

# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК ДОНБАССА

28 июня 2024 г.

№6 (11633)

Цена договорная

Газета Донецкой железной дороги

## Хоккеисты Новороссии – победители кубка СКЖД!

Сборная ФГУП «Железные дороги Новороссии» стала победителем Открытого Кубка Северо-Кавказской железной дороги по хоккею с шайбой. Соревнования, принесшие нашим спортсменам золотые медали, были приурочены к 160-летию со дня образования СКЖД и, по заверениям гостеприимных организаторов, станут традиционными.

В ходе розыгрыша, помимо нашей сборной, за Кубок СКЖД боролись еще пять команд, представлявших Северо-Кавказскую и Приволжскую железные дороги, а также правительство и прокуратуру Ростова-на-Дону.

На российских железных дорогах хоккей с шайбой активно развивают с 2014 года. Уже несколько лет в этот процесс вовлечена и СКЖД, которая в этом году решила разыграть первый свой Кубок, пригласив команды партнеров и единомышленников. Команда Северо-Кавказской магистрали имеет недолгую историю, но уже сейчас идет к заданной цели: создать сильный коллектив для решения самых серьезных спортивных задач. Нашей сборной довелось удостовериться в этом на льду – соперник более чем достойный.

При этом команда Железных дорог Новороссии, также недолго, но очень уверенно выступающая на отраслевых соревнованиях, приехала в донецкую столицу и вышла на поле «Айс Арены» исключительно с победным настроем. И цель была достигнута.

Золотой стала финальная игра соревнований для хоккеистов ЖДН,



в которой они встретились с хозяевами турнира – СКЖД. Во втором периоде команда Новороссии вырвалась вперед, а затем реализовала буллит и увеличила преимущество. Но Северо-Кавказская железная дорога получила двойной численный перевес, чем не преминула воспользоваться. С интервалом в минуту в наши ворота влетели две шайбы, и равновесие в счете было восстановлено. В третьем периоде Новороссия завладела большой игровой инициативой. Долгое время Северо-Кавказскую железную дорогу выручал Филипп Периков, признанный лучшим вратарем турнира. Но в какой-то момент давление оказалось настолько высоким, что голкипер все же был вынужден достать шайбу из сетки. Итоговый счет финальной встречи – 7:4 в пользу Новороссии.

Силу и подготовку нашей сборной отметил ее капитан, и.о. генерально-го директора ФГУП «Железные дороги Новороссии» Андрей Казаков.

– Проявили характер, поэтому вырвали победу. Очень счастливы! За счет характера. Донецкого. Донбасского! – уверен лидер нашей команды, который, кроме того, был признан лучшим нападающим турнира.

Третье место в розыгрыше Кубка Северо-Кавказской железной дороги завоевала команда «Магистраль-1871», представляющая Приволжскую железную дорогу. Уже в следующем году, по словам наших ростовских партнеров, формат соревнований расширится, и они сделают их регулярными и еще более интересными.

*Редакция благодарит за помощь в создании материала службу корпоративных коммуникаций СКЖД.*

## Социальная защита женщин

Представители ФГУП «Железные дороги Новороссии» приняли участие в V юбилейном форуме по совершенствованию условий труда, отдыха и социальной поддержки женщин ОАО «РЖД», который проходил с 26 по 27 июня на Западно-Сибирской железной дороге в Новосибирске.

На форуме присутствовали представительницы центрального аппарата, железных дорог, функциональных филиалов и дочерних обществ, которые активно участвуют в совершенствовании условий труда женщин в Российских железных дорогах и в их социальной поддержке. Кроме этого, в мероприятии участвовали сотрудницы АО «АК «Железные дороги Якутии», ФГУП «Крымская железная дорога», а также железных дорог дружественных стран – Белоруссии, Казахстана, Киргизии, Армении и Китая.

Этот год объявлен в ОАО «РЖД» Годом железнодорожных традиций, поэтому ключевой темой форума стало их сохранение и приумножение. На мероприятии участницы обсудили идеи по развитию и поддержанию существующих в ОАО «РЖД» традиций, зарождению новых. Лучшие идеи были представлены руководству компании.

## Время возможностей

28 июня предприятия Донецкого, Луганского и Мелитополь-Херсонского филиалов ФГУП «Железные дороги Новороссии» приняли участие в федеральном этапе Всероссийской ярмарки трудоустройства «Работа России. Время возможностей».

В ходе мероприятия специалисты по управлению персоналом подразделений рассказали посетителям ярмарки о вакансиях, условиях трудоустройства, возможностях профессионального карьерного роста, размере оплаты труда, социальных гарантиях.

Также студентов ознакомили с самыми востребованными специальностями на предприятиях ФГУП «Железные дороги Новороссии». Среди них – машинист и помощник машиниста, слесарь по ремонту подвижного состава, осмотрщик-ремонтник вагонов, слесарь-ремонтник, слесарь-электрик, монтер пути, электромонтер, электромеханик и прочие.

С вакансиями Донецкого, Луганского и Мелитополь-Херсонского филиалов ФГУП «ЖДН» можно ознакомиться на официальном сайте предприятия и на наших страницах в социальных сетях.

## Железнодорожники, которые всегда на высоте

В России 4 июня машинисты крана отметили свой профессиональный праздник. Управлять подъемными механизмами – работа поистине ювелирная и очень ответственная. Мало знать правила охраны труда и уметь переключать рычаги управления, технику важно чувствовать – скажет вам хороший крановщик.

– Машинист подъемного крана должен обладать спокойствием и предельной точностью, – говорит Лариса Романова, машинист крана локомотивного депо Мелитополь. – А еще иметь отличную реакцию и координацию. В этой профессии одно неверное или резкое движение может привести к необратимым последствиям.

Лариса Романова на железную дорогу пришла не сразу,

и за адреналин, который испытываешь, находясь в кабине крана, – рассказывает она. – В профессии я уже 38 лет, а все равно прихожу в восторг от высоты. Мы ведь фактически, как хирурги: вынимаем мотор – сердце локомотива – и отправляем его на ремонт в надежные руки слесарей.

За тем, как идет перемещение массивных металлических деталей, внимательно следят слесари и мастер участка – несколько крепких мужчин ждут, когда хрупкая крановщица закончит разбор теплового, и детали отправятся на ремонт. От ее мастерства зависит безопасность каж-

дого из них, сроки и качество выполняемых работ. Лариса Витальевна любит своего огромного помощника. Они с коллегами придумали кранам, на которых работают, прозвища: 30-тонник за его мощь называют «Боингом», 15-тонный кран – «Ту-154», а «малыша» 10-тонника зовут «Кукурузником». Вот так крановщицы летают на своих кранах-самолетах под крышей цеха.

– У нас очень дружный, сплоченный коллектив, – улыбается Лариса Романова. – Мы давно работаем вместе, уже притерлись, знаем, к кому какой нужен подход, чтобы дело спорилось. Коллеги у меня отличные, в

смене я работаю с крановщицами Ириной Петровой и Ольгой Петровой. Главное, что нас всех объединяет – это любовь к профессии.

