



Локомотивное депо Иловайск: трудовая летопись длиной в 120 лет

Сменяются эпохи, приходят новые поколения, но в локомотивном депо Иловайск всегда трепетно хранят историческую память, передают традиции, гордятся трудовыми династиями. 19 октября деповчане торжественно отметили 120-летие родного предприятия.

На празднике работников и ветеранов локомотивного депо Иловайск поздравили главный инженер ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» Денис Пашков, начальник СП «Дирекция по эксплуатации и ремонту подвижного состава» Дмитрий Песков, председатель ДОРПРОФЖЕЛ на железных дорогах Новороссии Михаил Чаленко.

— Иловайские железнодорожники всегда демонстрировали успехи в труде и сейчас, несмотря на наше неспокойное время, держат марку, — отметил Денис Пашков, обращаясь к деповчанам, представителям трудовых династий, ветеранам. — Из усердия и профессионализма каждого из вас складывается

общий результат деятельности Донецкой магистрали.

Дмитрий Песков, поздравляя трудовой коллектив с юбилеем, поблагодарил всех работников за самоотверженный труд, взаимовыручку, неравнодушие, ответственное отношение к работе.

— Это праздник тех, кто участвует в развитии предприятия, болеет душой за общее дело. Это яркая дата для ветеранов и ныне работающего поколения деповчан, — сказал он. — Благодаря таким профессионалам, настоящим мастерам своего дела, как вы, Донецкая орден Ленина железная дорога будет эффективно работать во все времена.

Денис Пашков и Дмитрий Песков вру-

чили лучшим работникам локомотивного депо Иловайск Почетные грамоты ГУП ДНР «Донецкая железная дорога». За оперативную работу, инициативность при выполнении важных производственных заданий, весомый вклад в развитие дороги были награждены: Сергей Сварник, Роман Парфиненко, Дмитрий Цешеевский, Дмитрий Ковтун, Елена Мериуц, Владислав Платов, Владимир Калиновский, Александр Сащенко, Татьяна Дейнеко, Владимир Крикунов.

Председатель ДОРПРОФЖЕЛ на железных дорогах Новороссии Михаил Чаленко поздравил деповчан с праздником и в честь знаменательной даты вручил памятную табличку начальнику локомотивного депо Иловайск Владимиру Коваленко.

— Локомотивное депо Иловайск — это важнейшее звено транспортной инфраструктуры, от которого во многом зависит бесперебойная работа всей Донецкой магистрали, — подчеркнул Михаил Чаленко. — Спасибо вам за добросовест-

ный труд! Пусть работа доставляет вам как можно больше положительных эмоций и интересных моментов. Желаю вам и вашим семьям крепкого здоровья и отличного самочувствия, мирного неба!

Приехали поздравить своих коллег и представители локомотивного депо Волноваха. Начальник предприятия Эмир Меджидов подарил юбилярам икону святого Пантелеймона.

Руководитель предприятия Владимир Коваленко поздравил собравшихся с праздником и отметил, что главным фактором успешной деятельности депо всегда был коллектив.

— Пример для подражания — наши ветераны войны и труда. Биография каждого из них — это часть общей истории, — отметил Владимир Коваленко. — Я горжусь тем, что возглавляю предприятие со славным прошлым, трудовую летопись которого достойно продолжит новое поколение деповчан.

(Продолжение на стр. 2)

Итоговую оценку поставит зима

На Донецкой железной дороге завершено плановое обучение работников, которые впервые приступят к выполнению своих обязанностей в зимний период 2023–2024 гг. Курсы первозимников прошли все 260 сотрудников, принятых или переведенных на предприятия Донецкой магистрали в период с 25 марта по 1 октября.

На Мариупольском железнодорожном узле своя специфика работы зимой. Обильные осадки, резкие перепады температуры, сильные ветры способствуют появлению снежных заносов, обледенения и изморози на железнодорожных коммуникациях.

На станции Мариуполь-Порт о трудностях работы зимой знают не понаслышке, поэтому подготовке первозимников здесь уделяется особое внимание.

– В результате боевых действий у нас получили значительные повреждения технические средства, в том числе устройства сигнализации, связи, централизации и блокировки, электрические сети, контактные подвески. В силу объективных причин мы столкнулись с определенными сложностями в части обучения первозимников, но все-таки изыскали возможности для полноценной и качественной подготовки наших сотрудников к работе зимой, – рассказал главный инженер станции Мариуполь-Порт Игорь Трипунов.

На данный момент обучение прошли все железнодорожники, которым предстоит выполнять свои новые обязанности этой зимой впервые. Среди них – дежурные по станции, агенты транспортного обслуживания, экономист.

– Среди наших первозимников – не только сотрудники станции, у которых на новой должности изменились условия труда, но и только принятые на работу. Радует, что двое из новичков – выпускники

Мариупольского железнодорожного колледжа, – отметил Игорь Трипунов. – В качестве преподавателей привлекался практически весь инженерно-технический состав предприятия – заместитель начальника станции по оперативным вопросам, инженеры по охране труда, специалисты техотдела. Зимой все они будут непосредственно задействованы в организации работ по снегоборьбе, поэтому преподаватели очень заинтересованы в том, чтобы слушатели курсов были хорошо подготовлены и компетентны.

Пройдя курс теоретических занятий, первозимники закрепляют полученные навыки на практике, во время которой опытные железнодорожники обучают их работе в сложных метеорологических условиях.

– На практических занятиях мы выводим людей на участки, на стрелочные переводы, объясняем, где производить их очистку и смазку, как закреплять вкладыши, показываем первоочередные направления работы в условиях зимних неустойчивых, – объясняет Игорь Трипунов. – Обязательно знакомим первозимников с местами безопасного прохода стрелочной горловины. Для обеспечения бесперебойной работы определяем приоритетные направления при приеме поездов.

Ирина Пивоварова на железной дороге не новичок – до 2022 года работала на станции Мариуполь-Сортировочная. В этом году Ирина Александровна вернулась на Донецкую магистраль, и теперь она – первозимник.

– Я работаю агентом транспортного обслуживания станции Мариуполь-Порт. В мои обязанности входит коммерческий осмотр вагонов, оформление перевозочных документов, но при необходимости всех сотрудников станции могут привлечь на снегоборьбу – как правило, для очистки стрелочных переводов, – рассказала Ирина Пивоварова. – Во время обучения большое внимание уделялось вопросам безопасности и охраны труда. Заместитель начальника станции Владимир Афанасьев обучал нас непосредственно на месте – как правильно переходить путь, на каком расстоянии следует находиться от движущегося подвижного состава, за какое время до его приближения мы должны отойти на безопасное расстояние. Это очень важные практические навыки, которые зимой в условиях плохой видимости помогут сохранить здоровье и жизнь.

Для большинства сотрудников локомотивного депо Иловайск работать в сложных зимних условиях – дело привычное, а вот новичкам еще только предстоит противопоставить свои знания и умения капризам природы.

– В этом году у нас семь первозимников. Все прошли необходимый курс обучения и успешно сдали экзамены, – сказала инженер по подготовке кадров локомотивного депо Иловайск Татьяна Деревянченко. – Всех новичков мы ознакомили с общими положениями по организации снегоборьбы,



требованиями охраны труда при производстве работ на открытом воздухе. Они изучили порядок работы и отдыха при низких температурах, требования безопасности при нахождении работников на улице в холодное время года. Большое внимание уделялось методам оказания первой помощи при обморожениях и переохлаждениях.

Учатся первозимники без отрыва от производства по целевым программам, которые составляются для каждой профессии отдельно с учетом особенностей работы в осенне-зимний период.

– Длительность обучения составляет не менее 20 часов, и зачастую прохождение курса занимает от двух до трех недель, а у локомотивных бригад ввиду плотного графика работы – около месяца, – объясняет Татьяна Деревянченко. – На экзамене стараемся охватить максимальный объем вопросов – мы должны быть уверены, что первозимник готов к работе зимой.

