибели в огне Гражданской войны ледокола «Байкал».

ПОДГОТОВИЛ
ДМИТРИЙ
ВЛАДИМИРОВ



Вопрос «который час?» мог поставить путешественника в тупик. Дело в том, что каждый крупный населенный пункт имел собственное время и «подстраивал» его под световой день. И получалось, к примеру, что отправление поезда в 8.15 с одной станции совсем не гарантировало, что через полчаса он окажется на следующей станции в тот момент, когда часы там покажут 8.45. Пассажиры в лучшем случае из-за этого мог опоздать на поезд. А в худшем... Даже сложно предположить, ведь речь идет о безопасности движения.

В XIX столетии с развитием железнодорожного сообщения особую остроту приобрел вопрос создания общей временной системы.

всех вторичных часов всегда синхронизированы, они даже спешить и отставать будут одинаково. В итоге и диспетчер, и машинист готовящегося к отъезду состава, и спешащие на тот же поезд пассажиры увидят одно и то же время.

Механик Политехнического музея Москвы И. А. Данишевский (к сожалению, до нас дошли лишь его инициалы) еще в 1870-е годы разработал одну из первых электрочасовых систем. В 1890-е началось промышленное производство электрических часов. Российская фирма «Павел Буре» (она имела в Швейцарии собственную фабрику) освоила выпуск ходиков для вокзалов и городских улиц. Некоторые подобные механизмы работали в Москве вплоть до 1970-х годов. Сто лет!



Вот так железные дороги упорядочили нашу жизнь, заставив разделить экватор на часовые пояса.

Байкальская переправа

Поезда должны следовать строго по графику – это аксиома. Даже если речь идет... о паромной переправе. Многие из вас, уважаемые чи-



8 | ПОСТСКРИПТУМ

✦ РОЧС Октябрьского района г. Минска информирует

По тонкому льду...

РОЧС и РУВД продолжают патрулировать береговую линию реки Лошица, напоминая гражданам о мерах безопасности в зимний период.



При проведении разъяснительной работы спасатели рассказывают жителям района о правилах поведения на водоемах в минусовую температуру. Акцентируют внимание на правилах выхода на лед, на необходимости иметь спасательный жилет, разъясняют, чем может обернуться



катание в неразрешенных местах.

Родителям участники рейдовых групп напоминают о том, что нельзя оставлять несовершеннолетних одних вблизи замерзшего водоема, приводят конкретные примеры из практики, предостерегают от необдуманных действий, способных привести к несчастным случаям.

Уважаемые акционеры!

ОАО «Борисовский шпалопропиточный завод»

(222516, г. Борисов, ул. Сенная, 5)

извещает о проведении **27 марта** очередного **общего собрания акционеров**, которое состоится в Борисове в помещении актового зала по ул. Сенная, 5. Начало собрания – 15.00.

Регистрация акционеров производится по месту проведения собрания с 13.00 до 14.45 по предъявлении документов, удостоверяющих личность, представителей акционеров – по предъявлении документов, удостоверяющих личность и удостоверенной в установленном законодательством порядке доверенности.

Список акционеров будет составлен по состоянию на 27.02.2026 г.

Акционеры могут ознакомиться с вопросами повестки дня с 6 по 26 марта в рабочие дни с 8.00 до 17.00 по адресу: г. Борисов, ул. Сенная, 5; 27 марта – с 8.00 до 13.00 – по месту проведения собрания.

Повестка дня собрания:

1. Отчет директора об итогах работы Общества в 2025 году и задачах по обеспечению выполнения показателей прогноза социально-экономического развития и иных доведенных показате-

лей (заданий) на 2026 год, согласно разработанному в установленном порядке бизнес-плану.

2. О работе Наблюдательного совета в 2025 году. Оценка деятельности директора Общества Наблюдательным советом.

3. О результатах проверки ревизионной комиссией финансово-хозяйственной деятельности Общества за 2025 год и проведения обязательного аудита достоверности годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности Общества.

