



Юбилей под грохот канонады: вагонному депо Ясиноватая – 90 лет

В сентябре 2023 года вагонному депо Ясиноватая исполняется 90 лет. Для коллектива это не просто юбилейная дата, а, в первую очередь – торжественный повод для чествования ветеранов, посвятивших родному предприятию свою жизнь, и нынешнего поколения деповчан, которые уже десятый год трудятся в прифронтовом городе, подчас с риском для жизни выполняя все поставленные задачи.

История вагонного депо Ясиноватая берет свое начало в далеком 1933 году, когда согласно Постановлению Совета народных комиссаров СССР о выделении вагонного хозяйства в самостоятельную отрасль на всех железных дорогах страны стали создаваться соответствующие профильные структуры. Именно тогда вагоноремонтный пункт Ясиноватая был выведен из состава локомотивной службы. Образовались два производственных участка: вагонное депо «Восток» и вагонное депо «Запад». В 1961 году они были объединены, и пред-

приятие получило свое нынешнее название – «Вагонное депо Ясиноватая».

Нынешнее поколение вагонников достойно продолжает славные трудовые традиции. С 2014 года предприятием руководит Валерий Ковалевский.

Разговор с руководителем у нас состоялся под звуки канонады, к которым, как признается Валерий Альбертович, привыкнуть невозможно.

– Мы празднуем юбилей в сложное время, – говорит он. – Сегодня добираться до рабочего места, а затем выполнять свои обязанности – уже подвиг. Поэтому

стабильная работа нашего предприятия – это заслуга всего коллектива. Я восхищаюсь каждым, кто остался в Ясиноватой, выполняет свою работу, восстанавливает разрушенную инфраструктуру. Выделить хочется каждого, потому что наш коллектив – единое целое, и только сообща мы можем обеспечивать достойный результат. Особенно хотелось бы отметить исполняющего обязанности заместителя начальника депо Буцко Владимира Алексеевича, заместителя начальника депо по эксплуатации Перверзева Алексея Николаевича, главного технолога Наливайко Елену Валериевну, главного механика Баханкова Александра Станиславовича, начальника технического отдела Курчину Илону Владимировну, ведущего технолога Исакову Ирину Анатольевну, инженера-конструктора Обищенко Нину Борисовну, экономиста Кузнецову Наталью Александровну, начальника ПТО Моспино Просандееву Инну Сергеевну, начальника ПТО Еле-

новка Шермет Галину Александровну, начальника ПТО Кальмиус Коваль Юлию Петровну, многих других. И, конечно же, мы ждем возвращения наших ребят, которые с оружием в руках защищают родную землю. Они – настоящие герои! Желаем им скорейшей победы!

Валерий Ковалевский возглавил коллектив вагонного депо Ясиноватая, когда в стране царил сумятица и неразбериха, на Донбассе шло АТО.

– Было непонятно, как сложится судьба Донецкой железной дороги, Украина уже перестала платить нашим работникам заработную плату. Для себя я поставил главной задачей сохранить коллектив, – говорит Валерий Ковалевский. – Мы в это время занимались ремонтом вагонов для сторонних предприятий, и все полученные деньги сразу направляли на зарплату сотрудникам. Благодаря этому наше предприятие более-менее держалось.

(Окончание на стр. 2)

Юбилей под грохот канонады: вагонному депо Ясиноватая – 90 лет

(Окончание.

Начало на стр. 1)

– Переходный период был тяжелым, – говорит Валерий Ковалевский. – В коллективе не совсем понимали, что происходит и в каком направлении нужно двигаться. Но мы разговаривали, объясняли, сумели организовать работу, и у нас все получилось – люди не разъехались, материально-техническую базу тоже удалось сохранить.

В дальнейшем удалось наладить полноценную работу – предприятие развивалось, модернизировались участки, внедрялось новое оборудование.

Сейчас полигон обслуживания вагонного депо Ясиноватая весьма внушительный, он охватывает участок от Нового Света до Еленовки. Несмотря на полученные повреждения объектов и нехватку специалистов здесь продолжают выполнять текущий и отцепочный ремонт грузовых вагонов, имеются возможности для восстановления платформ, крытых вагонов, ходовой части цементовозов и цистерн.

Вагонное депо Ясиноватая во все времена славилось своими рационализаторами и изобретателями. Основателем направления по праву считается Герой Социалистического труда Николай Губенко. С 1945 года он работал слесарем-инструментальщиком, при его участии в контейнерном цехе была создана экспериментальная группа.

Сегодня в депо продолжается развитие творческой мысли: далеко за пределами Донецкой железной дороги известны достижения конструкторской группы Ковалевского, в которую входят инженеры-конструкторы Александр Чалый и Нина Обищенко.

Валерий Ковалевский уже более 20 лет остается главным генератором идей по усовершенствованию работы предприятия. За это время вместе с группой единомышленников он разработал и внедрил порядка 160 рационализаторских предложений для ремонта вагонов, получил патенты на 10 изобретений. Именно в вагонном депо Ясиноватая была разработана и внедрена установка по демонтажу и монтажу кассетных конических подшипников, созданы участок по модернизации тележек вагонов элементами повышенной прочности и участок полной покраски вагонов, произведена модернизация тележек упругими элементами.

– У нас в депо была разработана технология холодной распрессовки и напрессовки подшипников на оси колесной пары. Можно сказать, это один из самых значимых патентов, аналогов которому не было на всей сети железных дорог Украины. Данное изобретение мы запатентовали и в дальнейшем активно использовали, – рассказал Валерий Ковалевский. – Еще одно наше изобретение – линия по изготовлению крышек люков полувагонов, благо-

даря которой мы обеспечивали крышками люков не только свое предприятие, но и вагонные депо Дебальцево и Иловайска. Несмотря на то, что депо сильно пострадало от обстрелов, линия работает и сейчас. Свои потребности в продукции мы полностью удовлетворяем. И у нас есть еще много идей. Надеемся, что с переходом в российское поле наше рационализаторское движение получит активное развитие.

Для Валерия Ковалевского вагонное депо Ясиноватая – не просто место работы: с предприятием связана судьба многих его родных и близких.

Ведущий инженер по приему вагонов, исполняющий обязанности заместителя начальника депо по ремонту Владимир Буцкий начал работу в депо без малого 25 лет назад каменщиком.

– У нас на предприятии всегда была возможность карьерного роста для молодых сотрудников, – отмечает Владимир Алексеич. – Вагонное депо Ясиноватая – это мое первое рабочее место. К поставленным задачам я всегда относился ответственно, так что к моей работе не было претензий. Я очень благодарен бывшему начальнику депо Кулиничу Василию Иосифовичу, старшему мастеру колесно-роликового цеха Зайцеву Григорию Алексеичу, приемщику Еременко Анатолию Яковлевичу. Они всегда помогали мне советом, давали стимул



Сергей Беспалый

для профессионального развития. А в настоящее время я ощущаю всецелую поддержку начальника депо Ковалевского Валерия Альбертовича – мы с ним работаем единой командой.

Уже несколько лет депо работает в условиях постоянных обстрелов – среди получивших серьезные повреждения объектов – вагоноборочный, тележечный, колесно-роликовый участки, административное здание. Практически каждый день в цехах депо под грохот канонады и шум механизмов работники обсуждают, куда прилетело в этот раз.

– Обстрелы у нас случаются часто, но система непонятна

никому, такое чувство, что хотят запугать как можно больше людей, – с горечью говорит Владимир Буцкий. – Недавно, например, под обстрел попало административное здание. А летом прошлого года снаряды упали недалеко от одного из цехов в рабочее время. Хорошо, что в это время никого не было на территории, так что обошлось без жертв и серьезных ранений. В цеху одного человека посеколо стеклами, кого-то оглушило взрывной волной. Но люди не сдаются.

Владимир Алексеич уверен, что после окончания боевых действий депо полностью восстановят, и оно заработает на прежнюю мощь:

– Хочу пожелать всем нашим сотрудникам, в первую очередь, мира. Остальное зависит от нас самих – мы своими руками все восстановим и отстроим. И пусть поскорее вернутся наши мобилизованные ребята – живые и здоровые. Мы всех их ждем!