Среди первозимников локомотивного депо Иловайск – Владимир Тарнавский, который трудится на Донецкой железной дороге с 1995 года. Был слесарем, водителем, а в ны-

нешнем году после окончания 4 курса «Института транспорта и логистики» ЛГУ его перевели техником-технологом по замерам колесных пар.

– Благодаря занятиям на курсах первозимников я не только освежил в памяти имеющиеся знания, но и узнал много полезного, – признается Владимир Тарнавский. – Для меня важно, что уделялось внимание особенностям именно моей новой работы, например, мне разъяснили тонкости замеров колесных пар в зимних условиях, ознакомили с маршрутом движения по территории депо.

По окончании обучения все первозимники в обязательном порядке сдают зачет и получают соответствующее удостоверение. Каждого закрепляют за квалифицированным наставником, имеющим опыт работы в сложных погодных условиях. Для новичков они станут надежными помощниками в преодолении трудностей первой зимы на Донецкой магистрали. Ну, а настоящей проверкой станет предстоящая зима, которую, мы уверены, наши первозимники пройдут на отлично!

Елена СУШКОВА

Локомотивное депо Иловайск: трудовая летопись длиной в 120 лет

(Окончание. Начало на стр. 1)

– Мы никогда не забудем наших работников, которые отдали свою жизнь за наш дом, наш Донбасс, – сказал Владимир Коваленко. – Большую надежду возлагаем на молодежь депо, а также на наших детей и внуков, которые, надеюсь, достойно продолжат историю и традиции локомотивного депо! Я хочу поблагодарить весь трудовой коллектив за многолетний добросовестный труд и поздравить с юбилеем. Желаю вам крепкого здоровья, процветания и производственных успехов!

Владимир Владимирович всю жизнь проработал в локомотивном депо Иловайск. Трудовую деятельность начал после окончания Ростовского института инженеров железнодорожного транспорта в 1991 году. Работал мастером производственного участка текущего ремонта тепловозов, мастером участка по ремонту автостопов и контрольно-измерительных приборов. Затем был назначен главным инженером депо, а с 2009 года возглавляет предприятие.

Со 120-летием предприятия коллег

поздравили бывший начальник депо Александр Скубченко, ветераны Борис Морозов, Василий Выскребенцев, Владимир Недельчев.

Александр Иванович Скубченко посвятил Донецкой магистрали почти 40 лет, начинал трудовую деятельность в локомотивном депо Иловайск.

– Во все времена работы хватало, – отметил он. – Однако не секрет, что раньше грузопоток был намного выше, да и парк локомотивов больше. Помню, как в 1981 году иду на явку по депо, а все траекционные пути забиты сплотками тепловозов ЧМЭЗ и дизель-поездами Д1 – 740-й, 780-й. Я верю, что к нашему предприятию снова вернется былая мощь, и все пути снова будут уставлены новенькими локомотивами.

Поздравляя присутствующих с юбилеем, поделился воспоминаниями и ветеран депо Василий Выскребенцев.

– Все мы помним локомотив ТГК-2, который работал на кругу. Его еще называли «Настя». Я пришел в депо в 1970 году помощником машиниста, и так меня тянуло к «Насте», что в свободное время всегда бежал к этому маленькому

тепловозу – мне нравилось следить за его работой. Пару раз даже делал маневры: там скорость была всего 3–5 км/ч, но счастье у меня было безмерное! А еще хотелось бы вспомнить машинистов-инструкторов Ивана Ивановича Серого и Николая Ивановича Недельчева. Хотелось отдельно рассказать о Николае Ивановиче. Это был прекрасный педагог, любил свою работу, никогда не повышал голос на подчиненных. Благодаря ему я знал тормоза не хуже любого инструктора.

Огромным почетом и уважением на предприятии пользуются династии железнодорожников. Среди них – Морозовы, Ветренко, Божко, Сало, Скубченко и многие другие.

Борис Павлович Морозов – железнодорожник в третьем поколении. В тогда еще паровозное депо пришел работать подсобным рабочим его дед Павел Анатольевич. Свою жизнь связал с депо и три сына Бориса Морозова – Александр, Сергей и Павел. Помощником машиниста работает внук ветерана Андрей.

Участники торжественного мероприятия, поздравляя друг друга с круглой

датой, охотно делились воспоминаниями. То там, то здесь слышалось: «А помнишь!»

О своей работе рассказала ведущая праздника – инженер по метрологии Елена Тисленко. Она трудится в депо более 30 лет.

– В 1991 году я пришла 17-летней девочкой работать в группу учета. Начинали мы вместе с Людмилой Николаевной Абрасимовской – теперь уже старшей группой учета. Нашими учителями были Галина Сафроновна Легенькая и ныне покойная Раиса Петровна Бруновская. Грузовых маршрутов тогда было около 120. Вручную оформлялись вывески: экономия или пережог с маршрутов машинистов. Каждую смену, пока не закончим работу, по домам не расходимся.

Душевно и по-домашнему тепло прошло празднование юбилея депо. Перед собравшимися выступили воспитанники детского сада «Ласточка», хор ветеранов труда «Калина» и музыкальный руководитель хора Евгений Труфанов.

Ольга КРАМАРЕНКО

Две дороги водителей-железнодорожников

Ежедневно они проезжают десятки километров, чтобы обеспечить бесперебойную деятельность железной магистрали. И в данном случае речь не о локомотивных бригадах, а о тех, кто проводит свой рабочий день за рулем автомобиля. 29 октября поздравления с профессиональным праздником будут принимать водители, машинисты экскаваторов, трактористы, слесари, механики, диспетчеры – все, кто занимается автотранспортным обеспечением потребностей Донецкой железной дороги.

В преддверии Дня автомобилиста о своей нелегкой и очень ответственной работе «Железнодорожнику Донбасса» рассказали сотрудники управления механизации СП «Дирекция по эксплуатации зданий и сооружений».

– Железная дорога не обходится без водителей, которые наряду с движущими, локомотивными бригадами, энергетиками, путевцами, связистами обеспечивают надежную работу нашей магистрали, – говорит начальник управления механизации Артем Любичев.

Работа водителей – это постоянное движение. В восемь часов утра они уезжают в рейс, а возвращаются на предприятие уже вечером.

– Идеальный водитель должен быть ответственным и дисциплинированным, – отмечает Артем Александрович. – Он всегда довезет вверенный ему груз до места, сохранит транспорт и по окончании работы благополучно вернется в семью. Управление автомобилем требует полной концентрации внимания. Необходимо уметь «читать» дорожную ситуацию, за доли секунды просчитывать возможное развитие событий, грамотно реагировать в экстремальных условиях. Все это приходит только с опытом.

Коллектив предприятия славен своими профессионалами.

– Самых теплых слов благодарности за добросовестный труд заслуживают водители Юрий Величко, Виктор Опанасенко, Александр Иванов, Валерий Петраш, Иван Мицишин, Владимир Полянский, – говорит Артем Любичев. – На них можно положиться в выполнении самых сложных поручений.

Юрий Величко работает на Донецкой железной дороге почти 40 лет, в его трудовой книжке значится только одно предприятие – управление механизации.

– Моя душа поет, когда сажусь за баранку своего «старичка», – рассказывает Юрий Леонидович. – Самосвал «КамАЗ-55-11» я вожу уже 33 года. Когда ухожу в отпуск, всегда переживаю, что там с ним. Сам всегда его ремонтирую, никого не подпускаю. Надеюсь, он прослужит верой и правдой до моей пенсии.

На своем «КамАЗе» Юрий Величко объездил всю Донецкую железную дорогу: от Луганска до Красноармейска и от Красного Лимана до Мариуполя. Был в Одессе, Запорожье.