Машинист крана локомотивного депо Ясиноватая Игорь Демин – один из самых опытных работников предприятия, где он трудится без малого сорок лет. Его ценят за образцовое выполнение своих обязанностей, бережное отношение к технике, готовность всегда помочь товарищам по цеху.

– В 1983 году я пришел работать в локомотивное депо Ясиноватая-Запад, – рассказывает Игорь Алимович.

(Окончание на стр. 2)

# Железнодорожники, которые всегда на высоте

(Продолжение.  
Начало на стр. 1)

– В советское время при депо были курсы крановщика, я их окончил и уже через год перешел трудиться машинистом подъемного крана, где работаю до сих пор. Как-то прикипел я



Юлия Луценко  
и Виктор Черчага

к своей профессии. Мой кран уже не новый – ему далеко за тридцать лет, несмотря на это стараюсь поддерживать его в хорошем состоянии. Чтобы исправно эксплуатировался, регулярно провожу технические осмотры, выполняю обслуживание. В нашем деле очень



Татьяна Ахмадеева

важна профессиональная грамотность, она позволяет быть востребованным специалистом. А еще нужно быть трудолюбивым и не бояться поставленных задач.

Чтобы стать хорошим машинистом крана, необходимы дисциплинированность, внимательность и стрессоустойчивость. Этими качествами в полной мере обладает крановщица вагонного депо Иловайск Юлия Луценко. На железную дорогу она пришла в 2011 году, перед этим проработав 3 года крановщиком на трубном заводе.

– Работа мне нравится, никогда не променяю ее ни на какую другую. Цех – моя стихия, – признается Юлия Александровна. – Я тружусь в команде со стропальщиком Виктором Черчагой. Все действия выполняем в определенной последовательности, которая уже доведена до автоматизма. Мы научились понимать друг друга с полуслова. Поэтому, когда он в отпуске, бывает трудно взаимодействовать с другими напарниками. Иногда со стороны может показаться, что наша работа напоминает фильм «День сурка». Мы сначала полностью разбираем вагоны, поднимаем их на стовляги, после чего развозим комплектующие по позициям ремонта. За смену, перевозя грузы от места разборки и до эстакады сборки вагона, на своем мостовом кране грузоподъемностью 5 тонн я проезжаю более 20 раз. В таком ритме работаю уже 13 лет. Даже спустя годы меня завораживают производственные мощности цеха, когда я их вижу с высоты трехэтажного дома.

Нюансы профессии Юлии Луценко помогли освоить в сборочном цехе крановщик Ольга Маслова, а в колесном – Валентина Петренко.

– Кабина крана находится на высоте более 6 метров. С помощью своего «великана» я переносу тяжелые грузы, в том числе автосцепки, тележки с колесами, люки. Их необходимо переставить с позиции на позицию очень аккуратно и точно. Наверное, поэтому мужчины не задерживаются в нашей про-

фессии. Возможно, им не хватает терпения и усидчивости.

На мостовом пятитонном кране работает Татьяна Ахмадеева, машинист крана вагонсборочного участка на станции Семейкино вагонного депо Коммунарск. На предприятии Татьяна Борисовна пришла в 2012 году. За время работы изучила свое дело в совершенстве.

– Достаточно недолго посмотреть на Татьяну Борисовну со стороны во время смены, чтобы понять, как она любит свою профессию, – говорит мастер вагонсборочного участка на станции Семейкино Дмитрий Ткаченко. – Это только на первый взгляд крановщик лишь управляет краном, на самом деле его роль в производственном процессе гораздо важнее.



Лариса Романова

Сверху хорошо видно все, что делается в сборочном цехе, а многолетний опыт позволяет определить, что и в какой последовательности лучше выполнять, чтобы ремонтный процесс шел быстрее. Татьяна Ахмадеева подсказывает стропальщику смены: лучше сначала выставить готовую вагонную тележку, а затем отправлять на конвейер дефектную. И поставить именно туда, где уже слесари находятся в ожидании работы.

Важен точный расчет, а для этого необходимы наметанный

глаз и быстрая реакция. Вот крановщик заметил, что очередная тележка уже прошла дефектоскопию и ее нужно перебросить на другую позицию. А когда предстоит сразу несколько операций, можно просчитать, какая комбинация действий будет наиболее удачной.

Крановщик восстановительного поезда Дебальцево Юрий Сучок находится в постоянной готовности, чтобы выехать на ликвидацию чрезвычайной ситуации.

В восстановительный поезд Юрий Сучок пришел работать в 1992 году после армии. Он окончил Енакиевский металлургический техникум, сначала был помощником машиниста крана. Профессия ему понравилась, и, пройдя курсы в городе Марганец Днепропетровской области, через два года сам стал управлять многотонными кранами. На 250-тоннике ему помогал освоиться Анатолий Джура, а на 80-тоннике – Виктор Щерба.

– В том, что пошел на железную дорогу, ничего удивительного нет, ведь у нас все железнодорожники, – рассказывает наш собеседник. – Отец Виктор Архипович Сучок работал электромехаником в Дебальцевской ПМС-9, мама Анна Ефимовна трудилась там же монтером пути. Жена Виктория Майстренко всю жизнь проработала на дороге, сыновья Олег и Артем тоже пошли по нашим стопам. Они еще и футболом увлекаются – выступают за «Локомотив», отстаивают честь нашей дороги.

Среди транспортных происшествий, в ликвидации которых он принимал участие, Юрию Викторовичу особенно запомнились сход цистерн грузового поезда, который произошел в феврале 2014 года под Красноармейском. Тогда целую неделю ликвидировали последствия аварии два восстановительных и три пожарных поезда. Также Юрий Сучок до сих пор вспоминает и то, как его восстановительный поезд вызвали на станцию Боржиковка, где велась строительные работы – там людей привалило плитой и они не



Игорь Демин

могли выбраться.

Юрий Викторович признается, что он очень любит свою работу.

– Наша задача – в кратчайшие сроки и с наименьшими издержками сделать все для скорейшего восстановления



Юрий Сучок

перевозочного процесса. Моя профессия воспитывает характер, дисциплинирует, приучает быть готовым к любым неожиданностям, – говорит Юрий Сучок.

Ольга КРАМАРЕНКО

## Лучшие по охране труда

В локомотивном депо Ясиноватая подведены итоги смотра-конкурса по охране труда в номинациях «Лучшее рабочее место», «Лучший производственный участок», «Лучший работник».

Смотр-конкурс проводится ежегодно с целью повышения качества профилактической работы по технике безопасности и охране труда. В состав комиссии, которая оценивала участников, вошли начальник локомотивного депо Ясиноватая Владимир Малый, главный инженер депо Александр Сильченко, заместитель начальника депо Николай Кравченко, заместитель начальника депо Виктор Кузьмич, начальник сектора охраны труда Елена Уманская, председатель первичной профсоюзной организации депо Инна Пиэсис. Члены комиссии оценивали участников по следующим критериям: применение безопасных методов работы, ответственное отношение к делу, предупреждающие

и контролируемые меры аварийных ситуаций, содержание помещения в чистоте, ведение и хранение технической документации и другие.