В это неспокойное время в депо продолжают работать представители династий железнодорожников. Общий трудовой стаж семьи Юрия Погромского составляет 175 лет, семьи Ольги Ковалевской – более 110 лет, семьи Светланы Гулая – 104 года.

Трудовой путь родных старшего осмотрщика вагонов Сергея Беспалого тесно связан с железнодорожным транспортом.

– Мой дедушка Кошелев Владимир Васильевич, бабушка Екатерина Леонтьевна, их дети: моя мама Беспалая Валентина Владимировна и ее брат Валерий Владимирович всю жизнь проработали в депо осмотрщиками. Его жена Лидия Семеновна была в депо оператором, по этой же профессии работали их дочь Ирина и моя жена Наталья Александровна, сейчас они работают в управлении дороги, – рассказывает Сергей Беспалый. – Моя же мама была уверена, что я вряд ли пойду работать на железку, потому что это тяжелый труд. Но, наверное, наша профессия – это все-таки наша судьба.

В депо Сергей Беспалый пришел после службы в армии, начал подсобным рабочим, работал слесарем. После окончания курсов стал осмотрщиком вагонов и уже 15 лет трудится старшим осмотрщиком вагонов.

– Считаю, что в работе лучше лишний раз все тщательно обследовать, потому что ошибки в нашей профессии могут дорого стоить, – говорит Сергей Александрович. – Этому меня научил Зиньковский Анатолий Федорович – он был моим наставником, когда я только начал работать осмотрщиком.

Сергей Беспалый живет в поселке Землянки, что между Макеевкой и Ясиноватой. До-



Валерий Ковалевский

бирается на работу на велосипеде, преодолевая расстояние в несколько километров. Поездки, которые раньше доставляли удовольствие, в последние годы стали настоящим испытанием.

– Летит у нас хорошо, особенно опасны кассетные снаряды, – признается железнодорожник. – Но ехать нужно, вот и крутишь потихонечку педали. Случалось и под обстрел попадать: я как-то ехал на работу, слышу – надо мной пролетело и где-то впереди недалеко упало. Вижу: снаряд разбил газовый распределитель. По пути я заехал в горгаз, сообщил о повреждении и поспешил на работу.

С особым уважением в депо относятся к пенсионерам-железнодорожникам. Среди ветеранов предприятия – Леонид Шапошников. В вагонном депо Ясиноватая он проработал 46 лет, 37 из которых – начальником производственного отдела. За трудовые заслуги он награжден орденом «Знак почета».

Среди знаменательных периодов Леонид Шапошников до сих пор вспоминает реконструкцию депо, которая началась в 1967 году. Тогда он работал инженером-технологом.

– До этого вагонное депо было длиной 85 метров, использовался, по большей части, ручной труд, – вспоминает ветеран. – Мы собственными силами удлиннили на 24 метра здание ремонтного участка, поставили колонны, внедрили в работу два мостовых крана грузоподъемностью 10 тонн. В 1969 году была впервые внедрена поточная конвейерная линия по ремонту тележек грузовых вагонов. Цех подняли металлическими фермами, что придало зданию объемность и устойчивость.

Грандиозным этапом развития предприятия стало сооружение гигантского производственного здания длиной 120 метров и шириной 30 метров, в котором начали работу три производственных участка: по ремонту колесных пар, по ремонту тележек и участок по ремонту роликовых подшипников. В это же время в депо был создан экспериментальный цех,

построена современная газовая котельная.

В начале 80-х были построены подсобные производственные участки, где ремонтировали детали для автосцепки, воздухораспределители и некоторые конструкции вагонного кузова – двери, люки.

С улыбкой вспоминает Леонид Иванович, как проходило строительство бытового корпуса и столовой. На месте проведения работ был обнаружен поворотный круг еще царских времен.

– На поворотном круге мы обнаружили рельсы, лебедки и еще некоторые механизмы. Я интересовался историей и выяснил, что построен он был еще в 1911 году из специальной глины с добавлением яиц. В итоге мы его ничем не могли разбить. Пришлось вызывать с шахты взрывников.

К началу 90-х реконструкция депо была завершена. Оно по праву стало одним из современных передовых железнодорожных предприятий СССР. Перенимать практику ясиноватских вагонников приезжали делегации из США, Монголии, Чехословакии, Болгарии.

– На протяжении десятков лет депо служило кузницей кадров, – отмечает Леонид Шапошников. – Многие его сотрудники возглавляли другие железнодорожные предприятия, занимали руководящие должности в управлении дороги. Многие знают и помнят таких людей, как Виталий Хозла, Александр Труфанов, Геннадий Подземельный, Валерий Регада.

Леонид Шапошников – человек, беззаветно преданный родному предприятию. Даже после выхода на пенсию он консультировал начинающих специалистов, делился богатым опытом. По прошествии многих лет Леонид Иванович неустанно повторяет: «Годы работы в депо стали лучшими в моей жизни. Я горжусь тем, что принимал участие в строительстве и развитии такого железнодорожного гиганта, как вагонное депо Ясиноватая».

Елена СУШКОВА

Главной наградой станет наша Победа

По зову Родины, по велению сердца, по заветам дедов и отцов – сегодня сложно найти людей, которые стремятся к победе над неонацизмом больше, чем жители Донбасса. И среди них – сотрудники Донецкой железной дороги, в недавнем прошлом особо отличившиеся на поле боя и удостоенные боевых наград.

Распределитель работ 4 разряда 1 околотка участка по текущему содержанию пути № 1 Ясиноватской дистанции пути Анна Калюжная трудится на Донецкой железной дороге недолго – с прошлого года. И за это время уже зарекомендовала себя как обязательный и добросовестный сотрудник.

Да и как иначе, ведь Анна Владимировна – из тех людей, кто привык полностью отдавать себя выбранному делу. Подтверждением тому – медаль «За боевые заслуги». Шесть лет жизни, начиная с 2014 года, уроженка Горловки посвятила службе в вооруженных силах ДНР, где отвечала за продовольственное обеспечение ополчения и личного состава военной части.



Анна Калюжная

Кто бы мог подумать, что принятое в юности решение сменить профессию сыграет определяющую роль в ее жизни. Сначала Анна Калюжная поступила в машиностроительный техникум, но через некоторое время перешла в профтехучилище, где овладела профессией кондитера. Именно поварские знания оченьгодились девушке в годы военной службы.

– Конечно, никто из нас не мог представить, как тяжело и долго все это будет длиться, – вспоминает Анна Владимировна. – В 2014 году, сразу после начала боевых действий, мой муж вступил в ополчение. Естественно, я была категорически против, очень переживала за него. Но муж ответил: «Кто, если не я? Неужели ты хочешь, чтобы наш сын воевал?» Тогда была уверенность, что у нас получится остановить эту напасть и обеспечить мирное будущее хотя бы детям. Но, к сожалению, получилось иначе. Летом, как и многие земляки, я уехала в Россию, но очень хотела домой, ближе к супругу. Второго октября он позвонил мне, сказал, что его перевели в расположение в Донецке, и мы приняли решение о моем возвращении. А на следующий день он погиб, и приехать мне довелось на похороны. Все, что я тогда чувствовала – это горе и гнев. И, скажу прямо, было острое желание отомстить. Тогда я и решила пойти на службу – очень хотелось хоть что-то сделать для победы.

Любая помощь нашим бойцам в то время, как и сегодня, была на вес золота. Оценив профессиональный опыт

Анны Калюжной, военное руководство доверило ей должность заведующей продовольственным складом и обеспечение питанием бойцов прославленной «Спарты». Армейский тыл – это важная структура в составе вооруженных сил, где отлично понимают, что питание для солдат не менее важно, чем патроны и медикаменты.

– Заведуя продовольственной службой, я отвечала за доставку сухих пайков и горячего питания на позиции, – вспоминает Анна Владимировна. – Мы часто были на передовой у Донецкого аэропорта – там воевало наше подразделение. Кроме этого, возили гуманитарную помощь в обстреливаемые районы – Октябрьский, Минеральное и другие. Встречались с бойцами – много было и местных ребят, и добровольцев со всей России. При виде вернувшихся из боя солдат сердце замирало – каждому хотелось помочь, накормить, во время ротации сделать все, чтобы они успели хоть чуть-чуть отдохнуть, прийти в себя, набраться сил.