– Свою работу очень люблю, отработано, когда знаешь, что твоя деятельность необходима. Например, когда развозил уголь людям в Хлебодаровке, было приятно слышать слова благодарности, – признается Юрий Леонидович. – Сейчас наша работа очень усложнилась – не знаешь, чего ждать. В том году у меня на глазах погиб коллега Алексей Коваль. Был обстрел, я ему говорю: «Не выходи, подожди». А он, видно, решил, что все уже спокойно, вышел на улицу, и его не стало. Страшно терять своих товарищей. И мы все надеемся, что война скоро закончится и наступит мирная жизнь.

Александр Иванов – водитель в третьем поколении. На Донецкой железной дороге он работает почти 40 лет. Долгое время был водителем в Иловайской дистанции пути, а пять лет назад сме-

нил легковой автомобиль на грузовой, перейдя в управление механизации.

– Специфика работы на грузовом транспорте отличается от легкового, – рассказал Александр Тимофеевич. – Почти 20 лет я возил начальника дистанции пути Александра Федоровича Дербенева. Когда водитель закреплен за руководителем, он должен быть сверхпунктуальным, ведь точность – главная черта железнодорожников. Машина всегда должна быть в хорошем техническом состоянии – поломки в пути недопустимы. Хотя, признаться, было такое, что я вез начальника, а «Волга» заглохла. Пришлось поменять датчик, и машина завелась. Я потом проанализировал, что сумел быстро найти неполадку только благодаря наработанному опыту.

Что касается специфики работы на грузовом транспорте, тут нужно знать не только Правила дорожного движения, технические характеристики транспортного средства, правила погрузки, но и уметь быстро принимать решения.

– Ситуации бывают разные, особенно в наше военное время. Недавно в Пантелеймоновку песок отвозил, ехал по горловской трассе и понял, что попал под обстрел. Мне показалось, что чуть ли не подо мной рвутся снаряды. Я сразу же по газам, и, не оглядываясь, уехал, довез груз в целостности и сохранности. Я уже на пенсии, но понимаю, что нужен своему предприятию. Сейчас водителей не хватает, и пока идут боевые действия, надо помогать железной дороге, работать за себя и за того парня.



Владимир Полянский, Владимир Савченко, Александр Иванов

Уже 34 года машинистом экскаватора в управлении механизации трудится Валерий Петраш.

– Другого места работы для себя уже не представляю. Получается, что я нашел свое дело, – рассуждает он. – За столько лет научился не только управлять техникой, но и чувствовать ее. По звуку, по движению рычагов пойму, если что-то не так. Для меня ковш экскаватора – это как третья рука, настолько сроднился с ним. Хочется передавать свой профессиональный опыт новичкам, делиться своими знаниями.

Бок о бок со старшим поколением трудится молодежь.

– Наш коллектив – это сплав опыта и



молодости, – говорит начальник управления механизации Артем Любичев. – Среди молодых работников хотелось бы отметить Владимира Савченко, Владимира Мазура, недавно к нам пришел, но уже прекрасно себя зарекомендовал электросварщик Иван Малый.

Работников УМ-4 отличает многофункциональность, и это требование продиктовано самой жизнью.

– У нас водитель экскаватора при необходимости сядет за баранку грузовика, а если надо, то и тягач с прицепом поведет, – поясняет Артем Александрович. – Среди таких работников хотелось бы выделить Сергея Шевченко, Владимира Евсеенкова, Владимира Савченко.

Владимир Савченко пришел в управление механизации водителем грузовика, а сейчас работает машинистом экскаватора одноковшового 6 разряда.

– За все годы, что я работаю на Донецкой железной дороге, предприятие переживало самые разные времена. Были как периоды процветания, так и непростые моменты, но радует, что на нашей магистрали всегда ценили людей, и мы стараемся отвечать взаимностью, – говорит Владимир Александрович. – В 2014-м было тяжело, с работой было непонятно, многие уехали. Я свою семью вывез в другой город, а сам через несколько недель вернулся, потому что чувствовал ответственность, понимал – людей мало, а работу выполнять нужно.

В прошлом году после освобождения Красного Лимана Владимир Александрович был направлен туда в командировку. Принимал участие в строительстве «дороги жизни» из северной в южную часть города.

– Люди на тот момент еще сидели в подвалах и боялись выходить, а мы работали, – вспоминает железнодорожник. – Я был водителем грузовой машины, но нужен был тракторист, а в той ситуации найти специалиста не смогли. Я прекрасно понимал: от моей работы зависит безопасность людей. Поэтому некоторое время мне пришлось поочередно управлять и грузовиком, и трактором.

Говоря о том, что водители – основная движущая сила коллектива УМ-4, Артем Любичев отметил, что работа предприятия невозможна без специалистов ремонтного цеха, инженерно-технических работников.

В их числе – диспетчер автомобильного транспорта Елена Пашаян, мастер участка автотранспорта Александр Сазонов, монтажник строительных машин и механизмов 6-го разряда Василий Семенчук, старший инспектор по кадрам Надежда Сазонова, специалист по охране труда Сергей Кураленя.

Диспетчер Елена Пашаян трудится

на Донецкой магистрали более 30 лет. Каждое утро, отправляя водителей в рейс, она желает им счастливой дороги.

– Мне повезло работать в дружном коллективе, – говорит Елена Амировна. – У нас взаимовыручка и взаимопонимание во всем. Если у кого-то что-то случается, обязательно помогаем всем коллективом. Все мы – большая дружная рабочая семья, а День автомобилиста – наш общий профессиональный праздник.

Мастер участка автотранспорта Александр Сазонов – опытный и компетентный специалист, умеющий четко организовать весь рабочий процесс. На дороге он работает больше 13 лет.

– Наша задача – чтобы транспорт находился в исправном состоянии и не стоял подолгу на ремонте, – рассказывает Александр Леонидович. – Машина должна быть готова отправиться в дорогу в любой момент. Поэтому все неполадки стараемся устранить оперативно.

После армейской службы Александр Сазонов решил стать водителем, 10 лет проработал в компании «Coca-Cola». Потом устроился в управление механизации – сначала автослесарем, потом водителем. В 2014 году попал под обстрел, получил ранения обеих ног, после чего его перевели в диспетчеры, потом в мастера. В 2022 году Александр ушел по мобилизации защищать Родину, воевал на Херсонском направлении. Был ранен, после лечения вернулся на родное предприятие.

– Я хорошо разбираюсь в различных видах специализированной техники – в свое время работал на автогрейдере ДЗ-180, экскаваторе АТЕК-881, автокране КТА-25, – говорит Александр Сазонов. – Для меня автотранспорт – это и работа, и хобби. Я люблю читать о новинках автопрома, изучать, как все устроено. Как ни банально это звучит, мастер, прежде всего, должен любить свое дело. Это очень важно. Работая в данной профессии, человек изо дня в день только тем и занят, что осматривает автомашины. Без преданности и даже некоего фанатизма подобное занятие быстро наскучит. Поэтому свою профессию нужно любить!

Впереди у коллектива управления механизации еще много дел.

– Работы мы не боимся и всегда стараемся оставаться в полной готовности, – сказал в завершение руководитель УМ-4 Артем Любичев. – А сегодня, в преддверии праздника, я желаю всем работникам управления механизации крепкого здоровья, удачи, финансовой стабильности, семейного благополучия и, конечно же, мира!

Елена Редько – кадровик по призванию



Елена Редько – старший инспектор по кадрам СП «Дирекция аварийно-восстановительных средств» ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» отмечена ведомственной наградой Министерства транспорта Донецкой Народной Республики – нагрудным знаком «Почетный железнодорожник».

но и самое сложное в ее трудовой деятельности. Тут и проницательность нужна, и умение выслушать, порой без терпения не обойтись.