– Каждый из нас, независимо от должности и профессии, должен понимать, что безопасность на работе – залог успешной и продуктивной деятельности, – говорит председатель первичной профсоюзной организации локомотивного депо Ясиноватая Инна Пиэсис. – Совместная работа руководства, профсоюзного комитета и сотрудников предприятия по соблюдению правил охраны труда приводит к созданию безопасной среды на производстве, что позволяет сохранять здоровую атмосферу в коллективе.



В номинации «Лучший производственный участок» безоговорочным победителем стал участок по ремонту ТР-2, ТР-1 электровозов, в котором трудятся мастер Евгений Коновалов, слесари Денис Кузьмич, Сергей Черкашин, Руслан Гелюх, машинист крана Рита Гелюх и регенераторщик Зоя Полищук.

В номинации «Лучшее рабочее место» победил токарь заготовительного цеха Андрей Тюрин, в номинации «Лучший работник» – слесарь по ремонту подвижного состава участка КИП Дмитрий Гимон.

Все победители были награждены ценными подарками.

# Творческий подход к решению задач

Железная дорога – это не просто километры пути, мчащиеся составы с пассажирами и народно-хозяйственными грузами. Это, прежде всего, люди, которые влюблены в свое дело и не представляют жизнь без стальной магистрали. Они стремятся улучшить работу своего предприятия, предлагая нестандартные подходы к решению производственных задач. Рационализаторские предложения и воплощение их в жизнь для многих – привычная работа, которая стала неотъемлемой частью трудовой деятельности наших изобретателей.

Разработки железнодорожников, которые делались для решения конкретных технических задач, нередко широко распространялись в подразделениях на всей магистрали.

– Первые рационализаторские предложения в Мелитопольском локомотивном депо датируются 80-ми годами прошлого столетия, – рассказал главный инженер Мелитопольского локомотивного депо Николай Плитниченко. – Работа увлекала все большее число железнодорожников, и ежегодно здесь внедрялось от 30 до 40 рацпредложений. Пик пришелся на 2013 год: 53 инновационные разработки были взяты на вооружение специалистами депо.

Значимые технические решения были разработаны и внедрены старшим мастером механического цеха Николаем Воловоденко. Например, технология восстановления подшипников главной опоры кузова и межтележечного сочленения.

В процессе эксплуатации тягового подвижного состава происходит износ подшипников главной опоры кузова и межтележечного сочленения. Восстановление этих элементов было возможно только на заводах по ремонту электровозов. Предложенная и внедренная Николаем Воловоденко технология позволила восстанавливать подшипники в условиях локомотивного депо. Для этого было сконструировано приспособление для расточки шаровых подшипников. Внедренное оборудование значительно сократило финансовые расходы на ремонт тягового подвижного состава.

– Многие разработки – это результат коллективного труда энтузиастов, – рассказал Николай Плитниченко. – На одном из технических советов было принято решение создать и внедрить участок по калибровке жидкостных счетчиков типа ШЖУ-40С. Эти приборы применяются для внутреннего учета нефтепродуктов. С целью выполнения поставленных задач были разработаны схемы конструкции установки и необходимая техническая документация, оборудовано специальное помещение. После реализации проекта уже не было необходимости в привлечении сторонних организаций для калибровки жидкостных счетчиков, что позволило сэкономить значительные денежные средства.

Для модернизации и продления срока службы локомотивов серии 2ТЭ116 применяются автоматические масляные фильтры типа 6.46 DN 100, фильтрующими элементами в которых являются специальные свечи. В комплект одного фильтра входит 78 свечей, в процессе эксплуатации они загрязняются и требуют периодического очищения.

Для очистки свечи замачивали в дизтопливе, затем промывали вручную. Однако такой метод не позволял полностью удалить загрязнение, что приводило к сокращению срока службы фильтрующих элементов.

Для обеспечения полной очистки специалисты депо разработали специальную установку для мойки свечей масляных фильтров тонкой очистки типа 6.46 DN 100, которую разместили

на рабочем столе в фильтровальном отделении.

Это рационализаторское предложение позволило продлить срок службы фильтрующих свечей и сэкономить денежные средства на приобретение новых.

Группой соавторов Мелитопольского локомотивного депо была разработана технология проведения капитального ремонта фасонных фрез к станкам КЖ-20 и КЖ-20М. Фасонные фрезы, оснащенные цилиндрическими резаками из твердого сплава, предназначены для восстановления профиля колесных пар без выкатки их из-под подвижного состава на колесно-фрезерных станках модели КЖ-20 и КЖ-20М.



Владимир Безручко

Фреза состоит из корпуса, в пазах которого крепятся 10 ножей. В процессе работы посадочные места цилиндрических резцов в ножах фрезы разбиваются, и поэтому они требуют капитального ремонта.

Новая технология, предложенная рационализаторами депо, предусматривает порядок ремонта фрез, технологию изготовления ножей, технологию отладки фрезы на наладочном приспособлении с фиксированным шаблоном.

Для ремонта тягового подвижного состава в ремонтных цехах локомотивных депо применяются домкраты грузоподъемностью 30 тонн. В процессе эксплуатации в их корпусах появляются трещины, которые впоследствии могут привести к разрушению грузоподъемного оборудования. Для эффективного выполнения сварочных работ по устранению трещин было внесено рацпредложение по внедрению специального кондуктора. Его использование обеспечило качественное восстановление домкратов.

Рационализаторы и изобретатели вагонного депо Ясиноватая Донецкой железной дороги известны далеко за пределами нашего региона. В 1945 году слесарь-инструментальщик Николай Губенко создал экспериментальную группу в контейнерном цехе депо. На его счету 378 рацпредложений и 5 изобретений. Он удостоен зва-

ния Герой Социалистического труда, среди его многочисленных наград – два ордена Ленина и орден Трудового Красного Знамени. Собрав вокруг себя высококлассных специалистов, новаторов и изобретателей, Николай Губенко положил начало работе по совершенствованию производственного процесса, который продолжается и сейчас.

Начальник вагонной службы Донецкого филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии» Валерий Ковалевский более 20 лет руководил вагонным депо Ясиноватая. Его по праву считают продолжателем рационализаторского движения, основанного Николаем Губенко. Вместе с такими же увлеченными и талантливыми единомышленниками 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, линия по производству крышек люков, произведена модернизация тележек упругими элементами. Все рационализаторские предложения направлены на улучшение качества ремонта деталей и узлов грузовых вагонов, а также на повышение уровня безопасности труда работников депо.

Талантливые рационализаторы и новаторы работают в локомотивном депо Иловайск. Их пылкий ум позволяет решать сложные производственные задачи, и это не всегда масштабные проекты, но без творческого подхода их не выполнить.

Эдуард Фат работает на железнодорожном транспорте с 1989 года. Сразу после окончания СПТУ №69 города Ясиноватая поступил слесарем-ремонтником 3 разряда в локомотивное депо Иловайск. Для молодого человека из семьи железнодорожников такой выбор вполне логичен. Потом была служба в армии, и после возвращения Эдуард продолжил работать на железной дороге. В 2004 году стал помощником машиниста электровоза, с 2013 – трудится машинистом электровоза цеха эксплуатации локомотивного депо Иловайск.