Анна Калюжная с волнением вспоминает встречи с боевыми командирами, навсегда вписавшими свои имена в историю непокоренного Донбасса – легендарными Моторолой и Гиви.

– Арсен Павлов и Михаил Толстых были настоящими командирами, самоотверженными и справедливыми, всей душой переживавшими за каждого солдата. Я не встречала более отважных и уважаемых командиров, и точно знаю, что память о них и сегодня поддерживает наших бойцов.

Многие военнослужащие, их родственники и близкие стали для Анны Калюжной частью большой воинской семьи.

– Мы тесно общаемся, стараемся поддерживать жен и матерей погибших ребят. Конечно, сегодня у нас общие воспоминания, интересы и чаяния. Встречаемся по праздникам. На день ВДВ собираемся возле памятника Маргелову в Донецке.

Родные Анны Владимировны также имеют непосредственное отношение к вооруженным силам. Воинскую службу проходил ее сын. А дочь, зять и нынешний супруг нашей героини и сегодня выполняют боевые задачи по защите родной земли.

– Учитывая особенности службы, общаемся редко. Всегда напутствую родных с молитвой, за каждого очень переживаю.

Отдельная и по-человечески радующая часть жизни Анны – это любовь к собакам. В ее подразделении были четвероногие специалисты саперного дела, к которым, по военным правилам, никого, кроме кинологов, не подпускали. Но возможность общаться с благородными животными у Анны Калюжной есть: дома у нее живут овчарки Альма, Динго и Арчи, и хозяйка воспитывает любимых собак в лучших традициях кинологии.

Виктор Медовщиков работает в информационно-вычислительном центре Донецкой железной дороги уже сорок лет, он – ведущий инженер-электроник отдела технического обслуживания АРМов, один из опытных и уважаемых сотрудников ИВЦ.

Сам Виктор Владимирович признается, что основой эффективной и слаженной работы является коллектив-

ный труд.

– Когда каждый знает свое дело и при этом чувствует опору и профессионализм в лице коллег, то любая поставленная задача будет выполнена на «отлично», – уверен он.

Несомненную важность человеческой взаимовыручки и понимания общей цели Виктор Медовщиков особо ощутил и на фронте. Вместе с коллегами-железнодорожниками он с первых дней проведения спецоперации встал на защиту Родины.

– Ни прятаться, ни уклоняться даже мысли не было, – вспоминает Виктор Владимирович. – Был дан приказ – и его необходимо выполнять. Поначалу было ощущение какой-то нереальности, но нужно было без промедления оценить ситуацию – здесь все настоящему и очень серьезно. Такое понимание быстро приходит, когда мины рвутся в двух метрах от тебя, когда гибнут сослуживцы.

В ходе специальной военной операции Виктор Медовщиков служил в снайперском взводе, исполнял обязанности старшины стрелковой роты. Вместе с однополчанами выполнял боевые задачи в ходе освобождения Мариуполя и Северодонецка, в Еленовке и Песках. О том, что его наградили медалью «За воинскую доблесть» II степени, Виктор Владимирович узнал уже в госпитале, куда попал после ранения. Говорит, что награда эта получена за совместные успехи его подразделения, полка и в целом всех, кто воевал с ним плечом к плечу.

– Я считаю, что мне повезло, – искренне признается наш собеседник. – Ситуации на фронте бывали разные. Были и очень серьезные столкновения с противником во время зачистки городского квартала, и попадал под массированный обстрел. Смерть ходила рядом, но судьба уберегла. Поэтому сейчас, после увольнения со службы, тем ребятам, которые продолжают держать наши рубежи, я желаю обычного человеческого везения. И, конечно, всегда быть начеку.



Виктор Медовщиков

Скоро отметит двадцатилетний юбилей работы на Донецкой железной дороге Вячеслав Задрановский – бригадир (освобожденный) предприятий железнодорожного транспорта 6 разряда участка ревизии буксового узла с роликовыми подшипниками вагонного депо Ясиноватая. С 2001 по 2003 год он проходил срочную службу в армии, что, по словам Вячеслава Николаевича, очень помогло во время участия в специальной военной операции.

– Армейские навыки во многом пригодились. Помню, старшиной у нас был ветеран Афганистана, он толково объ-

яснял новобранцам, как обращаться с оружием, муштровал нас со знанием дела, – вспоминает Вячеслав Николаевич Задрановский. – Когда в феврале 2022-го мне выдали автомат Калашникова, а после армии прошло уже 19 лет, то руки вспомнили все быстрее мозга – настолько классно старшина научил нас сборке и разборке, и, что особен-



Вячеслав Задрановский

но важно, чистке оружия. Тот, кто был в бою, знает, насколько важно быстро и правильно почистить автомат. Поэтому я с благодарностью вспоминал свою срочную службу.

Так, используя собственные навыки, делясь личным опытом и прислушиваясь к советам однополчан, Вячеслав Задрановский участвовал в боевых действиях в ходе СВО. Все время службы до ранения в декабре прошлого года находился на одном из самых тяжелых направлений – в районе поселка Пески. Медаль «За участие в спецоперации по денацификации и демилитаризации Украины» была получена после успешного выполнения боевой задачи.

– Это была операция по выведению из строя камеры слежения противника на передовой, – рассказывает Вячеслав Николаевич. – Устройство находилось на высоком столбе, и благодаря этой камере противник мог следить за нашими передвижениями. Чтобы ее сбить или хотя бы развернуть в другую сторону, сначала привлекли снайпера, но, к сожалению, безуспешно. Тогда был дан приказ для вылазки. Нам удалось без потерь добраться до нужного места и снять камеру. По возвращении мы выяснили, что она была бронированной и работала во всех плоскостях на 360 градусов с подключением к интернету, долгое время использовалась врагом, чем препятствовала выполнению наших задач. После того, как мы ее сняли, на позиции во многом стало легче.

После контузии Вячеславу Николаевичу пришлось пройти длительный курс лечения, по завершении которого он вернулся на родное предприятие. Сейчас он с благодарностью вспоминает радужный прием коллег, с которыми снова трудится на восстановительных и плановых работах в депо. Вместе с коллективом железнодорожников желает скорейшего возвращения тем, кто еще служит.

– Главное, чтобы бойцов не покидала крепость духа, – уверен Вячеслав Задрановский. – А еще – чтобы рядом был достойный командир. Тогда все получится, а лучшей наградой станет победа и долгожданная встреча с родными.

Александр КОВАЛЕНКО

Победили тогда, победим и сейчас

Ровно 80 лет назад, 8 сентября 1943 года, Донбасс был освобожден от немецко-фашистских захватчиков. А сегодня уже потомки участников Великой Отечественной защищают родной край с оружием в руках. Сторож 1 разряда вагонного депо Ясиноватая Владимир Накоряков начал свой боевой путь в 2014-м. Когда киевский режим стал обстреливать Донбасс, объявив о проведении АТО, железнодорожник ушел добровольцем в ополчение. Воевал под Авдеевкой, защищал легендарную Саур-Могилю. А в феврале 2022 года, когда Родина призвала Владимира на защиту от коричневой чумы, он снова встал в строй.

«Я ни о чем не жалею, и если меня призовут, снова пойду воевать», – без тени сомнения говорит Владимир Накоряков. Гордость, достоинство, честь – для него не просто слова. Их глубокий смысл и сакральное значение прививались ему с раннего детства. Слушая короткие рассказы о дедах-участниках Великой Отечественной войны, Владимир восхищался их подвигами и мечтал стать военным.

– Мой дед Моисей Накоряков погиб под Брестом в 1941 году. В Нижнем Тагиле их батарее установлен монумент-музей, там хранятся его орден, погоны и часть пистолета, – рассказывает Владимир Иванович. – Второй дед Михаил Ермаков родился в Горьковской области, принимал участие в финской войне, был ранен, и уже дома скончался от полученных ранений. Один из его сыновей Михаил Ермаков принимал участие в боях на Курской дуге. Погиб в июле 1943-го под Прохоровкой, похоронен в Курской области, в селе Скородное, где на его могиле установлен памятник. Второй сын Ермаков Андрей воевал в отделе «Смерш» на Западной Украине, был награжден орденами и медалями.