– Бывает, что-то не ладится, но понимаю, что ко мне люди обращаются с проблемами, поэтому свои я стараюсь оставлять дома, – делится наша собеседница. – Бывает тяжело, особенно если на человека навалились какие-то трудности в оформлении документов, он приходит расстроенный, злой. Самое главное – это выслушать, подсказать, помочь. Я всегда придерживаюсь правила: если пообещал, нужно выполнять. И когда от тебя люди уходят с улыбкой – это дорогого стоит.

Родители Елены Редько трудились на Донецкой железной дороге. Ее отец Бабицкий Анатолий Яковлевич всю жизнь проработал в вагонном депо Ясиноватая, мама Алла Семеновна трудилась терапевтом в Ясиноватской железнодорожной больнице. Поэтому после окончания школы Елена поступила в Ясиноватское профессионально-техническое училище № 69.

По окончании училища свой трудовой путь на железной дороге она начала оператором электронно-вычислительных машин. Уже работая, окончила Донецкий государственный технический университет и была переведена инженером-программистом машиностроительной станции.

Свою работу кадровика Елена Анатольевна начала в 1996 году в Ясиноватском отделении дороги. Затем руководила отделом кадров Ясиноватского региона службы кадров и учебных заведений Донецкой железной дороги, после была переведена помощником начальника Ясиноватской дирекции железнодорожных перевозок по кадрам и социальным вопросам. В 2013 году была назначена начальником отдела кадров дирекции.

– Могу сказать, что техника – это не мое. Я всегда была коммуникабельной: активистка в школе, в детских лагерях – вожатая, – вспоминает Елена Анатольевна. – Однажды начальник Ясиноват-

по всему Ясиноватскому отделению, в состав которого входили подразделения Мариуполя, Волновахи, Красноармейска, Ясиноватой и Донецка. Эти документы до сих пор сохранились, и в случае необходимости с ними всегда можно ознакомиться. Но это уже история!

Последние три года Елена Редько работает старшим инспектором по кадрам дирекции аварийно-восстановительных средств.

– Кадровик не имеет права на ошибку, – уверена Елена Редько. – Я считаю, что самая большая ответственность – заполнять трудовые книжки. Если будет допущена хоть малейшая неточность, в дальнейшем человек может столкнуться с серьезными проблемами.

Сейчас в связи с переходом на российское законодательство работы у Елены Редько прибавилось, но она с оптимизмом смотрит в будущее. Как и все железнодорожники, она уверена: это этап, который приведет к процветанию Донецкой магистрали.

О Елене Редько с уверенностью можно сказать, что она – кадровик по призванию. На Донецкой железной дороге она трудится 36 лет, 27 из которых работает в сфере управления персоналом.

Весь рабочий день Елены Анатольевны расписан по минутам. Ведь работа кадровика заключается не только в оформлении документов согласно кадровому делопроизводству, но и в общении с людьми: ответить на вопросы, подсказать оптимальное решение.

– Люди часто обращаются за помощью в отдел кадров. Приходится решать самые разные вопросы. Сейчас ввиду событий, которые у нас происходят, обращения железнодорожников дополнились такими, которые отличаются от тех, что были, скажем, пару лет назад, – отмечает Елена Редько. – Все чаще приходят люди, которые потеряли документы в связи с боевыми действиями, с целью восстановления трудовых книжек для трудоустройства или оформления пенсии. Многие даже не знают, куда со своей проблемой обратиться. Что в моих силах, всегда делаю или советую, как можно решить проблему. Очень приятно, когда люди потом просто говорят: «Спасибо». Понимаешь, что не зря работаешь.

Общение с людьми, по мнению Елены Анатольевны – самое интересное,

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ (МИНТРАНС ДНР)

ПРИКАЗ

11 октября 2023 г.

Донецк

№ 312

О награждении ведомственной наградой

За многолетний добросовестный труд и весомый личный вклад в развитие транспортной инфраструктуры Донецкой Народной Республики, в связи с празднованием памятной даты России – 30 сентября – Дня воссоединения Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской области и Херсонской области с Российской Федерацией, руководствуясь Положением о нагрудном знаке «Почетный железнодорожник», утвержденным Приказом Министерства транспорта Донецкой Народной Республики от 10 июля 2019 г. № 266, зарегистрированным в Министерстве юстиции Донецкой Народной Республики 16 июля 2019 г. за № 3283, Положением о Министерстве транспорта Донецкой Народной Республики, утвержденным Постановлением Правительства Донецкой Народной Республики от 22 декабря 2021 г. № 103-6 (с изменениями),

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Наградить ведомственной наградой Министерства транспорта Донецкой Народной Республики - нагрудным знаком «Почетный железнодорожник» работника ГУП ДНР «Донецкая железная дорога»:

РЕДЬКО Елену Анатольевну – старшего инспектора структурного подразделения «Дирекция аварийно-восстановительных средств» ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИТАРНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ «ДОНЕЦКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА».

2. Контроль за исполнением настоящего Приказа оставляю за собой.

Врио Министра

А.П. Бафанов

Успешный дебют хоккеистов-новорооссов в Саранске

Сборная железных дорог Новороссии удачно дебютировала в розыгрыше Кубка РЖД и РОСПРОФЖЕЛ по хоккею с шайбой. После четырех напряженных матчей наши железнодорожники вышли в финал турнира.

Игры проходили с 25 по 27 октября в столице Мордовии Саранске, на полигоне Куйбышевской железной дороги. За Кубок боролись 17 команд от всех железных дорог РЖД, команда аппарата управления компании и сборная железных дорог Новороссии.

Традиционно команды-участники розыгрыша Кубка делятся на два дивизиона – «золотой» и «серебряный». В этом году «золотой» дивизион представляют команды Приволжской, Московской, Западно-Сибирской, Дальневосточной, Горьковской, Северной, Октябрьской и Красноярской дорог. В «серебряном» играют сборные Свердловской, Восточно-Сибирской, Куйбышевской, Южно-Уральской, Северо-Кавказской, Забай-

кальской, Юго-Восточной магистралей, команда аппарата управления компании и железных дорог Новороссии.

С первых минут соревнования стало понятно, что новороссы – настоящее открытие чемпионата. Проиграв 25 октября в своем первом матче команде Юго-Восточной ЖД, наша сборная, тем не менее, показала отличную для новичка спортивную форму и негибкую волю к победе.

Сделав стратегические выводы, наша команда во главе с играющим капитаном – и.о. генерального директора ФГУП «Железные дороги Новороссии» Андреем Казаковым с разгромным счетом победили двух следующих соперников – сборные Забайкальской (7:1) и Свердловской (5:3) магистралей.



Вторая встреча с командой Юго-Восточной ЖД 26 октября стала победной для новороссов. Основное время завершилось боевой ничьей, но по буллитам сборная, представляющая новые регионы Россий-

ской Федерации, стала лучшей в матче, обыграв соперника со счетом 4:3.

Столь важный для нас финал Кубка РЖД и РОСПРОФЖЕЛ по хоккею с шайбой состоится уже после того, как газета

будет дана в печать. О результатах матча и подробностях поединка мы расскажем на официальном сайте ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» и наших страницах во ВКонтакте и в Одноклассниках.

Здесь рождаются и реализуются новые идеи

Рационализаторство – процесс не только технический, но и творческий, а эффективность и успех внедрения новых изобретений полностью зависят от работы всей команды – в этом убеждена инженер-технолог участка экспериментальных работ вагонного депо Ясиноватая Нина Обищенко. В преддверии Дня инженера-механика, который традиционно отмечается 30 октября, Нина Борисовна рассказала о совместной работе с легендарным рационализатором Николаем Губенко, о современных разработках и достижениях ясиноватских изобретателей.

Основная часть трудовой деятельности Нины Обищенко на Донецкой железной дороге связана с работой над созданием и внедрением новых установок и механизмов. В ее обязанности входит составление чертежей для создания деталей, механизмов и машин.