4. Утверждение бухгалтерского баланса, отчета о прибылях и убытках Общества за 2025 год.

5. О распределении чистой прибыли (покрытии убытков) и выплате дивидендов по результатам деятельности Общества за 2025 год.

6. Об утверждении направлений использования чистой прибыли Общества в 2026 году. О выплате дивидендов за 2026 год.

7. Избрание членов Наблюдательного совета.

8. Избрание ревизионной комиссии.

9. Утверждение размеров вознаграждений членам Наблюдательного совета и ревизионной комиссии.

10. О внесении изменений и дополнений в Устав ОАО «Борисовский шпалопропиточный завод».

**Наблюдательный совет
ОАО «Борисовский
шпалопропиточный завод»**

✦ Станция «Спортивная»

МИНИ-ФУТБОЛ. С уверенной победы команда БЧ начала выступление во втором круге чемпионата Беларуси высшей лиги. Железнодорожники принимали в Гомеле «Минск» и порадовали болельщиков голевой феерией. Уже в первом тайме стало понятно, что наша команда настроена очень серьезно – счет 6:0 говорит сам за себя. Все началось на 6-й минуте, когда голкипера минчан заставил капитулировать Максим Евдокимов. Его почин подхватили Павел Книга, Иван Заяц-Матиевский, Иван Новский и Виталий Афанасьев. Кроме того, зафиксировали автогол.

Железнодорожники были неустойчивы и после перерыва забили еще четыре мяча. Отличились Евгений Клочко, Виталий Афанасьев, Роман Мокин и Иван Заяц-Матиевский. Но и минчане не ушли с площадки без гола престижа – 10:1. Отметим, что главный тренер столичной дружины Александр Черник одновременно возглавляет национальную сборную Беларуси. Прошедший матч наверняка дал ему (и всему тренерскому штабу) пищу для размышлений. Мы же порадуемся за команду БЧ, которая набрала 33 очка и занимает второе место в турнирной таблице. В воскресенье, 22 февраля, железнодорожники сыграют в Светлогорске с ЦКК. Матч начнется в 15.05.

ДМИТРИЙ ВЛАДИМИРОВ

ХОККЕЙ. После небольшого перерыва в регулярном чемпионате страны ХК «Локомотив-Орша» вновь собрал зрителей на домашней арене. «Железнодорожники» принимали «Динамо-Молодечно». Напомним, что в осенней мини-серии гости дважды праздновали победу. Сейчас они делят с «Металлургом» вторую строчку в турнирной таблице.

Ворота молодежников защищал экс-голкипер «Локомотива» Сергей Степанов – нашу команду он покинул в мае 2024 года. Последний рубеж оршанцев защищал Артем Шпилев. Гости уже в середине первого периода его огорчили, открыв счет в матче. А в целом за первые 20 минут игры молодежники едва ли не в пять раз перебросали хозяев льда. Счет 2:0 стал в дебюте второго периода. После этого рисунок игры заметно изменился: «Локомотив» начал действовать активнее, прилагал массу усилий, чтобы поразить ворота Сергея Сте-

панова. Ударным и по-настоящему боевым получился третий период: «железнодорожники» организовывали атаки, часто бросали по воротам и четко держали оборону. К сожалению, это не привело к заброшенной шайбе и ворота «Динамо-Молодечно» остались в неприкосновенности.



Главный тренер «Локомотива» Денис Тьднюк подвел итог:

– Первый период сыграли неудачно. Во втором были моменты забить, но пропустили нужный гол. Был шанс вернуть игру, но не смогли. Беззубо сыграли в атаке, надо было проще и больше бросать. Что есть, то есть.