На Донецкую железную дорогу Владимир Накоряков поступил в 1995 году, работал в военизированной охране. Через некоторое время перешел в вагонное депо Ясиноватая, где трудился сначала слесарем, затем осмотрщиком вагонов.

2014 год стал для Владимира Ивановича временем принятия сложных и даже судьбоносных решений.

– У меня с детства особенное отношение к Красному знамени, гербу Советского Союза – так меня воспитали. Если я вдруг

видел, что эти символы кто-то рвал или мямл, то и в драку мог ввязаться. Поэтому, наблюдая за событиями на киевском майдане, видя, как унижают, а потом избивают и расстреливают ребят из «Беркута», я в один момент ощутил, как ёкнуло сердце. Я пришел к старшему смены и сказал, что ухожу. Кстати, с ребятами из севастопольского и донецкого «Беркута», которые успели уйти из Киева, я потом вместе воевал.

Какое-то время Владимир Иванович был в ополчении – занимался охраной порядка на площади Ленина в Донецке, перед облгосадминистрацией, вместе с товарищами пресекал попытки проведения националистических митингов.

– В нашем подразделении было много ребят из Ясиноватой, и, наверное, половина из них были железнодорожниками. Дима Минаков в свое время работал на Донецкой железной дороге в ВОХР, сейчас воюет под Херсоном. Олег Старожук работал старшим осмотрщиком вагонов, мы с ним вместе воевали в батальоне «Восток», – рассказывает наш собеседник. – Дислоцировались мы на Ясиноватском блокпосту. Из оружия у нас тогда были палки, ножи и самодельные пистолеты. С этим, конечно, сложно воевать против армии, но мы были готовы ко всему.

Спустя время Владимир Накоряков перешел в батальон «Восток», прошел обучение. Воевал под Авдеевкой.

– Помню первый прорыв танков на Ясиноватую, он был со стороны Авдеевки – Константиновская трасса, – вспоминает Владимир Иванович. – Вооружены мы были только крупнокалиберным пулеметом, пулеметом

Калашникова и реактивным пехотным огнеметом «Шмель». С таким арсеналом, конечно, тяжело воевать против танков, но нам пришлось. Нам на подмогу пришла макеевская рота – ребята очень помогли и, можно сказать, спасли наш город.

В 2019 году боец был награжден медалью «За оборону Саур-Могилы».

– Первый раз, когда я попал на Саур-Могилю, нашей задачей была эвакуация раненых, – рассказывает наш собеседник. – В следующий раз нас уже направили для обороны высоты.

Главной проблемой было то, что вырыть там полноценные окопы нереально, если получилось окопаться хотя бы по пояс – уже хорошо, а ближе к подножию кургана – это, считай, пусть, вообще прятаться негде. Мы по очереди выходили «на глаза» наблюдать за окрестностями, чтобы не подошли вражеская техника или пехота. Это было самое опасное место, потому что велика вероятность, что снайпер снимет или под вражеский артиллерийский огонь попадешь. Как-то, когда я был на дежурстве, начался обстрел кассетными боеприпасами, смертельная начинка полетела в середину стеллы, досталось и мне.

Воевал Владимир Накоряков до января 2022 года, за время службы получил звание старшего прапорщика, старшины батареи. После увольнения он вернулся в вагонное депо Ясиноватая, но уже в феврале был мобилизован и снова встал на защиту Родины.

– Меня распределили в 105 полк, четвертый батальон, назначили командиром стрелкового взвода, – рассказывает Владимир Иванович. – Сначала мы



попали в село Гранитное, что под Мариуполем. Затем перед нами поставили задачу удерживать позиции у Старого Крыма, который постоянно пытались атаковать ВФУ. Там мы приняли первый бой. При поддержке танков атаку отразили. Простояли мы там около пяти дней.

В Мариуполе подразделение Владимира Накорякова занималось зачисткой городских кварталов, выявлением «всушников» и «правосеков».

– В Мариуполе мы часто находили иностранные флаги – были и турецкие, и американские, и расписанные нацистскими лозунгами украинские. Часто случалось, что украинские военные пытались выдать себя за мирных жителей, мы их определяли и передавали в соответствующие структуры. У девушек обращали внимание на запах масла на волосах и на следы от ремня на плечах. Если человек раньше носил берцы, остаются отметины на лодыжках, а если пользовался автоматом – след от ожога на правой руке.

Отношение мирных жителей к военнослужащим Донецкой Народной Республики было разным, большинство встречало их как освободителей.

– Людей было очень жалко, у них даже еды не было – украинские вояки забирали все до последнего. Хорошо, если у кого-то оставалась какая-то консервация. Местным мы отдавали свои сухпайки. А од-

нажды отбили у всушников дом, где все было забито едой – сало, конфеты, тушенка, и все раздали людям.

Случилось Владимиру Ивановичу повидать и печально известную «библиотеку», где нацисты пытали пленных и мирных жителей.

– До сих пор мурашки по коже, – признается он, вспоминая минувшие события. – Мариупольцы, которые с нами были, рассказывали, что там мучили и убивали людей, а потом закапывали в поле. У меня сложилось впечатление, что это казematы гестапо – настолько жуткое это было зрелище.

Героический боевой путь Владимира Накорякова был тяжелым и опасным. За боевые заслуги он награжден медалью «Участник боевых действий», памятными знаками «За оборону Донетчины», «За Ясиноватую», «Солдатская слава», нагрудным знаком «За отличие в службе». Он несколько раз получал серьезные ранения, последнее – в районе мариупольского аэропорта.

После длительного лечения и реабилитации Владимир Иванович вернулся на свое рабочее место. Он ни на минуту не сомневается, что наша обязательно возьмет в войне с коричневой чумой и с уверенностью говорит: «Победили тогда, победим и сейчас!»

Елена СУШКОВА

Первая помощь: главное – не навредить



Как показывает практика, «скорая» не всегда может максимально быстро прибыть на место происшествия, поэтому каждый, кто оказался рядом с пострадавшим, должен не растеряться, суметь оказать первую доврачебную помощь и, конечно же, не навредить.

В России перечень ситуаций, при

Скорая помощь – один из решающих факторов спасения жизни людей во всем мире. Ежегодно во вторую субботу сентября в России и многих других странах отмечается Всемирный день оказания первой помощи.

которых выполняют первую помощь, утвержден приказом Минздрава России от 4 мая 2012 г. № 477н. Согласно документу при оказании первой помощи запрещается:

1. Трогать пострадавшего, если не требуется оказывать срочную медицинскую помощь, и перетаскивать на другое место, если ему не угрожает огонь, обвал здания и т.п.
2. Вправлять выпавшие органы при повреждении грудной и брюшной полостей.
3. Давать воду или лекарство для приема внутрь, когда пострадавший находится без сознания.
4. Прикасаться к ране руками или какими-либо предметами.
5. Удалять видимые инородные тела из

раны брюшной, грудной или черепной полостей. При попытке их извлечения возможны значительные кровотечения или другие осложнения.

6. Оставлять на спине пострадавшего, который находится без сознания, особенно при рвоте. В зависимости от состояния его нужно положить на бок или в крайнем случае повернуть голову больного.
7. Снимать одежду и обувь у пострадавшего в тяжелом состоянии (разрешается разорвать или разрезать их).

В нынешнее военное время следует обратить особое внимание на правила оказания первой помощи при ранении. МЧС России рекомендует действовать по следующему универсальному алгоритму.

1. Нужно осмотреть пострадавшего, визуально оценить его состояние.
2. Вызвать бригаду неотложной помощи.
3. Пока медики в пути, попытаться остановить кровотечение.
4. По необходимости наложить повязку и придать телу пострадавшего безопасное положение с учетом характера травмы.
5. Контролировать состояние пострадавшего, пока не приедут врачи.

Любые манипуляции следует проводить чистыми руками. Если нет мыла с водой, продезинфицировать их спиртосодержащими средствами или крепкими алкогольными напитками. Нельзя промывать рану ни лекарственными средствами, ни водой. Запрещено пользоваться спиртом и йодом, самостоятельно удалять инородное тело из раны, вдавливать выпавшие органы и ткани.