В 2011 году Эдуард Александрович занимался переоснащением учебных классов локомотивного депо. В то время на дорогу начали приходить более современные локомотивы и оборудование. Эдуард Фат хорошо помнит, как работал над модернизацией классов для изучения технико-распорядительных актов схем станций.

– Нас было пять человек, и это можно назвать коллективной работой, – рассказал Эдуард Александрович. – Электросхемы тепловозов пришлось делать по-новому. Задача усложнялась тем, что нужно было совместить новое и уже действующее оборудование. Можно сказать, соединили воедино прошлое и будущее. В результате все получилось, но голову поломать пришлось. Оборудование используется и сейчас для обучения наших работников.

Продланную работу Эдуард Александрович не считает чем-то выдающимся, для него это привычный производственный процесс, который требует творческого подхода. За 35 лет в локомотивном депо Иловайск это стало обычным делом, без которого он уже не представляет своей жизни.

Сегодня модернизация осуществляется в классе по изучению автотормоз-

ного оборудования, внедряется более современное электронное оснащение. Занимаются этой работой машинисты электровозов цеха эксплуатации локомотивов локомотивного депо Иловайск Александр Клименченко и Александр Матвеевко.

В цехе по ремонту подвижного состава локомотивного депо Иловайск работает слесарем по ремонту подвижного состава 6 разряда участка по ремонту контрольно-измерительных приборов и АЛСН Владимир Безручко. В 2011 году он создал и установил в кабине тепловоза ЧМЭЗ специальный блок для радиостанции РВ 4 ОРИОН. Сделать



Эдуард Фат

это нужно было, чтобы защитить оборудование от механического воздействия и предотвратить вмешательство в его работу посторонних лиц. Владимир Викторович использовал для этого инструментальный ящик, сделал крепления для радиостанции и надежный замок.

Также Владимир Безручко усовершенствовал технологию восстановления изоляции приемных катушек локомотива с помощью сушильной печи. В установке он переделал автоматику и увеличил короб. Это позволило сделать процесс восстановления изоляции более эффективным.

Владимир Викторович начал работу на железнодорожном транспорте в 1995 году в локомотивном депо Иловайск. За 30 лет прошел путь от ученика слесаря до слесаря по ремонту подвижного состава 6 разряда участка по ремонту контрольно-измерительных приборов и АЛСН.

– Когда я только начал работать в локомотивном депо, все мои наставники что-то внедряли, придумывали варианты технических решений, которые улучшали работу, – вспоминает Владимир Безручко. – Без этого на дороге нельзя – такова специфика производственного процесса. Нередко без творческого подхода к решению поставленных задач их не выполнить.

На железной дороге рационализаторской деятельностью занимается значительное количество сотрудников. Неравнодушное отношение к делу и стремление как можно лучше выполнить поставленные задачи сплачивает коллектив, объединяет людей и способствует повышению производственных показателей. Поэтому день изобретателя и рационализатора, который отмечается в последнюю субботу июня – профессиональный праздник не только научных сотрудников, но и многих железнодорожников.

# «Я горжусь тем, что выбрала железную дорогу»

Дважды почетный железнодорожник, бывший заместитель начальника Донецкой железной дороги по экономическим вопросам Галина Глубокая 30 июня отмечает свое 70-летие. Осмысливая пройденный путь, юбиляр замечает: «Я довольна прожитыми годами и благодарна судьбе за то, что привела меня на Донецкую магистраль. Рада, что встретила на своем трудовом пути порядочных, сильных, принципиальных людей, настоящих профессионалов».

Работу на Донецкой железной дороге Галина Глубокая начала в 1976 году. После окончания Харьковского института инженеров железнодорожного транспорта она, получив квалификацию инженера-экономиста путей сообщения, пришла работать старшим бухгалтером домоуправления №13 Ясиноватской дистанции гражданских сооружений.

Галина Александровна помнит первые наставления заместителя начальника Ясиноватского отделения дороги Георгия Сергеевича Попова. Именно он сказал, что работа с людьми трудная, но ответственная и интересная. Тогда молодой бухгалтер много общалась с квартиросъемщиками и старалась, чтобы люди уходили от нее, получив исчерпывающий ответ.

По инициативе заместителя начальника финансового отдела отделения дороги Коломиец Тамары Александровны и получив одобрение начальника финансового отдела Браславского Якова Ильича, через два года Галине Глубокой предложили должность экономиста финансового отдела Ясиноватского отделения дороги. Прекрасным наставником в экономической работе для молодого специалиста стала старший экономист отдела Миронченко Лилиана Петровна, а в бухгалтерской – главный бухгалтер Мухин Владимир Георгиевич.

– Работая в Ясиноватском отделении дороги в разных должностях и общаясь со специалистами других отделов и структурных подразделений отделения, я узнавала работу дороги и пополняла свой багаж знаний, за что я им всем благодарна, – вспоминает Галина Александровна. – Тогда я поняла, насколько важно не бояться спрашивать, уточнять у своих старших, более опытных коллег. Ведь учиться никогда не стыдно и не поздно.

В 1990 году Ясиноватское отделение было ликвидировано, Галину Глубокую перевели заместителем начальника финансово-экономического отдела Дорожного центра управления перевозками.

Самым интересным и плодотворным Галина Глубокая называет период работы в аппарате управления дороги. Здесь она прошла путь от заместителя начальника финансовой службы до главного финансиста магистрали. Считает, ей повезло, потому что трудилась бок о бок с замечательными руководителями, которые были единой и надежной командой. В конце 1994 года начальник финансовой службы Вояновская Ольга Николаевна пригласила Галину Александровну на должность начальника отдела бухгалтерии – заместителя начальника финан-

совою службой. На новом месте освоиться ей помог первый заместитель начальника службы Каверин Владимир Семенович. После изменения структуры управления дороги в 1996 году служба стала финансово-экономической, самой большой на дороге. По экономическим вопросам значительную помощь оказал заместитель начальника службы Бродзянский Евгений Григорьевич.

– Хотелось бы рассказать о трудных 90-х годах, ведь в чем-то они напоминают тяжелое время, которое наступило на Донбассе в 2014 году, – отмечает наша собеседница. – Развал Советского Союза, денежная реформа, падение во всех отраслях экономики, изменения в налоговой системе, безденежье... Все это отрицательно отразилось на Донецкой дороге. Объемы перевозок упали, расчеты за выполненные перевозки ухудшились, поступающих денег едва хватало на выплату заработной платы, и то с задержкой, и на расчеты с бюджетом. Вместо денежных расчетов появился бартер – это натуральный товарообмен, а потом вексель – это письменный документ, который является безусловным обязательством должника выплатить определенную сумму денег в назначенный срок. Но, к сожалению, эти сроки нарушались. Таким образом, на дороге накопилось векселей на огромную сумму, кроме того при Укрзалізнице было создано предприятие, которое занималось сбором и учетом векселей.