– Эта работа требует внимания и аккуратности, одна неточность – и изготовить необходимую деталь уже не получится, – объясняет Нина Борисовна. – Здесь все индивидуально и требует особого подхода. Если, чтобы начертить какую-то деталь, достаточно нескольких часов, то на создание чертежа сложного механизма или машины требуется несколько дней.

В вагонное депо Ясиноватая Нина Обищенко пришла в 1989 году и сразу попала в экспе-

риментальных цех, в котором трудился известный рационализатор, Герой Социалистического труда Николай Губенко, на счету которого было 378 рацпредложений и 5 изобретений. Молодой железнодорожнице доверили очень важную работу: она составляла чертежи по эскизам выдающегося изобретателя.

– С Николаем Дмитриевичем я долго работала и многому у него научилась, например, скрупулезности. Свою идею он мог нарисовать на листочке очень детально, буквально размер в размер. Если же возникали какие-то вопросы, к нему всегда можно было обратиться за советом, – вспоминает Нина Борисовна. – Николай Губенко был очень талантливым человеком, настоящим профессионалом. Меня всегда удивляло, что, не имея высшего образования – он окончил 7 классов и вечернюю школу – Николай Дмитриевич создавал уникальные приспособления, которые до

сих пор применяются в работе вагонных депо.

Среди изобретений Николая Губенко – полуавтоматическая линия по демонтажу колесных пар, поточная линия ремонта колесных пар на буксах с роликовыми подшипниками, стационарный многошпиндельный гайковерт для монтажа и демонтажа букс, автоматическое устройство для мойки корпусов букс железнодорожных вагонов и машина для их ремонта, полуавтоматическая линия ремонта буксового узла и многое другое.

В паре с Николаем Губенко Нина Обищенко проработала почти 10 лет.

– Изначально экспериментальный цех создавался для того, чтобы у Николая Дмитриевича была возможность воплощать в жизнь свои изобретения.

Валерий Ковалевский начал работу в вагонном депо Ясиноватая мастером экспериментального участка, был ведущим инженером-конструктором, главным инженером, а в 2014 году возглавил предприятие. Более чем за два десятка лет рационализаторской работы Валерий Альбертович вместе с группой единомышленников разработал и внедрил порядка 160 рационализаторских предложений для ремонта вагонов, получил патенты на 10 изобретений. Одной из первых разработок, над которой они занимались вместе с Ниной Обищенко, было изготовление штампа для штамповки шестигранной головки болтов.

– Когда я поступил в депо, Нина Борисовна трудилась в паре с Александром Чалым, а с 2003 года мы уже вместе работали в конструкторском бюро, – вспоминает Валерий Ковалевский. – Я уверен в коллеге на сто процентов и точно знаю: если поставлена задача, она ее выполнит качественно и в срок. Нина Борисовна всегда смотрит в корень вопроса, сразу ловит мысль – ей не нужно объяснять по несколько раз.

За время работы Валерия Ковалевского в вагонном депо Ясиноватая была разработана и внедрена установка-пресс по демонтажу и монтажу кассетных конических подшипников «Врепс», «Дуплекс», создана и внедрена местная вытяжная установка на участках, созданы участки по модернизации тележек вагонов элементами повышенной прочности и участок полной покраски вагонов, произведена модернизация тележек упругими элементами.

– Валерий Альбертович продолжил дело Николая Губенко и Александра Чалого. Он – творческий человек, который постоянно над чем-то работает, – говорит Нина Обищенко. – Одно из последних масштабных изобретений – линия по изготовлению крышек люков полувагонов, гидравлических прессов по изготовлению комплектующих элементов для линии люков.

Нина Борисовна – автор более 80 рацпредложений, большинство из них были разработаны в соавторстве с Александром Чалым и Валерием Ковалевским.

– Мне было очень интересно работать над созданием линии по изготовлению крышек люков. Это очень объемная и большая работа, – говорит наша собеседница. – Время на выполнение проекта было ограничено,

поэтому у каждого было свое задание. Я работала над изготовлением стола-кондуктора для сборки, для прошивки и клепки заклепок на крышке люков, поверочным столом, эстакадой, штампами для изготовления деталей крышки люков. Еще мне запомнилась работа над созданием прессы для холодной напрессовки, распрессовки лабиринтных внутренних колец.

Одной из последних разработок в вагонном депо Ясиноватая стали модули для обогрева железнодорожников на рабочих местах.

– Модули – это облегченные сооружения, обогреваемые за счет электричества. Там есть все необходимое, чтобы находиться в них даже зимой. Сначала мы изготавливали их для сотрудников нашего депо, которые находились на территории парка: осмотрщиков, ремонтников, но со временем стали делать их также для других подразделений Донецкой магистрали и даже Луганской железной дороги, – рассказывает Нина Обищенко.

К сожалению, из-за регулярных обстрелов со стороны ВФУ экспериментальный цех вагонного депо Ясиноватая сейчас не работает. Но даже в условиях активных боевых действий здесь рождаются и реализуются новые идеи.

Как отмечает Нина Обищенко, процесс создания новых изобретений – увлекательный и захватывающий.

– Главное в нашей работе – не бояться трудностей. В рационализаторстве важно что? В первую очередь, видеть вещи, которые требуют улучшения, во-вторых, создавать новые технические возможности для облегчения работы железнодорожников. Это очень увлекательное занятие, и если взялся за дело, то забываешь обо всем, полностью погружившись в работу.

Нина Обищенко

Елена СУШКОВА



Нина Обищенко



Николай Губенко



Линия по изготовлению крышек люков: работы по сборке и сварке элементов

Народная песня – это зеркало души

Зал переполнен, затихает приглушенный шум, наступает тишина. Проходят секунды – поднимается занавес, и звучит песня – нежная, мелодичная, бескрайняя... Именно так начинаются концерты одного из самых любимых творческих коллективов Донецкой железной дороги – народно-го ансамбля народной песни «Горлица». Как тронуть душу и найти путь к сердцу зрителя, в канун Дня музыки рассказала основатель и бессменный руководитель творческого коллектива Татьяна Леонова.

В репертуаре народного ансамбля более сотни песен – разных по тематике, жанру и мелодике. И каждая находит своего слушателя.

А начиналось все в 2000 году, когда после окончания Харьковской государственной академии культуры в Ясиноватском дворце культуры железнодорожников пришла работать Татьяна Леонова. Молодая амбициозная девушка горела идеей создать ансамбль и сразу же взялась за воплощение своей мечты.

– Мне очень нравится, когда люди стремятся к чему-то прекрасному. Для меня песня, а тем более народная, как зеркало души человека, – говорит Татьяна Сергеевна. – В ней воспеваются наша история и традиции, то, что необходимо чтить и ценить в любые времена. Особенно важно прививать любовь к народной песне детям, чтобы они знали о своих истоках.

Первыми участниками коллектива стали работники Ясиноватского дворца культуры железнодорожников. Немного численный на тот момент состав позволил понять, насколько важно уметь объединить вокруг одной цели людей разных профессий.

– Когда мы только организовали «Горлицу», в ее составе было всего 10 человек, все они – сотрудники нашего ДК с замечательными певучими голосами! Например, электрик Евгений Дорошенко, оператор Андрей Романов, руководитель хореографического коллектива Надежда Конева, – вспоминает Татьяна Леонова. – С этими людьми мы долго работали вместе, но со временем встал вопрос о расширении коллектива. Участники ансамбля приглашали своих знакомых, друзей, коллег, кто-то приходил сам. Случалось, после выступления подходили зрители и говорили, что хотели бы стать частью нашей творческой команды.

А потом, как шутит Татьяна Сергеевна, «понеслось». С каждым годом «Горлица» становилась все более многочисленной.