Хороший психолог и умелый дипломат

Секретарь современного руководителя должен быть пунктуальным, собранным, коммуникабельным, иметь железную выдержку и самообладание. А какими еще качествами нужно обладать, чтобы овладеть этой важной и нужной профессией? На этот вопрос мы попросили ответить секретаря СП «Дирекция по эксплуатации и ремонту подвижного состава» Марину Уманец.

Наш разговор с Мариной Уманец состоялся в преддверии Дня секретаря, который отмечается в России в третью пятницу сентября.

На вопрос, каким должен быть настоящий секретарь, Марина Владимировна отвечает: «Дисциплинированным, ответственным, уверенным в себе, трудолюбивым, а еще – быть хорошим психологом и умелым дипломатом».

Действовать секретарю приходится в условиях многозадачности – чуть ли не каждую минуту на него сыплются поручения: согласовать, позвонить, оформить, отправить, проверить, зарегистрировать...

Скрупулезность и ответственность Марины Уманец высоко ценит руководство. В ее активе – многочисленные почетные грамоты и благодарности.

– Марина Владимировна – честная, порядочная, открытая, коммуникабельная, трудолюбивая, – так отзываются о своем верном помощнике начальник СП «Дирекция по эксплуатации и ремонту подвижного состава» Дмитрий Песков. – Наш секретарь – человек открытой души, готовый прийти на помощь в любой трудной ситуации. Ее оптимизм и работоспособность – пример для подражания.

На Донецкую железную дорогу Марина Уманец пришла работать в 1990 году машинисткой дорожного центра управления. Ее первый начальник Надежда Кличковская, видя усердие и трудолюбие молодой девушки, дала ей совет: продолжать учиться документоведению и развить в этой профессии. Марина воспользовалась советом, выучилась и из декретного отпуска вышла уже на должность секретаря начальника службы вагонного хозяйства Таирзана Мансуровича Ракипова.

– Таирзан Мансурович сразу задал

очень высокую планку, за что я ему очень благодарна, – говорит наша собеседница. – Мне посчастливилось работать с целым рядом руководителей – это Александр Иосифович Сергеенко, Александр Иванович Труфанов, Валерий Васильевич Регада, Александр Андреевич Куликов, Дмитрий Александрович Пятов, Александр Сергеевич Моисеенко, Вадим Васильевич Федченко, Александр Анатольевич Пилипенко, Александр Семенович Самборский, а в настоящий момент – Дмитрий Сергеевич Песков, и все они добавляли ценные знания и умения в копилку моего опыта.

Марина Уманец считает, что у настоящего секретаря коммуникабельность и терпение должны быть на первом месте.

– Я часто выступаю в роли посредника между начальником и работником, – признается она. – Спорных вопросов, которые легко могут превратиться в конфликт, на большом предприятии бывает немало. Приходится быть своеобразным амортизатором в непростых ситуациях, важно – не дать разгореться костру обид, претензий и скороспелых решений. И в большинстве случаев мне это удается.

Как утверждает Марина Владимировна, секретарь всегда должен быть в курсе событий. А еще – быть приветливой, уметь вне зависимости от обстоятельств создать в приемной благожелательную атмосферу.

– Секрет профессионального успеха состоит в умении наладить взаимодействие с коллективом, внимательном и дружелюбном отношении к людям, – уверена она. – Когда коллеги уважают секретаря, это создает основу для конструктивных рабочих отношений.

По глубокому убеждению Марины Уманец, важно учитывать индивидуальные особенности каждого работника,



находить подход к самым сложным и неудобным характерам.

– Любому секретарю обязан быть хорошим психологом. С опытом приходит определенное чутье. Например, с Валерием Васильевичем Регадой я проработала больше 10 лет и даже по его походке понимала, какое у него настроение. А от настроения начальника зависит и общий настрой в коллективе.

Профессия секретаря требует постоянного совершенствования. Новую технику и компьютерные программы Марина Владимировна освоила с легкостью.

– Когда я начинала работать, мы использовали печатные машинки, – вспоминает Марина Уманец. – Самым трудным было научиться печатать таблицу. Вспоминаю свою рабочую электромеханическую печатную машинку «Ятрань», на которой я ухитрялась делать по 4 копии за один раз. Хотя традиционно с помощью «копирки» получалось отпечатать 2-3 экземпляра машинописной ксерокопии. Раньше же не было ксероксов и принтеров, все приходилось делать вручную. Ошибаться было нельзя, иначе вся работа пойдет насмарку. Сегодня даже не верится, какие объемы документов мы тогда перепечатывали!

За последние десятилетия профес-

сия секретаря претерпела большие изменения. Сегодня значение имеет не только «количество печатных знаков в минуту». Ценятся образованность, коммуникабельность, опыт работы. Не на последнем месте в списке требований к представителям этой профессии – умение управляться с современными офисными гаджетами.

– Конечно, сейчас работать намного проще, – говорит Марина Владимировна. – Компьютер значительно облегчил работу секретаря. Поэтому все новшества, которые вводятся для работы, я с интересом осваиваю. Например, когда запускалась программа «СКЕДО», я сразу же приступила к ее изучению, потому что понимала: это для улучшения качества работы. И правда – сейчас поиск документов занимает 15-20 секунд, а раньше документы искали по журналам регистрации от 1-2 минут до получаса. Ведение делопроизводства, правильное оформление служебных документов, их систематизация и сохранение в современных реалиях намного упростились, но все равно требуют личной организованности, сосредоточенности и самодисциплины.

Ольга КРАМАРЕНКО

Наставник научит «разложить все по полочкам»



В рамках Года педагога и наставника «Железнодорожник Донбасса» продолжает рассказывать об опытных сотрудниках Донецкой магистрали, которые щедро делятся своим богатым опытом с новичками, помогая им в освоении выбранной профессии.

Наставник – это проводник в профессию, так считает дорожный мастер на станции Торез Тамила Гетманова. Ныне опытный путеец, она начала свой трудовой путь в 1987 году

училась на заочном отделении техникума.

– Когда я только устроилась работать на дорогу, сама многому научилась, многому меня обучили, – вспоминает Тамила Петровна. – Со временем появился опыт, которым я по сей день делюсь с учениками. В нашей профессии много физической работы, а, значит, тому, как правильно работать лопатой, тоже следует обучать.

Тамила Гетманова, как никто другой, знает цену дружного, сплоченного коллектива.

– До 2015 года на нашем участке станции работало около 20 человек, – рассказала она. – Тогда было три бригады. Многие студентов техникума направляли к нам на практику, и мы делились с ними опытом, учили тому, чему по учебникам не научат. Ведь теория и практика, как известно, очень разнятся. Затем в силу объективных причин наш коллектив значительно уменьшился: два цеха объединили в один, и теперь у нас всего восемь монтеров и два бригадира. Тем, кто сегодня приходит на предприятие, мы стараемся максималь-

но передать свои практические знания, подсказать, как построить работу. Радует и отношение руководства Иловайской дистанции пути – мы всегда находим общий язык. Если что-то нужно – обращаемся.

Многие монтеры пути, пройдя школу наставничества Тамилы Гетмановой, вскоре поднялись по карьерной лестнице. Среди них – дорожный мастер ПЧ Иловайск Алексей Исаченко.

Восемь лет он проработал монтером пути под руководством Тамилы Петровны и сегодня называет ее настоящим наставником, профессионалом с большой буквы.

– Я начал работу в Иловайской дистанции пути под началом Тамилы Гетмановой и Александра Коробкина. Можно сказать, они заложили в меня практические знания и опыт, жизненно необходимые в нашей работе, – рассказал Алексей Исаченко. – С Тамилей Петровной мы уже не один год поддерживаем теплые отношения – и дружеские, и рабочие. Сегодня мы оба – дорожные мастера. Помогаем друг другу, как можем: когда нужно – ка-

драми, когда нужно – материалами. Нередко делимся последним, ведь у всех нас одна задача – обеспечить, чтобы всегда «крутилось колесо».

Как отмечает Алексей Исаченко, Тамила Гетманова в работе – человек жесткий, но справедливый:

– А как иначе? На нее возложена колоссальная ответственность за коллектив, и качественное своевременное выполнение заданий. Так что должность дорожного мастера не предполагает сантиментов и мягкотелости. При этом Тамила Петровна никогда не скупится на похвалу и отмечает своих подчиненных по заслугам.