Когда в 2000 году генеральным директором Укрзалізниця стал Георгий Кирпа, первое, что он сделал – ввел только денежную форму расчетов за выполняемые дорогами услуги. Но ведь векселя на дороге остались, кроме того, к нам еще присоединили предприятие УЗ с его векселями. Все это легло тяжким грузом в дебиторскую задолженность, за состоянием которой с Киева был установлен жесткий контроль. Нам давали задание по ликвидации этого долга, и каждую неделю на селекторном совещании необходимо было отчитываться, как оно выполняется. На сумму этой задолженности нам уменьшали потребность в денежных средствах. Тяжело мы «расставались» с этим грузом. Но Николай Васильевич Рогов настоял, чтобы векселя, которые были сконцентрированы на нашей магистрали, раздали всем дорогам Украины, и мы потихоньку избавились от них.

В конце 1999 года по представлению заместителя начальника дороги по экономическим вопросам Литвиненко Бориса Ивановича начальник дороги Крючков Олег Митрофанович назначил Галину Глу-

бокою руководителем финансово-экономической службы, которую она возглавляла с марта 2000 по март 2011 года.

– Вспоминаю свое первое селекторное совещание с Киевом, когда Георгий Кирпа мне вынес выговор, но почему-то у меня появилась какая-то гордость, что я первая на дороге его получила от генерального директора. И мне хотелось доказать, что я хороший специалист. Я с двойной силой взялась за работу. Мой труд высоко оценил начальник дороги Николай Васильевич Рогов, я благодарна ему за доверие, которое он мне оказал, назначив в 2002 году заместителем начальника Донецкой железной дороги по экономическим вопросам. В своей работе я старалась оправдать его доверие. Благодаря профессиональному коллективу финансово-экономической службы и финансовым работникам других служб и дирекций, а также сплоченной команде начальников служб наша дорога выполняла все поставленные перед ней задачи.

С переходом на денежную форму расчетов руководству дороги было дано задание – вести учет и контролировать каждый израсходованный рубль. В этом пришли на помощь сотрудники информационно-вычислительного центра, коллектив которого возглавлял прекрасный специалист Игорь Евгеньевич Шегаль. Они в тесном контакте с работниками финансово-экономической службы разработали программы по учету дебиторской и кредиторской задолженности, по учету и контролю за исполнением договоров, по учету и контролю за движением денежных средств. В дальнейшем программы, созданные специалистами Донецкой магистрали, стали использоваться на всей сети дорог Украины.

Обладая мудростью, внутренним тактом, умея выстраивать отношения с людьми, Галина Александровна не только эффективно руководила службой на протяжении 11 лет, но и смогла создать в коллективе дружественную атмосферу. Ежегодно проводились семинары по обучению бухгалтеров и экономистов, на которые приглашали специалистов финансовой сферы со всей дороги. Участники семинаров делились опытом, обсуждали проблемные рабочие вопросы. В целях недопущения ошибок в работе и лучшего изучения налогового законодательства на семинары приглашали работников налоговых органов и аудиторской фирмы. Результаты были видны – при комплексных ревизиях, которые постоянно проводились на дороге, нарушений в бухгалтерском и



налоговом учете становилось меньше.

– Проведение семинаров очень помогало и объединяло всех бухгалтеров и экономистов структурных подразделений дороги, расширяло их кругозор, – рассказывает Галина Глубокая. – При подготовке к очередному семинару в 2010 году, мы с моими заместителями решили немного разнообразить программу семинара и добавили игру в КВН. На базе каждой из тогда существующих четырех дирекций, начальники финансовых отделов создали команды, а специалисты финансово-экономической службы подготовили им задания. В игре финансисты проявили свою эрудицию, смекалку, остроумие, юмор. КВН удался!

«Принципиальная, справедливая, энергичная, жизнелюбивая, невероятно сильная по духу женщина», – так отзывались о бывшем главном финансисте Донецкой магистрали все, кто ее знает. Особенно много теплых и добрых слов в адрес Галины Александровны звучит в ее 70-й день рождения.

– Мне посчастливилось работать с Галиной Александровной бок о бок много лет, – рассказывает о своем бывшем начальнике заместитель генерального директора ФГУП «Железные дороги Новороссии» по экономическим и финансовым вопросам Лариса Станиславовна Ковалевич. – Она как мудрый и достойный руководитель, грамотный наставник делилась с нами своими профессиональными знаниями и опытом. Учила во всем разбираться до мелочей, чувство ответственности Галины Александровны передавалось ее подчиненным. У нее открытое сердце – она всегда готова выслушать, поддержать и прийти на помощь, мы всегда чувствовали ее внимание и заботу. Именно Галина Александровна заложила в финансово-экономической службе добрую традицию – заботиться и помогать нашим ветеранам.

Юбилей Галина Глубокая встретит в семейном кругу. Прозвучит много теплых пожеланий и поздравлений. И, безусловно,

не обойдется без воспоминаний о стальной магистрали. Ведь для Галины Александровны, как и для большинства членов ее семьи, железная дорога всегда была и остается важной вехой в жизни.

Галина Глубокая провела свое детство на станции Приколотное, тогда еще Юго-Восточной магистрали. Ее отец Хотин Александр Петрович был путейцем на этой же станции. Дедушка Хотин Петр Сергеевич также был железнодорожником, потом пошел защищать Родину и пропал без вести на фронтах Великой Отечественной войны. Прадедушка Зубенко Павел Васильевич был железнодорожным связистом.

На студенческой практике в Ясиноватой Галина познакомилась со своим будущим мужем Николаем Ивановичем, который уже почти 50 лет остается для нее главной опорой и преданным другом. По стопам родителей пошли их дети и внуки, став железнодорожниками. Больше 10 лет наша героиня находится на заслуженном отдыхе. Но железную дорогу не смогла оставить и поначалу преподавала в Донецком институте железнодорожного транспорта, потом помогала пенсионерам в дорожном совете ветеранов.

– Я горжусь тем, что когда-то выбрала железную дорогу, – говорит Галина Александровна. – Хотелось бы, чтобы профессия железнодорожника оставалась почетной и престижной, нынешнее поколение не утратило того, что нами было создано, а наша магистраль восстановилась и вернулась к полноценной мирной жизни.

Руководство ФГУП «Железные дороги Новороссии», Донецкого филиала ФГУП «ЖДН», ДОРПРОФЖЕЛ на железных дорогах Новороссии, Совет объединения ветеранов войны и труда ФГУП «Железные дороги Новороссии» поздравляют Галину Александровну с юбилеем, желают крепкого здоровья, благополучия, успехов во всех начинаниях и долгих лет жизни!

# Здесь каждому найдется занятие по душе

В Детском доме культуры управления Донецкой железной дороги 2 июня было непривычно шумно – радостные дети, гордые родители и преподаватели. Здесь состоялся торжественный выпускной.

Для гостей мероприятия была организована небольшая экскурсия, проведен открытый урок, а десяти воспитанникам кружка «Познайка» вручили дипломы. Теперь они готовы к обучению в общеобразовательных учреждениях Донецкой Народной Республики.

Без преувеличения, это событие знаковое: с 2022 года обучение детей не проводилось.