– На данный момент в коллективе занимается 120 человек. Это, в первую очередь, железнодорожники и их дети, – рассказывает руководитель. – Они никогда не подведут, несмотря на полную занятость на основной работе, с ними всегда можно обсудить любые творческие моменты и идеи. Среди них хочу отметить тех, без кого наш ансамбль представить просто невозможно. Это директор ДНЦТ СМЭУ-6 Наталья Панова, начальник отдела бухгалтерского учета Ясиноватского ЦБУ Анна Кравцова, золотой голос коллектива оператор дефектоскопной тележки ПЧ-21 Рафаэль Денисламов, экономист первой категории дирекции управления движением ДЖД Наталья Сидоренко, электрик ТЧ-21 Евгений Дорошенко, инструктор СМЭУ-6 Анна Асрян, сотрудник МВД России Вячеслав Булавин, участник ансамбля песни и танца «Донбасс» Никита Лыленко. В этом году «Горлицу» постигла тяжелая утрата – защищая Родину, погиб Андрей Романов, слесарь по ремонту подвижного состава локомотивного депо Ясиноватая. Андрей был талантливым исполнителем, замечательным человеком. Его гибель стала ударом для всех нас.

В репертуаре народного ансамбля народной песни «Горлица» множество казачьих и русских народных песен. И все они преподносятся зрителям, как маленький спектакль.

Среди любимых зрителями песен – «На горе стоял казак».

– Мы исполняем ее без музыкального сопровождения, только под барабан. Зрители зачастую с удовольствием подхватывают мотив, подпевают, хлопают в такт. Нам очень приятно, когда чувствуешь ответную реакцию.

Нашли свое отражение в песнях «Горлицы» и военные события на Донбассе. Например, «Не кукуй, кукушка» хоть и была написана очень давно, сейчас она как никогда близка слушателям.

– Эта песня о печали. Она рассказывает, как матери провожали на войну своих мужей и сыновей. Эту боль переживают сегодня многие женщины. Исполняется она, как сухопляс, то есть без аккомпанемента, но это и придает ей особую эмоциональность, – объясняет Татьяна Сергеевна.

Практически ни одно выступление народного ансамбля не проходит без исполнения традиционной песни донецкого края «Во горнице, во светлице». Это своего рода визитная карточка коллектива.

– Ее очень просто петь на выездных мероприятиях, потому что она не требует никакого музыкального сопровождения, главный акцент делается на живой звук, – отмечает Татьяна Леонова. – В нашем репертуаре много песен о людях с донбасским характером – трудолюбивых, искренних, отзывчивых.

Постепенно из небольшого коллектива «Горлица» превратилась в успешный слаженный ансамбль с большим творческим потенциалом. Объединяет участников искренняя любовь к народной песне.

– Я сразу предупреждаю желающих стать участниками коллектива, что мы не исполняем эстрадные песни, – подчеркивает Татьяна Сергеевна. – Люди соглашаются. Они помнят, как, собираясь за праздничным столом, наши бабушки и дедушки заводили народные песни, которые были знакомы даже детям. Пусть не всегда попадая в такт и не помня все слова, они начинали подпевать взрослым.

– Кстати, воспитанию именно подрастающего поколения мы в «Горлице» стараемся уделять особое внимание. И от



нашей молодежи чувствуем отдачу: они принимают активное участие в жизни коллектива и с удовольствием исполняют такие песни, как «Небо над водой», «Кострома», «Кумушки», «В роще калина».

Народный ансамбль народной песни «Горлица» известен далеко за пределами Донецкой Народной Республики. Коллектив принимал участие в конкурсах, фестивалях, праздничных, благотворительных, выездных и просветительских концертах во многих городах Российской Федерации. В рамках реализации интеграционных программ активно работал с Русским Центром ДНР, Министерством культуры Республики.

В 2002 году произошло знаковое событие – ансамблю «Горлица» было присвоено звание «народного».

– Это стало подтверждением труда всего коллектива. Это наша гордость! – отмечает Татьяна Леонова.

Ансамбль является дважды лауреатом и обладателем абсолютного гран-при Международного фестиваля народной музыки «Самородки», лауреатом 6-го Международного фестиваля-конкурса народной песни имени Г.М. Концевича, который проходил на базе Государственного академического Кубанского казачьего хора в городе Краснодаре, лауреатом 2-го Всероссийского конкурса «Наследники традиций», лауреатом региональных и республиканских конкурсов в разных возрастных категориях, представляя везде Донецкую железную дорогу.

– От имени всего коллектива «Горлицы» хотелось бы выразить огромную благодарность руководству дороги и нашему профсоюзу за содействие. Нам всегда предоставляется возможность принимать участие в фестивалях, конкурсах, достойно представляя Донецкую Народную Республику.

На вопрос «В чем секрет успеха?» Татьяна Леонова без раздумий отвечает: «В сплоченности коллектива!»

– Здесь никто не тянет одеяло на себя, мы ставим общую

цель и всегда к ней идем вместе, – говорит она. – У нас в коллективе нет равнодушных. Даже случалось, что люди обижались, если им не находилось занятия, говорили: «Что? Я тебе не нужен?!» А мне нужны и важны абсолютно все.

Сейчас коллектив народного ансамбля «Горлица» не выступает, не проводятся репетиции. Линия боевых действий проходит очень близко от Ясиноватой, а сам город практически ежедневно подвергается обстрелам ВСУ.

– Для меня Ясиноватая – это любимый город. Я помню, каким прекрасным он был до войны – тихим, уютным, многолюдным, радостным. У нас искренние и отзывчивые люди, замечательный лес, прекрасные родники. А какими грандиозными были наши мероприятия – переполненный зал, совместные со зрителями песни, теплая и даже семейная атмосфера. Часто вспоминаю наши ежегодные творческие отчетные концерты, празднование Дня железнодорожника, рождественские и новогодние сказки, которые так радовали детвору. Я очень по всему этому скучаю! – признается Татьяна Леонова.

Но несмотря на трудности и опасность, коллектив иногда собирается вместе. В дружеской атмосфере участники вспоминают долгие вечерние репетиции и совместные выступления, под звуки канонады душевно поют народные песни.

– Знаете, кто-то сказал: «Сделай свою работу хобби, и ты ни одного дня не будешь работать». Вот так и у меня. Моя работа – это моя жизнь. Когда наступит мир, первое, что я сделаю – это соберу весь коллектив и сразу приступим к репетициям. Мы обязательно будем принимать участие в фестивалях и конкурсах. А фойе и коридоры нашего Дворца культуры вновь заполнят зрители. И когда поднимется занавес, на всю мощь снова зазвучит народная песня «Горлицы».

Елена СУШКОВА



Защита Родины – дело совести и чести

Иногда вовремя принятое решение может спасти жизнь. Порой даже целому народу. «Железнодорожник Донбасса» продолжает рассказывать о наших коллегах, вставших на защиту родной земли. Старший электромеханик участка I группы отдела ТО АРМов дорожного информационно-вычислительного центра Олег Чуб трудится на Донецкой магистрали более 30 лет. С 2014 года он воевал в рядах народного ополчения, а в первые дни СВО снова поступил на военную службу.

За годы работы Олег Чуб стал свидетелем и участником развития современных информационно-вычислительных систем на железной дороге. Сегодня он занимается вопросами централизованного ремонта средств вычислительной техники и сетевого оборудования ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» и ТК «Железные дороги Донбасса».

Базой своего трудового опыта Олег Васильевич считает знания и навыки, полученные от его наставников. Он рассказывает о своих учителях с чувством глубокого уважения, их фотографии занимают почетное место в кабинете электромеханика.