Отвечая на вопрос, насколько необходим на предприятии институт наставничества, наш собеседник говорит:

– Наставничество всем необходимо, особенно на начальном этапе трудовой деятельности, когда еще нет необходимых профессиональных знаний и трудового опыта. Умение «разложить все по полочкам» в подобных случаях дорогого стоит.

Алексей КУЧЕРЯВЫЙ

Дорога у нас всех одна – железная

Железнодорожные династии вносят огромный вклад в развитие железной дороги, сохраняя и приумножая трудовые традиции, воспитывая достойную смену. В Ясиноватской дистанции сигнализации и связи инженером 2-й категории работает Анна Грицак. Она – представительница пятого поколения династии железнодорожников Зайцевых-Монастырных.

У династии железнодорожников Зайцевых и Монастырных богатая история. Точно назвать дату, когда родоначальники династии – прабабушка и прадедушка по отцовской линии Зайцевы Василий Иванович и Ирина Васильевна и прадедушка по материнской линии Монастырный Василий Иванович – поступили работать на железную дорогу, сложно. Документов того времени в семье не осталось, в альбоме хранятся лишь немногие фотографии. Но те малые сведения, которыми обладают потомки железнодорожников, на протяжении многих лет передаются из поколения в поколение.

– Об основателях династии мне известно немного, и нужную информацию найти сложно, – сетует Анна Грицак. – Моя прабабушка Зайцева Ирина

1943 году. В Великую Отечественную работала в прифронтовых пассажирских поездах. После войны Клавдия Михайловна ездила проводником в поездах «Ясиноватая-Одесса» и «Ясиноватая-Симферополь», проработала без малого 40 лет.

– Бабушка рассказывала о многих знаменитых людях, которых ей довелось встречать на работе. Помню, когда мы с ней вместе смотрели фильмы, она, указывая на какого-то актера, говорила: «Вот этого я возила, и этого...» Я была маленькая, и многие фамилии мне были неизвестны, но я очень гордилась бабушкой, – с улыбкой вспоминает Анна Грицак. – Точно знаю, что среди ее пассажиров были Иосиф Кобзон, Николай Сличенко, Михаил Пуговкин, Валерий Леонтьев.

Трое сыновей Николая и



«Собираясь вместе, мы всегда говорим о железной дороге»

но должно быть первое, а стол красиво сервирован. Мама часто была в разъездах, и папа старался устраивать нам небольшие праздники. Нашим любимым блюдом в детстве была уха, приготовленная на костре, обязательно с «купанием» в ней горящего полена.

Супруга Александра Зайцева Валентина – представительница династии железнодорожников Монастырных. Ее дедушка Василий Монастырный работал составителем в вагонном депо Ясиноватая, мама Мария Ивановна трудилась на том же предприятии прачкой, отец Иван Васильевич был связистом в Ясиноватской дистанции связи.

Юную Валентину со свекровью Клавдией Михайловной объединяли не только родственные связи, но и профессиональные. Валентина тоже работала на железной дороге проводником. Женщины часто говорили о работе, делились опытом, вспоминали курьезные случаи. А их было немало: и к разгулявшимся детишкам подход найти нужно уметь, и засидевшихся пассажиров «на веселе» успокоить и отправить спать.

Очень долго Валентина Ивановна работала проводником пассажирского поезда «Донецк-Львов».

– У мамы был очень плотный график работы: на три дня она уезжала в рейс, и только два была дома. Случалось, что вернувшись со смены, она даже не могла приехать домой – сразу же собиралась в новую поездку, – вспоминает Анна Грицак. – Мы с сестрой отвозили ей на работу чистые вещи и тормозок. Мне всегда очень хотелось поехать с мамой в рейс, но она не брала, говорила, не разрешено. Когда же мама возвращалась из рейса, я полдня ждала, пока она сдаст смену. Папа, конечно, был рядом, но мне очень не хватало мамы. Я всегда с нетерпением ждала ее выходных и просто не отлипала от нее ни днем, ни ночью. Особенно любила наши совместные поездки в Макеевку, куда мы отправлялись поесть наше

любимое мягкое мороженое. Это была традиция! Помню, как я старалась каждый раз выбирать новый вкус, мы ели и просто разговаривали. Это были самые счастливые времена моего детства!

Чтобы проводить больше времени с семьей, Валентина Ивановна Зайцева решила оставить работу проводника и перевелась экипировщиком вагонного депо станции Донецк-Северный. В этой должности она и вышла на пенсию.

Продолжила династию железнодорожников и сама Анна Грицак. Сразу после школы она поступила на заочное отделение в Донецкий институт железнодорожного транспорта, получила специальность «Автоматика, автоматизация на железнодорожном транс-

электромехаником автоматической локомотивной сигнализации (АЛСН), а уже через год ее перевели на должность инженера техдокументации, затем – инженера технического отдела.

– Любовь к железной дороге у нас в крови, – признается Анна Грицак. – На праздники мы обычно собираемся всей нашей большой семьей, и зачастую все наши разговоры сводятся к обсуждению железной дороги. Да по-другому и быть не может. Трудовая деятельность многих моих родных, так или иначе, связана с железкой. Мой муж Сергей работает на Ясиноватском коксохимическом заводе механиком путевой машинной станции, сестра Инна, ее дочь и зять работают на подъездных путях Кировского завода. Муж Инны Андрей



Бабушка Зайцева Клавдия Михайловна в Великую Отечественную войну работала на прифронтовых поездах

Васильевна примерно с 1930 по 1960 год работала электромехаником в Ясиноватской дистанции электроснабжения. Ее муж, мой прадедушка Василий Иванович был башмачником на станции. Вместе они прожили недолго. В один из рабочих дней случилась трагедия – Василий Иванович попал под поезд и погиб.

Ирина Васильевна одна воспитывала двух сыновей – Николая и Михаила. Старалась находить время и на семью, и на работу. Несмотря на трудности и лишения сыновья выросли отзывчивыми и целеустремленными людьми.

Дети повзрослели, каждый пошел своей дорогой. Николая уважали за пронзительный ум, честность и принципиальность. Именно эти качества и привлекли его будущую супругу Клавдию. Девушку в семье приняли хорошо. Скромная, работящая, честная, она, как и мама Николая, трудилась на железке. На Северо-Донецкую железную дорогу она пришла в военном

Клавдии Зайцевых пошли по стопам родителей. Старший и средний трудились в вагонном депо Ясиноватая: Валентин – слесарем-ремонтником, Виктор – осмотрщиком вагонов. Младший сын Александр работал поваром в вагоне-ресторане.

Однажды друзья познакомили Александра с веселой и очень обаятельной девушкой Валентиной Монастырной. Так началась история родителей нашей собеседницы Анны Грицак. Молодые люди влюбились и уже через месяц сыграли свадьбу.

У Александра и Валентины с разницей в 6 лет родились две дочери: Инна и Анна.

– Готовка – это папина страсть, – говорит Анна Александровна. – Наверное, поэтому он, насколько это возможно, и объединил два своих самых любимых занятия – работу на железке и профессию повара. У нас в семье чаще готовил именно он, да и сейчас продолжает это делать. Согласно его правилам, в меню обязатель-



Дедушка Монастырный Иван Васильевич работал связистом в Ясиноватской дистанции связи

порте». Уже на втором курсе ее пригласили работать в деканат инспектором, затем – заведующей лабораторией, ведущим инженером. В институте Анна Александровна встретила своего будущего супруга Сергея. Молодые сыграли свадьбу, и вскоре у них родился сын.

В 2019 году, после декрета, Анна Александровна поступила в Ясиноватскую дистанцию сигнализации и связи. Работала

трудится машинистом тепловоза на Донецкой железной дороге. Каждый член нашей семьи выбрал свою дорогу, но у всех нас она – железная! Я и сама мама, моему сыну 9 лет. Наступит момент, когда он будет выбирать свой путь, и я надеюсь, что он тоже станет продолжателем нашей славной железнодорожной династии.

Елена СУШКОВА

Я горжусь своими прадедами-героями!



– Я очень горжусь своими прадедушками. Наш священный долг – помнить, какой ценой им досталась Победа, сколько горя и разрушений принесла война в каждую семью, – говорит Дарья Песчанская.