– Я очень рада, что сегодня мы собрались по такому замечательному поводу. Этот выпускной – наша надежда на то, что мы продолжим работать, к нам придут дети и в наших стенах, как и раньше, станет весело и шумно, – сказала, приветствуя гостей мероприятия, директор ДДК Людмила Ерёмченко. – Я верю, что впереди нас всех ждут новые перспективы. Конечно, сейчас не просто, впереди много работы, но я уверена, что мы со всем справимся.

В феврале 2022 года для обеспечения безопасности детей и педагогов обучение в ДДК было приостановлено. Более двух лет жизнедеятельность учреждения поддерживалась небольшим коллективом дома культуры.

– Во время обстрелов у нас дважды были выбиты окна в балетном зале, двери на бульвар Пушкина сорвало с петель взрывной волной, металлическую дверь во двор покорило. У нас работает четыре штатных сотрудника – я, бухгалтер, заведующий учебным отделом и заведующий хозяйством. Несмотря на обстрелы мы не могли оставить здание и поддерживали его в рабочем состоянии, бывало, за собственные средства покупали необходимые материалы или оплачивали услуги. Своим небольшим коллективом мы старались сделать все, чтобы сохранить наш Дом культуры. Даже комнатные цветы, которых у нас очень много, мы с моим зав-

хозом Инной Шингарёвой ходили по очереди поливать. Не раз попадали под обстрелы, но Бог милывал, обошлось.

В феврале 2024 года ДДК возобновила работу.

– Как только мы открылись, к нам пришли четыре ребенка. Сейчас наши кружки посещают 30 детей, – рассказала Людмила Ерёмченко. – Поскольку мы находимся на самокупаемости, с таким небольшим количеством воспитанников наладить полноценную работу оказалось сложно. За помощью мы обратились к руководству ФГУП «Железные дороги Новороссии». На встрече с первым заместителем руководителя ФГУП «ЖДН» Олегом Николаевичем Калевых присутствовали руководители разных профильных служб, обсуждали вопросы ремонта нашего ДДК, обеспечения необходимым оснащением и оборудованием для полноценного обучения детей. Отдельное внимание уделили необходимости бесплатного посещения нашего учреждения детьми сотрудников железной дороги. Мы очень благодарны руководству ФГУП «Железные дороги Новороссии», что они с пониманием отнеслись к нашим проблемам. Впервые за долгое время мы можем с оптимизмом смотреть в будущее.

Детский дом культуры управления Донецкой железной дороги – место знакомое и любимое многими железнодорожниками. Более 65 лет работы, тысячи воспитанников, опытные преподаватели и безупречная репутация. Дети, посещавшие кружки ДДК, часто становились участниками и призерами конкурсов по рисованию и танцам. Кружок «Познайка» специализируется на качественной дошкольной подготовке.

– До 2022 года у нас было много раз-



народные танцы, кружок классической хореографии, школа эстетики, проводились занятия по английскому языку, – рассказала о работе ДДК Людмила Ерёмченко. – Самой большой популярностью пользуется кружок «Познайка» – здесь готовят детей к школе. Его руководитель Валентина Борисова – опытный преподаватель с многолетним стажем работы. Она умеет найти подход к ребятам, занятия проводит в игровой форме, благодаря чему они быстро осваивают письмо, математику. Выпускники кружка «Познайка» полностью подготовлены к школе, без проблем адаптируются в новом коллективе.

В Детский дом культуры управления Донецкой железной дороги может прийти любой желающий: каждому ребенку здесь найдется дело по душе. Занятия проводятся 5 дней в неделю, выходные – понедельник и пятница.

На данный момент в ДДК работает изостудия, которой руководит молодой специалист Юлия Кива, выпускница Донецкого художественного колледжа.

– Наши дети очень любят Юлию Сергеевну, она быстро нашла с ними общий язык и помогает им раскрыть творческие способности, – отметила Людмила

Ерёмченко. – Юлия Кива на занятия с детьми приглашает своего наставника, члена Международного союза художников, педагога-художника Анатолия Николаевича Дзюбана. Его ученики неоднократно становились победителями различных конкурсов, как в Российской Федерации, так и за рубежом. Сейчас мы активно ищем сотрудников, которые своим мастерством смогли бы увлечь и заинтересовать детей, дать им необходимые знания и умения.

Детский дом культуры управления Донецкой железной дороги имеет богатую историю. На момент открытия в 1957 году здесь работало 24 кружка и коллектива, 4 из которых носили звание «образцовый».

– Наша история – это уровень, которого мы стремимся достичь. Очень надеемся на возобновление полноценной работы, – отметила Людмила Ерёмченко. – Для меня, как руководителя детского дома культуры, очень важна политика нашего президента. Радует, что он уделяет большое внимание всестороннему и полноценному развитию молодого поколения.

Елена СУШКОВА

## Летняя практика юных железнодорожников



С 27 мая по 18 июня 2024 года на базе МБОУ «Макеевская гимназия» работала тематическая площадка «Радуга». Согласно договору о сотрудничестве и календарно-тематического плана учебно-производственной практики на 2023-2024 учебный год, проводились практические занятия с юными железнодорожниками.

– Под чутким руководством старших инструкторов детской железной дороги Анны Журавки и Вероники Суховой практику прошли ученики Макеевской гимназии. К сожалению, в целях безопасности наши ребята пока не могут заниматься на станции Пионерская

Малой Донецкой дороги, – рассказывает начальник детской железной дороги Александр Евтушенко. – Но мы постарались привить детям интерес к профессии железнодорожника транспорта и показать, насколько они разнообразны и важны. Приложили все усилия, чтобы наши воспитанники получили знания, которые в будущем помогут им определиться в выборе специальности.

Одно из первых занятий было посвящено повторению и закреплению правил поведения вблизи железнодорожного полотна. Ребята не только с увлечением просмотрели интересный видеоматериал о

ситуациях, происходящих на железной дороге, но и верно нашли нарушения, допущенные пассажирами, которые могли привести к печальному итогу. Сосредоточенность и внимание порадовали детей, чтобы справиться с заданием «Найди отличия». Познавательной и обучающей для школьников стала игра-викторина «Юные железнодорожники». В эстафете «Сигналисты» дети вспомнили сигналы, которые изучали во время обучения, правильно надели на себя сигнальные жилеты и продемонстрировали необходимые сигналы, используя флажок. Во время

Для воспитанников детской железной дороги Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» летняя учебно-производственная практика – это особый период учебного процесса. Ребята с нетерпением ждут ее, и в этот раз она проходила в необычном формате.

групповой игры «Шифровка» увлеченно и быстро составили из букв железнодорожные термины и смогли объяснить их значение.

Интересно прошла видеоэкскурсия в Музей железных дорог России (г. Санкт-Петербург). Юный экскурсовод Мария увлекательно и доступно рассказала своим одноклассникам о самых примечательных экспонатах. Яркие впечатления остались у ребят от инсталляции «Окна времени», где экскурсанты смогли перенестись в прошлое. Особенно запомнился всем тренажер «Машинист тепловоза», где каждый смог управлять локомотивом.

На итоговом занятии дети закрепили пройденный материал, приняв участие в коллективной игре «Собери свой поезд». Им очень понравилось работать сообща, делиться своим мнением с другими и вместе тру-

диться на результат.