– На дорогу я пришел сразу после школы. Мне всегда хотелось заниматься электроникой, электротехникой, и в то время Донецкая железная дорога была как раз таким вариантом. Тогда была такая должность – ученик-электротехник. Для молодежи это была отличная возможность – одновременно учиться и полноценно работать. Сейчас я с благодарностью вспоминаю, как ко мне отнеслись руководство и старшие сотрудники отдела – Николай Роменский, Сергей Асмолов, Виктор Маслаков, Виктор Медовщиков и другие. Благодаря их наставничеству я научился основам, получил образование по специальности, на практике познакомился со всей нашей железнодорожной линией. С самого начала мне довелось

ветеран боевых действий Новороссии Олег Чуб согласно мобилизационному предписанию снова поступил на военную службу.

Как признается Олег Васильевич, самые важные решения в жизни он принимал не раздумывая – настолько непоколебимой была уверенность в правоте выбора:

– Когда на киевском майдане начали стрелять, мне все стало понятно. И как коренному дончанину мне хотелось отстоять все то, что у нас называется делом совести и чести. Так я вступил в «Оплот», находился среди тех, кто стоял перед Донецкой облгосадминистрацией. Нам было ясно, к чему все идет, и отступить никто не собирался: за нами были Родина и правда. Все те события откровенно подстегивали и настраивали на серьезный лад, появилась острая необходимость внутренне мобилизоваться. Как только украинские власти объявили «АТО», мы с единомышленниками-ополченцами уже находились в районе Донецкого аэропорта. Мы тогда стояли на блокпосту, преграждавшему въезд на мост по Киевскому проспекту. Поначалу это были обычные баррикады, даже оружия как такового у нас там не было. И именно там мне довелось впервые попасть под обстрел.

К началу боевых действий на Донбассе Олег Чуб уже имел боевой опыт – отработав год на Донецкой



во Львове. Был рядовым пограничных войск, так называемым МЭП – мастером по электроприборам, обслуживал различные системы. И сегодня я точно знаю, что, несмотря на всю сложность тех времен, решения были приняты правильные – и в армии, и на работе, – говорит Олег Васильевич.

В 2014-м добровольцем Донбасса тоже нужно было быстро принимать важнейшие решения. В связи с этим более-менее опытные люди назначались командирами, они же были наставниками для неопытных новичков.

– Все-таки очень многие приходили в ополчение на голом энтузиазме, им нужно было дать какие-то практические навыки. Следовательно, на тех, кто раньше служил, возлагались большие надежды, и мы старались их оправдывать, – вспоминает наш герой. – Приходилось совмещать службу с наставничеством. Поначалу я находился в донецком телецентре на улице Куйбышева, где мы охраняли оборудование. А в свободное время шли в отдельную комнату, где структурировали и обучали бойцов.

Когда появился указ министра обороны ДНР о добровольцах и ополченцах, началась серьезная военная работа.

– Начинали мы с Марьинки – там были организованы блокпосты, принимали участие в охране правопорядка, помогали органам навести порядок на улицах, когда там было не совсем спокойно, – вспоминает Олег Чуб. – Потом вместе с «Шахтерской дивизией» я уехал в Дебальцево, где серьезно столкнулись с противником. Все мы – 120 человек – попали в плотное окружение, но сумели выйти без потерь. Из Дебальцево мы возвращались в Донецк три месяца. Выходили через Снежное, Харьцызск, Шахтерск. Довелось поучаствовать в боях за Шахтерск и Саур-Могила. После недельного отдыха мы уехали в Моспино – как раз тогда закрывался «Иловайский котел». Там мы разделились: кто-то остался, кто-то ушел в Харьцызск. В общем, каждый делал, что мог. Я был рядовым, но работал с любым оружием, со всеми доступными видами военного транспорта. Ездил и на БМП, и был командиром пулеметного расчета, и оператором ПТРК. Такое было время, такая была обстановка.

После 2015 года, когда, как принято считать, боевые действия несколько пошли на спад, Олег Чуб вышел

из состава «Шахтерской дивизии» и уехал в Алчевск, некоторое время был в личной охране комбрига Мозгового.

– По воле судьбы мне повезло – в день, когда Алексей Борисович погиб, у меня был выходной. После этого я решил вернуться в Донецк – на тот момент там происходили события, в стороне от которых я не мог остаться. Я перевелся в сотую бригаду оператором-наводчиком БМП – командиром машины, где и прослужил два года.

В 2017 году Олег Васильевич уволился с военной службы и вернулся на железную дорогу. А спустя пять лет, в феврале 2022-го, как и множество наших коллег, встал на защиту Родины.

– Я попал в бригаду «Восток», – вспоминает наш собеседник. – Службу нес преимущественно в Донецке. Видимо, учитывая мой прошлый опыт, командование определило меня в личную охрану командира. Ну, а к концу 2022 года, аккурат под Новый год, я был уволен со службы в связи с реорганизацией наших Вооруженных сил и, в том числе, по возрасту.

Сегодня Олег Чуб продолжает свой трудовой путь на Донецкой магистрали и бережно хранит память о боевой службе. Самым главным в своем боевом опыте считает приобретение настоящих друзей и соратников.

– Я постоянно вспоминаю всех тех, с кем служил, – рассказывает железнодорожник. – К сожалению, очень многих можно уже только помянуть. Но эти ребята – настоящие товарищи и воины, они навсегда остались в моем сердце. С теми, кто жив, стараемся общаться. Все-таки мы, как говорится, на одной волне. На службе этого порой не замечаешь, а возвращаясь домой, в тишину, и сразу становится понятно, что боевое товарищество – как семья. К сослуживцу всегда можно прийти, как к себе домой, поговорить обо всем, и понимание будет с полуслова.

Молодым защитникам, попавшим в зону боевых действий, опытный ополченец советует, в первую очередь, беречь себя и своих товарищей, помнить об осторожности, трезво оценивать ситуацию и, конечно же, слушать бывалых бойцов и командиров.

– Все наши ребята, которые служат, пусть поскорее вернуться невредимыми, – искренне желает Олег Чуб.

Александр КОВАЛЕНКО



обслуживать оборудование в Донецке, Макеевке, Иловайске, Ясиноватой, Красном Лимане, Авдеевке, Близнецах и т.д. В итоге стал я профессионалом и полноправным членом прекрасного коллектива, с которым не расстаюсь уже треть века.

С 2014 года, с первых дней становления молодой Республики, Олег Васильевич ушел в народное ополчение, добровольцем защищал свой край, воевал в составе «Шахтерской дивизии». За боевые заслуги он был удостоен знака «Доброволец Донбасса», медали «За оборону Шахтерска», нагрудного знака «200 лет Георгиевскому кресту». В первые дни СВО в феврале 2022 года

железной дороге, он был призван на срочную службу в погранвойска. Так в 1992 году, в разгар известного и по нынешним трагическим новостям Карабахского конфликта, он оказался в Гадруте и Зангелане. Эти населенные пункты были в числе многих, которых коснулась война между бывшими советскими республиками. Там молодому пограничнику довелось по-настоящему понюхать пороху.

– Полученный армейский опыт мне очень пригодился в войне за Донбасс, а мой ранний профессиональный опыт – тогда в армии. После Карабаха в конце 1992 года меня вывели с территории Кавказа, и срочную службу я завершал

Маленькие радости дарят нам энергию

«Мне нравится творить, создавать прекрасное, – так говорит о своем хобби дончанка Наталья Явтух. – Сначала вязание было для меня увлечением, но я настолько влюбилась в него, что сейчас уже не представляю свою жизнь без крючка и ниток». Вещи, созданные трудолюбивыми руками Натальи Николаевны, поражают своим изяществом и благородством. Ее кружева высоко ценятся у настоящих модниц.

Наталья Явтух проработала более 30 лет ведущим инженером информационно-вычислительного центра Донецкой железной дороги. Вязанием увлеклась еще в декретном отпуске. Как-то в популярном журнале «Бурда» увидела схему ажурного палантина – решила попробовать связать, и у нее получилось. Да еще так, что женщина в магазине сделала комплимент и поинтересовалась, где она купила такой чудесный шарф. Наталья Николаевна не растерялась и сказала, что может связать точно такой на заказ. Так началось ее ажурное увлечение.