Повторный матч состоялся в Орше 11 февраля. В стартовом периоде команды обменялись шайбами – 1:1. У «Локомотива» при игре в большинстве отличился Семен Буйван, которому ассистировал

Тихон Борозна. Во втором периоде наша команда ощутимо просела, что и подтвердила статистика. А оппоненты наоборот уверенно держали темп игры, что и привело к двум заброшенным в наши ворота шайбам. Еще дважды «Динамо-Молодечно» отличилось в третьем периоде, решив исход матча в свою пользу – 5:1. За пять минут до финальной сирены место в воротах «Локомотива» занял Владимир Мытник, для которого это стало дебютом в чемпионате.

Денис Тьднюк был краток:

– Второй период стал определяющим. Мы имели достаточно моментов, чтобы повести, а в итоге – 1:3. Соперник старался играть по счету и мало чего дал нам создать. Большое спасибо болельщикам за поддержку!

В понедельник оршанцы играли с «Витебском», сегодня – повторный матч. Он начнется в 19.00 в Витебском дворце спорта.

АНЖЕЛИКА УРМАН

Руководство, райпрофсоюз и коллектив УП «Минское отделение Белорусской железной дороги» скорбят по случаю безвременной смерти начальника станции Вилейка **Ольги Анатольевны КАВЕЦКОЙ** и выражают глубокие соболезнования ее родным и близким.

Руководство, райпрофсоюз и коллектив УП «Минское отделение Белорусской железной дороги» скорбят по случаю безвременной

смерти составителя поездов станции Колядичи **Виктора Петровича МАТУСЕВИЧА** и выражают глубокие соболезнования его родным и близким.

Руководство, профсоюзный комитет, совет ветеранов и коллектив Могилевской дистанции сигнализации и связи РУП «Могилевское отделение Белорусской железной дороги» скорбят по случаю смерти бывшего заместителя начальника дистан-

ции **Евгения Евгеньевича МАКАРЕНКО** и выражают искренние соболезнования его родным и близким.

Коллектив, первичная профсоюзная организация и первичная организация ветеранов вагонного депо Брест скорбят по случаю смерти бывшего работника, ветерана труда **Владимира Ивановича СИДОРЕНКО** и выражают глубокие соболезнования его родным и близким.

Учредитель: государственное объединение «Белорусская железная дорога», ул. Ленина, 17, 220030, г. Минск

Регистрационное свидетельство № 575. Выдано Министерством информации Республики Беларусь



Главный редактор
Дмитрий Владимирович КЛУС

Дежурный по выпуску:

Елена ВЕТРОВА,
тел. (8-017)225-67-19.

Адрес редакции:
e-mail: lvs@minsk.rw.by,
gb-press@xpress.by
www.xpress.by
220006, г. Минск, ул. Кирова, 2

Телефоны: главный редактор – (8-017)225-47-44,
заместитель главного редактора – (8-017)225-21-31,
ответственный секретарь – (8-017)225-20-68,
справки по письмам – (8-017)225-20-42,
бухгалтерия (реклама) – (8-017)225-57-11,
т/ф (8-017)225-12-88

Газета набрана и сверстана на настольно-издательском комплексе редакции газеты «Белорусский железнодорожник». Выходит по средам и субботам на русском и белорусском языках. Подписана в печать 17.02.2026 г. в 12.00. Формат А3. Заказ № 338. Тираж 21 774 экз. Цена договорная. Подписные индексы: для индивидуальных подписчиков – 64117, для предприятий и организаций – 641172.

Отпечатана в республиканском унитарном предприятии «Издательство «Белорусский Дом печати».

ЛП № 3820000007667 от 30.04.2004. Пр. Независимости, 79/1, 220013, Минск.

М 1 2 3 4 5 6 7 8 9 1 0 1 1 1 2 П 1 2 3 4 5 6 7 8 9 1 0 1 1 1 2

Авторы опубликованных материалов несут ответственность за подбор и достоверность фактов. Их рассуждения не всегда совпадают с мнением редакции. Редакция оставляет за собой право не вступать в переписку с читателями, не возвращать и не рецензировать рукописи. Ответственность за содержание рекламы несут рекламодатели. Рекламно-информационные материалы обозначаются значком [R]