В ходе коллективного творчества у ребят сформировалось умение работать в команде, они научились планировать свои действия, общаться между собой, уважать и помогать друг другу, прислушиваться к мнению окружающих. Все эти качества юным железнодорожникам будут необходимы, когда учебно-производственная практика на детской железной дороге им. В.В. Приклонского снова будет проходить в обычном формате и поезд «Донецкие зори» повезет пассажиров от ст. Пионерская в увлекательный рейс. Коллектив и воспитанники детской железной дороги с нетерпением ожидают этого радостного для всех момента.

Анна ЖУРАВКА,  
старший инструктор  
детской железной дороги

# «Помнить историю – наш священный долг»



У пенсионерки-железнодорожницы Галины Тютюнник в Великую Отечественную воевали два деда. Иван Романович Тютюнник до войны работал в локомотивном депо Иловайск. В 1941 году, когда немцы подошли к Сталино, Иван Тютюнник участвовал в эвакуации паровозного депо Иловайское.

– Великая Отечественная война разлучила семью Ивана Романовича. Он вывозил предприятие в Омск, а его жену Зинаиду Васильевну, работавшую в Иловайском РайОРСе, с двумя детьми эвакуировали под Ташкент, – рассказала Галина Тютюнник. – В 1943 году после освобождения Донбасса семья воссоединилась, но ненадолго. Уже в 1944-м дедушка ушел на фронт и там погиб. Он до сих пор числится пропавшим без вести. Эти данные я нашла в архиве локомотивного депо Иловайск. Имя Ивана Тютюнника увековечено на памятнике павшим в годы Великой Отечественной войны, установленном на территории предприятия.

После войны жена Ивана

22 июня 1941 года – одна из самых трагичных дат в истории нашей страны. В этот день 83 года назад началась Великая Отечественная война. К сожалению, почти не осталось в живых фронтовиков, защищавших Родину от нацистской чумы, но живы воспоминания, которые трепетно хранят родные воинов-освободителей.

Тютюнника Зинаида Васильевна вышла замуж за железнодорожника, фронтовика Масюрина Ивана Максимовича. Он прошел всю Великую Отечественную войну, служил в звании сержанта в 842 стрелковом полку 240 стрелковой дивизии, был ранен, награжден орденом Отечественной войны II степени.

– Общих детей у бабушки с дедушкой не было, моего папу и его сестру он воспитывал как родных, любил внуков, – вспоминает наша собеседница. – Иван Максимович всю жизнь работал в локомотивном депо Иловайск. О войне он никогда не рассказывал, только повторял, что воевал для того, чтобы его внуки никогда не узнали, какое горе она может принести. 9 Мая было для него особенным праздником – в этот день он обязательно надевал свои медали, шел на парад. Мы же семьями приезжали к бабушке с дедушкой в гости и все вместе собирались за праздничным столом.

Не стало Ивана Максимовича в 2002 году.

Родной брат Ивана Масюрина Михаил Максимович в Великую Отечественную был капитаном I Украинского фронта, служил в звании командира взвода, техника-лейтенанта. Среди наград фронтовика – орден Красной Звезды, ордена Отечественной войны I и II степени, медали «За отвагу», «За боевые заслуги», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «За оборону Ленинграда». Михаил Максимович был дважды ранен – легкое ранение он получил в июне 1942,

тяжелое – в марте 1944 года.

– Большая часть документов Михаила Масюрина до сих пор не обнаружена и хранится в Центральном архиве Министерства обороны Российской Федерации, – рассказала Галина Викторовна. – Нам удалось выяснить, что орден Красной Звезды Михаил Максимович получил в апреле 1945 года за умелую организацию работы по восстановлению и ремонту транспорта. Он тогда служил командиром ремонтного взвода 220 артиллерийского полка 201



Иван Масюрин

стрелковой Гатчинской Краснознаменной дивизии.

В наградном листе говорится: «Техник-лейтенант Масюрин показал себя как смелый, волевой, знающий свое дело офицер. За время наступательных боев полка по освобождению от фашистских захватчиков советской Прибалтики он продемонстрировал образцовую работу по ремонту и восстановлению вышедших из строя машин. Непосредственно в боевых порядках подразделений, зачастую под артиллерийско-мино-

метным обстрелом противника руководил ремонтом и лично восстанавливал поврежденные машины. Умелой передачей своего опыта и знаний слесарям-ремонтникам и шоферам, хорошей организацией ремонта и обслуживания машин добился 100% выхода автомобильного парка полка, обеспечив бесперебойную работу транспорта по подвозу материальной части артиллерии, способствуя организации полной боеспособности подразделения».

После войны Михаил Максимович стал кадровым военным, служил на Урале. Выйдя на пенсию, вернулся в Иловайск. Умер фронтовик в марте 1993 года.

– Почти не осталось в живых ветеранов, которые героически сражались в Великую Отечественную, но наш священный долг – помнить их подвиг, рассказывать о героях детям и внукам, – убеждена Галина Тютюнник. – Каждый год, когда проводились шествия Бессмертного полка, моя внучка Кира с гордостью пронесла портреты своих прадедов по улицам Иловайска. В этом году она в составе образцового детского театра «Конфетти» участвовала в концерте, посвященном Великой Победе, который был организован в Доме науки и техники города Иловайск Донецкого филиала ФГУП «ЖДН». Мы всей семьей ходили на выступление и радовались, что наша молодежь с таким трепетом и уважением относится к священному дню 9 Мая.

Деды Галины Викторовны стали основоположниками целой династии железнодорож-

ников. Сын Ивана Тютюнника Виктор Иванович работал электромехаником Иловайской дистанции электроснабжения, мама Нина Павловна – инженером по охране труда СМЭУ Иловайск.

– Мы с братом Андреем любил смотреть, как работает железная дорога. Переходя по пешеходному мосту, с высоты видели движение тепловозов и электровозов, уходящие вдаль рельсы. Потом мы отправлялись к энергоучастку, где работал папа, но внутрь никогда не заходили – детям там находиться нельзя. Он показывал нам большие высокие опоры, которые обслуживают энергетики, рассказывал о своей работе. Это было настоящим приключением! – вспоминает Галина Тютюнник. – После школы я выучилась на экономиста, пошла работать на железную дорогу. Чувствовала: магистраль – мое призвание. Сначала трудилась экономи-



Иван Тютюнник

стом НГЧ в Иловайске, затем – в локомотивном депо Иловайск. Вышла на пенсию в должности помощника начальника по кадровым вопросам Иловайской дистанции пути. Продолжил семейное дело и мой брат Андрей. До пенсии он работал в линейном отделении милиции.

Елена СУШКОВА

## Достойный потомок героических предков

Иногда, оглядываясь на прошлое, на историю жизни наших предков, начинаешь понимать, что и твоя собственная судьба во многом повторяет путь, который прошли деды и прадеды.