– Для создания кружевных изделий нужны, прежде всего, терпение, усидчивость и огромное трудолюбие, – подчеркивает Наталья Явтух. – В моей семье всегда ценился труд, и родители приучили меня любое дело доводить до конца. Я из семьи железнодорожников: дедушка Роман Захарович Погорелов трудился дежурным по станции Постниково, папа Николай Романович – заместителем начальника грузовой службы Донецкой железной дороги, затем – второй службы, три года был советником министра транспорта на Кубе. Мама Александра Николаевна работала в службе кадров дороги. Она хорошо шила и всегда старалась одеваться со вкусом. Именно мама привила мне чувство прекрасного. Уже тогда я поняла, что донецкие женщины ценят красоту и следят за последними новинками моды.

Современные женщины – ценительницы ручной работы с удовольствием дополняют свой гардероб изысканными кружевными изделиями.

– Меня переполняла гордость, когда на вручении премии «Человек года» прима Донецкого театра оперы и балета Инна Дорофеева вышла

на сцену с мужем Вадимом Писаревым в наряде, который связали мы с напарницей Любовью Кизлюк, – вспоминает Наталья Николаевна. – Мы создали для Инны Борисовны невероятной красоты ансамбль: я – легкое пальто шазюбль, Любовь Леонидовна – платье. С Любовью Кизлюк мы проработали много лет. Она была заместителем начальника нашего отдела и тоже увлекалась вязанием. Мне повезло работать в замечательном дружном коллективе. Среди нас было много творческих людей: Тамара Макогон писала прекрасные стихи, Елена Каверина занималась нумерологией, а Любовь Кизлюк создавала еще и кулинарные шедевры. Возглавляла наш отдел Галина Фоцан – опытный руководитель, которого мы ценили и уважали.

Кружева у Натальи Явтух получаются воздушными и изящными во многом благодаря тому, что для работы она использует очень тонкие крючки 0,7-0,9 мм.

– Чем тоньше вы берете крючок, тем ажурнее будет смотреться работа. Также многое зависит от ниток. Хлопковые нитки придают изделию простоты, а вот натуральный шелк будет выглядеть дорого. Воздушными смотрятся воротнички, созданные в технике брюггского кружева, из натурального шелка. Основу такого кружева составляет бесконечная тесьма, которая соединяется в определенный орнамент. Палантины, выполненные в этой технике, очень любила ныне покойная начальник отдела кадров Донецкой железной дороги Татьяна Ивановна Супрунова. Для нее я связала много интересных вещей.

На создание кружевного изделия у рукодельницы уходит от одного до трех месяцев. Чем сложнее ювелирная работа,

тем больше времени требуется. Наталья Николаевна освоила множество разных техник: румынское, ирландское, брюггское, мозаичное кружева...

– По своей красоте и невероятной сложности исполнения ирландское кружево сродни утонченному искусству. Плотное с узорами собирается из отдельно связанных мотивов – узоров растительной тематики, которые потом соединяются в единую композицию при помощи специальной техники вязания, – уточняет наша героиня. – Кстати, знаменитые свадебные платья принцессы Дианы и Кэтрин Миддлтон были украшены именно ирландскими кружевами. Каждое изделие в этой технике получается действительно уникальным, его невозможно скопировать. Очень красивыми и эффектными получаются платья, связанные из ирландского кружева. Под них шьется дополнительно платье-чехол нюдового цвета, что придает образу таинственности.

Сейчас одной из любимых техник мастерицы является румынское кружево.

– Другое название румынского кружева – шнурковое, – поясняет она. – При его создании используют шнурочки, которые выкладывают по выкройке. Детали в кружеве соединяются между собой. Для этого используют бриды, это элементы соединения или заполнения промежутков между шнурами. Представляете, какая это кропотливая работа?! Но зато результат!

Наталья Явтух, как человек творческий, любит экспериментировать: к своим кружевным изделиям она начала добавлять элементы из кожи. Особенно интересными выглядят кожаные корсажи в сочетании с легкими кружевными деталями.

Художница, с одной стороны, ориентируется на вкус элеган-



ных дам, с другой – помогает сформировать неповторимый образ, понимая: кто не рискует, тот не в тренде.

– Я сама придумываю и вяжу кружевные изделия, изначально разрабатываю многие детали. Важно грамотно составить композицию на выкройке, подобрать правильные цвета, чтобы вещь смотрелась гармонично и красиво, а не безвкусно, – делится секретами Наталья Николаевна. – Идеи могу почерпнуть в интернете, но в чем прелесть кружева, так это в неповторимости! Даже если начать работать по чужой схеме, один в один вещь все равно не получится. Тем более, что у каждого мастера есть свой авторский почерк.

Наталья Явтух использует самые разнообразные материалы: в зависимости от модели в ход идут и натуральный шелк, и вискоза, и хлопок, и ангора. Она не боится совмещать разные приемы и способы вязания: у мастерицы немало комбинированных работ.

– Если кто-то решится попробовать себя в кружевном мастерстве, лучше всего начинать с воротничков – сейчас этот аксессуар снова в моде, – советует Наталья Николаевна. – Еще любой наряд могут украсить кружевные манжеты. Главное,

не лениться и сделать их достаточно большими, накрахмалить и обязательно добавить запонки, тогда ваша блузка удивит своей оригинальностью.

Вязанная вручную вещь привлекает к себе внимание, вносит изюминку в ваш образ, поэтому она должна быть одна, предупреждает художница. Лучше не надевать одновременно две вязанные вещи, иначе теряется привлекательность изделия.

– Для тех, кто хочет начать вязать, советую сразу взяться за что-то большое. Например, связать платье для летнего отдыха из вискозы. Если хотите сделать что-то попроще, можно связать плед в мозаичной технике, которую еще называют ленивый жаккард, – рекомендует наша собеседница. – Вязание делает нас добрее и счастливее. Когда мы вяжем, в мозге создаются особые нейронные связи. Этот процесс успокаивает и приводит мысли в порядок, что особенно полезно в нашей стрессовой ситуации. Также тренируется память, внимание, развивается творческое мышление. Всем советую найти для себя такое увлечение, ведь маленькие радости наполняют нас энергией!

Ольга КРАМАРЕНКО



Новый сезон МФК «Локомотив»

Уже на этой неделе в Донецке стартует Суперлига Чемпионата ДНР по мини-футболу, участником которой заслуженно станет и команда МФК «Локомотив». В нашей сборной играют железнодорожники из Иловайска и Дебальцево.

Перед началом сезона футболисты-железнодорожники отлично показали себя в праздничных соревнованиях, приуроченных к первой годовщине воссоединения Донбасса с Россией. После серии победных игр с командами «Такси-Альянс» (11:4), «Монолит» (6:0) и ФК «Сепар» (2:1) «паровозы» вышли в финал турнира.

В ходе напряженного финального матча с одной из сильнейших донецких команд «Делюкс», проходившего 15 октября в донецком СК «Купол», железнодорожники показали высокий уровень спортивной подготовки и с минимальным разрывом в счете 1:2 заняли второе место в футбольных состязаниях.

Лучшим защитником финала, по

оценке руководства Ассоциации мини-футбола ДНР и судейской коллегии, стал игрок «Локомотива» Павел Егупов, а лучшим бомбардиром – железнодорожник Олег Сучок.

Новые достижения, отличный настрой и уверенность в своих силах станут для наших футболистов подспорьем в предстоящем сезоне Суперлиги Донецка по мини-футболу 2023-2024. По мнению руководителей железнодорожной команды Игоря Лебезнева и Александра Печерского, сборная готова к любым соревновательным испытаниям и смело отстоит спортивную честь предприятия.

Призываем всех следить за анонсами грядущих игр и поддержать нашу команду. Вперед, «Локомотив»!