Ее прадед по материнской линии Николай Павленко начал боевой путь в Иловайске, когда ему было всего 18 лет, дошел до Берлина. За боевые заслуги был награжден медалью «За взятие Берлина» и Орденом Славы III степени.

– О войне прадедушка вспоминать не любил – слишком много боли и по-

терь она ему принесла, – рассказывает Дарья Олеговна. – Родился Николай Иванович в селе Степано-Крынка в Амвросиевском районе. В их семье было шестеро детей. Во время немецкого авианалета погиб его брат, ранило родителей. Их увезли вместе с обозом в неизвестном направлении, и узнать о дальнейшей судьбе мамы и отца ему так и не удалось. После случившегося он решил идти на фронт. Служил рядовым. Дочь Николая Ивановича вспоминала его рассказ о том, как однажды они переплывали реку Дунай: у них

Для жителей Донецкой Народной Республики День освобождения Донбасса пронизан особой гордостью и героизмом. Именно в этот день регион был освобожден от немецко-фашистских захватчиков. О своих прадедах – участниках Великой Отечественной войны Николае Павленко и Лаврентии Сулохине «Железнодорожнику Донбасса» рассказала начальник отдела бухгалтерского учета подразделений сигнализации и связи Иловайского ЦБУ Дарья Песчанская.

было так много раненых, что вода была красной от крови. Прадедушка и сам был дважды ранен – в ногу и область сердца. Тяжелой утратой для его семьи стала смерть дочери, которая еще маленькой умерла в войну от голода. Моей маме он стал вторым отцом – родители ушли из жизни, когда ей было всего три годика. Мне повезло, я прадедушку помню: это был красивый статный мужчина, он был очень добрым, но в нем всегда чувствовался какой-то внутренний стержень.

День Победы в семье Дарьи Песчанской всегда был праздником особенным.

– У нас в школе была традиция: каждый класс на 9 Мая поздравлял кого-то из фронтовиков с праздником. Случалось так, что мы приходили к моему прадедушке. Он в этот день надевал свой лучший пиджак, на груди сияли медали. Мы собирали цветы, брали конфеты и шли его поздравлять. Николай Иванович всегда нас поил чаем и каждого угощал орехами, – с улыбкой вспоминает наша собеседница.

Прадед по отцовской линии Лаврентий Сулохин родился и всю жизнь прожил в Липецкой области, там и был призван. Служил в звании старшего сержанта. Его должность – помощник командира взвода автоматчиков 188 танковой бригады 20 армии Западного фронта. В войну получил два ранения. В 1945 году Лаврентий Семенович был награжден медалью «За отвагу».

– Информацию о боевом пути прадедушки мы нашли на сайте «Память народа». Там говорится, что в ноябре 1941 года во время наступления на деревню Каменка Московской области он получил ранение в левую руку. В августе 1942 года во время наступления на

Смоленск был тяжело ранен в правую ногу осколками мины. На левой руке у него ампутировали палец, а нога так на всю жизнь и осталась неподвижной, – рассказывает правнучка фронтовика.

Тяжелая послевоенная судьба не обошла стороной сына Лаврентия Сулохина Владимира. Он – дитя войны, родился в 1940 году.

– У Лаврентия Семеновича было семеро детей – шесть девочек и Владимир – единственный мальчик, – рассказывает Дарья Песчанская. – Когда закончилась война, семья голодала, и он, хоть и был маленький, ходил в поле собирать колоски. В один из таких походов ребенок подорвался на mine, извлечь осколок так и не удалось.

Несмотря на тяжелую послевоенную жизнь, молодой человек окончил 7 классов школы, выучился на тракториста.

Впоследствии Владимир Сулохин стал основателем династии железнодорожников. Сам он всю жизнь проработал трактористом в УМ-4 в Ясиноватой, его сын Олег Владимирович, отец нашей собеседницы, и сейчас работает машинистом путеукладчика в путевой машинной станции № 191.

Каждый год на День Победы Дарья Песчанская вместе с родными с гордостью проносила портреты прадедов-фронтовиков в шествии «Бессмертного полка». Сейчас из-за опасности обстрелов со стороны ВФУ такой возможности нет. Но наследница победителей всем сердцем надеется, что совсем скоро ее семья снова сможет почтить память своих славных предков, пройдя с их портретами по улицам уже мирного родного города.

Елена СУШКОВА

В память о героях-подпольщиках

Ежегодно в День Победы и День освобождения Донбасса работники Мариупольского железнодорожного узла приносят цветы к мемориальному знаку «Памяти железнодорожников-подпольщиков, 1941-1943». Он был установлен на территории железнодорожного вокзала в честь 64-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне и сохранился в ходе боев за город в 2022 году.

Мемориальный знак «Памяти железнодорожников-подпольщиков» посвящен работникам стальной магистрали, боровшимся с врагом на оккупированных территориях в составе подпольных групп Приазовья.

– В 2009 году совет ветеранов нашего депо выступил с инициативой создать и установить такой памятный знак – среди наших деловчан были потомки героев, – рассказал начальник вагонного депо Мариуполь Виталий Кожемяка.

В 1941-1943 годах в Мариуполе существовало 27 под-

польных групп, две из них действовали на железной дороге и внесли неоценимый вклад в приближение великой Победы.

В ноябре 1941 года немцы перевели железнодорожные пути Мариуполь-Сталино на европейскую колею, и с этого времени военные эшелоны на Днепропетровск и Сталино и обратно шли не переставая, доходило до 14 пар поездов в сутки. Из немецкого тыла везли горючее, продовольствие, боеприпасы – железная дорога была основным видом транспорта для оккупантов.

Железнодорожники-подпольщики вели учет всем грузам и живой силе противника, регулярно переправляя сведения через линию фронта. Подрывали путь, выводили из строя паровозы, взрывали поезда, повреждали кабели телефонной связи. В апреле 1943 года был уничтожен целый эшелон с горючим.

В начале 1943 года на борьбу с мариупольским подпольем были брошены силы абвера. В мае начались аресты, многие подпольщики были схвачены и казнены.

На протяжении многих лет в музее вагонного депо Мариуполь хранились личные вещи железнодорожников-подпольщиков, документы времен оккупации, но в ходе боев 2022 года музейная комната сгорела, исторические документы были безвозвратно утеряны.

Железнодорожники-подпольщики вели учет всем грузам и живой силе противника, регулярно переправляя сведения через линию фронта. Подрывали путь, выводили из строя паровозы, взрывали поезда, повреждали кабели телефонной связи. В апреле 1943 года был уничтожен целый эшелон с горючим.

В начале 1943 года на борьбу с мариупольским подпольем были брошены силы абвера. В мае начались аресты, многие подпольщики были схвачены и казнены.

На протяжении многих лет в музее вагонного депо Мариуполь хранились личные вещи железнодорожников-подпольщиков, документы времен оккупации, но в ходе боев 2022 года музейная комната сгорела, исторические документы были безвозвратно утеряны.



Выражаем соболезнование

8 сентября 2023 года на 81-м году жизни после продолжительной болезни ушел из жизни **Александр Григорьевич Ляченко**, бывший главный технический инспектор труда Совета профсоюза на Донецкой железной дороге.

Трудовую деятельность Александр Григорьевич начал в 1960 году в паровозном депо Волноваха в должности слесаря. Работал инженером, начальником производственно-технического отдела локомотивного депо Ясиноватая-Западное. С 1977 года был техническим инспектором Совета профсоюза по Ясиноватскому отделению дороги, с 1979 года и до выхода на заслуженный отдых – главным техническим инспектором труда Совета профсоюза на Донецкой железной дороге.

За время работы Александр Григорьевич зарекомендовал себя грамотным, требовательным, принципиальным специалистом. Был внимателен к людям, настойчив и решителен в вопросах защиты законных прав и интересов членов профсоюза. Награжден почетными грамотами руководства Донецкой железной дороги и Дорпрофсожа.

Александр Григорьевич был отличным семьянином – любящим мужем, отцом, дедушкой.

ДОРПРОФЖЕЛ на железных дорогах Новороссии и руководство Донецкой железной дороги выражают глубокое соболезнование родным и близким покойного.

Для меня это хобби – сродни волшебству



Агент транспортного обслуживания на станции Горловка Юлия Герус – очень увлеченный человек. Она освоила разные техники вязания, любит рисовать. В ее умелых руках разноцветная пряжа превращается в симпатичных зверюшек и мультяшных героев. Смотришь на эти игрушки – и улыбка появляется сама собой: от них веет особенной теплотой и домашним уютом.

Еще в первом классе мама научила Юлию вязать, но по настоящему этим искусством

наша героиня увлеклась, когда ждала первого ребенка. Сейчас у Юлии Юрьевны четверо детей: старшему – 15 лет, младшей – 9 месяцев.

– Первой игрушкой, которую я связала, был дядюшка Ау, – рассказывает мастерица. – Мне пришлось несколько раз его перевязывать – не нравилось, что получается. Но в конечном итоге я осталась довольна результатом. Вообще, я начинала вязать для детей. Это были шарфики, шапочки, кофточки... Мне было интересно, я

«Вязание – это своего рода медитация», – говорит мама четырех детей, агент транспортного обслуживания на станции Горловка Юлия Герус. В Международный день вязания крючком, который ежегодно отмечается 12 сентября, рукодельница поделилась с нашими читателями секретами создания оригинальных изделий из пряжи и рассказала о набирающем все большую популярность искусстве амигуруми.

загоралась каким-то образом из интернета, потом у мамы расспрашивала о нюансах и приступала к работе.

О необычном и модном сейчас увлечении под названием «амигуруми» Юлия тоже узнала из интернета.

– Амигуруми – это японское искусство вязания на спицах или крючком маленьких мягких зверюшек, кукол, человечков, – рассказывает Юлия Герус. – Как и любое рукоделие, оно позволяет отключиться от повседневных проблем, грусти или усталости и всецело отдаться ярким краскам и работе над созданием маленького шедевра.

Амигуруми, не требуя больших затрат, дает возможность делать своими руками забавные и необычные вещицы. Для этого не нужно много времени, а удовольствие от результата длится очень долго. Основные атрибуты вязания – это пряжа, крючок или спицы, наполнитель. Для набивки игрушек используются различные материалы: синтепон, холлофайбер, полиэфирное волокно и др. Также для милых шедевров понадобятся нитки для вышивания мелких деталей (глазки, бровки и т.д.) и разные мелочи, которыми можно украсить игрушку. Для создания глаз могут использоваться также бусинки или пуговицы разных размеров. В качестве носика можно взять пуговицу или кожу, а если необходимы усики, то для их изготовления

лучше всего подойдут леска, проволока или нитка, натертая воском. Конечно, окончательный результат во многом зависит от фантазии и вкуса автора.

– Игрушки, сделанные своими руками, пользуются большей любовью, чем те, которые продаются в магазинах, – замечает Юлия. – Поэтому амигуруми, наполненные положительной энергией и душевным теплом, получают оригинальными и отражают характер автора.

– Умея вязать амигуруми, можно сотворить оригинальный подарок, – добавляет рукодельница. – Я, к примеру, своими работами одарила всех родственников и друзей. Всем такие подарки приходятся по душе, особенно детям. Много вязала для деток в детский сад, некоторые – даже под заказ на определенную тематику.

А еще амигуруми может послужить прекрасным декором, придать дополнительный уют любой комнате в доме.

– Я вяжу своих кукол и зверюшек просто потому, что мне это нравится, получаю удовольствие от этого занятия, – признается Юлия. – Каждая фигурка имеет свой характер, свой неповторимый облик. Для меня это хобби – сродни волшебству: очень интересно, когда из клубка пряжи появляются различные персонажи. Вязание дает мне сильную эмоциональную подпитку, успокаивает, помогает привести мысли в порядок.

Это своего рода медитация. Каждая зайка, свинка, куколка связаны с любовью и только с хорошим настроением.

Мастерица создала уже так много изделий, что сбилась со счета, к тому же себе она оставляет лишь те, что очень понравились самой, или те, которые вязала для своих детей. Как, например, недавно, создала совшку для средней доченьки Алисы. Девочка увидела рекламу такой игрушки, вот мама-рукодельница, как волшебница, и исполнила желание дочери.

Есть у Юлии Герус и творческие планы: недавно она открыла для себя вязанных кукол, в точности похожих на пластиковых. Пересмотрела много мастер-классов в интернете и уже даже связала свою первую «живую» куклу.

– До совершенства мне еще далеко, – говорит Юлия Юрьевна. – Но во всем нужна практика. Порой приходится перевязывать куколку несколько раз, чтобы получилась такой, как я задумала, особенно нелегко работать с лицом. Но я стараюсь – и когда-нибудь у меня все получится. А тем, кто начинает вязать, я советую не сдаваться, даже если не все выходит. Всегда можно перевязать, спросить совета у мастериц в интернете на форумах. Главное – желание, и тогда у вас обязательно получится шедевр, сделанный собственными руками.

Ольга КРАМАРЕНКО

До свидания, любимые вожатые и новые друзья!

Целый телефон ярких цветных фотографий не в силах передать чудесный летний отдых. Кажется, только вчера ребята купались в теплом море, гуляли по хвойному лесу или танцевали на летней дискотеке в невероятной атмосфере детской здравницы.

– Вопросу организации полноценного летнего отдыха детей членов профсоюза традиционно уделяется самое пристальное внимание, – рассказывает председатель Профсоюза работников Донецкой железной дороги Михаил Чаленко. – Мы искренне благодарны ОАО «Российские железные дороги» за предоставленную возможность бесплатного оздоровления детей железнодорожников Донбасса в пяти детских оздоровительных лагерях Северо-Кавказской и Юго-Восточной железных дорог. Хотим отметить достойный уровень организации детского оздоровления. Предложением о детском отдыхе воспользовались все желающие, а это свыше 600 детей, многие из которых живут в обстреливаемых районах Донецкой Народной Республики.

Бесплатные путевки были предоставлены ОАО «РЖД» по обращению Трансграничного концерн «Железные дороги Донбасса» и руководства ГУП ДНР «Донецкая железная дорога».

– Помимо отдыха в хороших условиях, с полноценным питанием и медицинским обслуживанием, для детей была организована насыщенная культурно-массовая программа, оказывалась пси-

хологическая поддержка, что сегодня для них немаловажно, – добавляет Михаил Владимирович. – Судя по отзывам, дети остались довольны отдыхом. Мы очень рассчитываем на плодотворное сотрудничество с коллегами в вопросах детского оздоровления в следующем году с учетом расширения территориальных границ нашего предприятия и острой необходимости социальной поддержки семей, проживающих в новых регионах Российской Федерации.

Дежурный по станции Ясиноватая Татьяна Ибрагимова отправила 11-летнего сына Дамира в детский оздоровительный лагерь «Зеленый огонек» в Воронежской области.

– Сын остался очень доволен, – рассказывает Татьяна Сергеевна. – В прошлом году он отдыхал в «Ракете», и снова захотел именно в лес, где свежий воздух и прохлада, поэтому выбрал «Зеленый огонек». Он у меня мальчик активный, стал командиром отряда, участвовал во всех мероприятиях. Каждый час – новое занятие, встреча, сбор... Ему не хотелось расставаться с новыми друзьями и вожатыми.

Массу ярких впечатлений привезли



с отдыха дети инженера по подготовке кадров Иловойской дистанции пути Екатерины Гайдуковой.

– Мирослава и Роман отдыхали в разных лагерях: в ДОЛ «Локомотив» Ростовской области и ДОЛ «Зеленый огонек» Воронежской области, – рассказывает Екатерина Васильевна. – Благодаря хорошему полноценному питанию, квалифицированному педагогическому составу дети вернулись домой здоровыми, веселыми, заряженными позитивом.

Кроме фотографий и незабываемых впечатлений, дочь дефектоскописта

вагонного депо Мариуполь Виктории Гамурарь привезла из ДОЛ «Экспресс» Краснодарского края множество поделок и браслетов, изготовленных своими руками.

– Каждый день в лагере не был похож на предыдущий. Были игры, концерты, соревнования, спектакли под открытым небом. Скучать было некогда, – делится впечатлениями Елизавета. – И, конечно, понравилась удивительная природа – я такой еще нигде не видела. У меня появилось много новых друзей из других городов России.