Так случилось и с инженером-технологом локомотивного депо Иловайск Евгением Пятуниним. Работать на железной дороге он начал еще во время обучения в Донецком институте железнодорожного транспорта. Как и многие студенты, подрабатывал проводником, а в 2007 году трудоустроился в локомотивное депо Иловайск. Родители Евгения Витальевича были железнодорожниками. Мама работала в ШЧ-10 электромехаником, отец – в ПЧ-14 дефектоскопистом. Поэтому решение пойти работать на железку было вполне логичным.

Но наш герой повторил не только трудовой путь родителей, а и боевой – своих прадедов. Войны, прогремевшие в первой половине XX века, стали неотъемлемой частью истории его семьи.

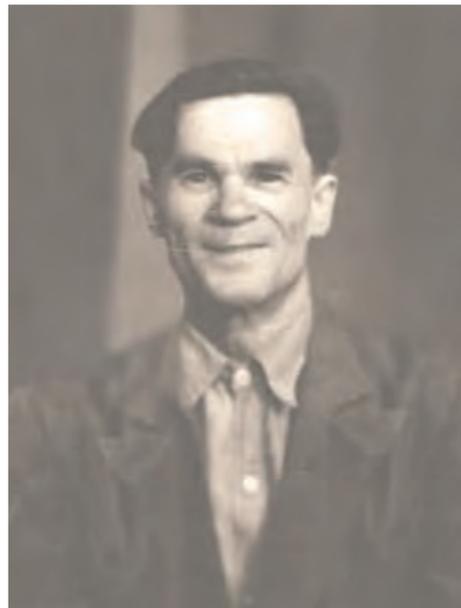
– Один из прадедов по отцовской линии Емельян Кириллович Ленъ воевал в Первую мировую войну 1914-1918 годов, – рассказал Евгений Витальевич. – Он пережил плен, был тяжело ранен и по состоянию здоровья не мог при-

нять участие в сражениях Великой Отечественной. А второй прадед Алексей Пятунин прошел всю войну. До победы не дожил совсем немного – в 1945-м погиб в Чехословакии.

Еще два прадеда по материнской линии тоже взяли в руки оружие, когда фашистская Германия напала на нашу страну.

– Забродченко Петр Афанасьевич был призван в 1941-м, пропал без вести в 1942 году в районе Макеевки, – вспоминает Евгений Пятунин. – Новиков Михаил Иванович был призван в Красную армию в 1941-м, прошел всю войну, вернулся домой в 1946 году инвалидом первой группы. В результате тяжелых ранений он лишился зрения и слуха.

О Михаиле Ивановиче Новикове Евгений Витальевич знает из рассказов матери. Родился его прадед в 1910 году в селе Павловка Ворошиловградской (ныне Луганской) области. После войны фронтовик получил квартиру в Одессе. В этот южный город на постоянное



Михаил Иванович Новиков, дед Евгения Пятунина

место жительства переехали многие из тех, кто потерял зрение на войне, поскольку здесь находилась лучшая в стране глазная лечебница имени Филатова. Там же с 20-х годов прошлого

столетия действовало несколько производств, куда трудоустраивали незрячих. На одном из таких предприятий и работал Михаил Иванович.

Евгений Пятунин, как и его предки, с оружием в руках встал на защиту Родины. В 2022 году он работал инженером-технологом в локомотивном депо Иловайск. В первые дни специальной военной операции пришел в военкомат.

– Мне предложили стать снайпером, и я согласился, – рассказал Евгений Витальевич. – Наш батальон был сформирован из людей разных профессий – учителей, шахтеров, металлургов, нескольких коллег-железнодорожников из Иловайска, были и безработные. Нас перебрасывали на разные участки в тылу и на фронте, батальон прошел серьезную подготовку на полигоне. Затем я попал в мотострелковую роту. Ранение получил в первом же настоящем бою: с товарищами выносили с поля боя раненого, и нас накрыло минометным огнем. Потом были госпитали в Волновахе, Докучаевске, Иловайске и Донецке. Уже в конце 2022 года я вернулся на работу в депо.

Виктория ШЕВКУНОВА

# Незабываемый отдых в Крыму

Живописная природа, теплое море, чистый пляж и комфортные условия проживания. Первая группа работников ФГУП «Железные дороги Новороссии»-членов профсоюза уже успела насладиться отдыхом в Крыму.



Клуб-отель «Релакс» базы отдыха «Прибой» (г. Саки, Республика Крым, Россия) находится в живописном уголке Крыма. Продолжительность заезда – 11 дней/10 ночей.

ДОРПРОФЖЕЛ на железных дорогах Новороссии организовал летнее оздоровление работников ФГУП «ЖДН»-членов профсоюза и их детей на Черноморском побережье за 50% от полной стоимости путевки.

В стоимость путевки входят: проживание; 3-разовое комплексное питание; пользование открытым бассейном; проезд автобусом до г. Саки и обратно.

Утверждена оплата за услуги тур-агента в клуб-отеле «Релакс» базы отдыха «Прибой» с железнодорожника-члена профсоюза в сумме 20 200 руб. Членам профсоюза также разрешено оздоровление детей до 14 лет включительно с оплатой услуг в сумме 20 200 руб., а также членов семьи, не являющихся членами РОСПРОФЖЕЛ, с оплатой полной стоимости услуг – 40 400 руб.

Как оказалось, отдых в черноморских Саках – это не только приятное времяпрепровождение, но и неожиданные сюрпризы. Поездка в клуб-отель «Релакс» для Юлии Емельяновой, экономиста станции Иловайск, стала по-настоящему незабываемой. Во время розыгрыша, организованного в отеле, железнодорожница получила удивительный подарок – сертификат на поездку в Абхазию.

– В один из вечеров для отдыхающих были организованы развлечения. Нам предложили на листочках написать свои имена, сказали, что будет розыгрыш. О том, что приз – поездка в Абхазию, даже не мечтали, – вспоминает Юлия Емельянова. – И вот вытащили листочек с моим именем. Эмоции, конечно, не передать – удив-

ление, радость. Нам сказали, что сертификат на двоих. Поедем с мужем.

В отпуск в Крым Юлия отправилась с супругом Владимиром и 10-летней дочкой Аней. За 14 лет работы на железной дороге – это ее первая поездка от предприятия.

– На отдыхе понравилось все, – делится Юлия. – Мы жили в комфортном номере со всеми удобствами. Кормили разнообразно и вкусно. До моря – пара минут ходьбы. Вода прозрачная, пляж чистый.

Игорь Кулаковский, и.о. старшего электромеханика бригады по техническому обслуживанию поездной радиосвязи и локомотивной сигнализации Ясиноватской дистанции сигнализации и связи отдыхать в Саки ездил с женой Юлией и двумя сыновьями – младшему Олегу два года, старшему Илье шесть лет.

– У нас был просторный четырехместный номер с кондиционером, телевизором, душем и туалетом. Кормили по-домашнему, что особенно радовало, потому что мы были с детьми, – отметил железнодорожник. – В шаговой доступности от базы отдыха – рынок и кафе. Пляж оборудован душевыми кабинами, навесами и специальными дорожками. Рядом – платная развлекательная зона для детей. На это пришлось потратиться, но сыновья получили море впечатлений. Я и дети отдыхали со скидкой 50%, полную стоимость мы платили только за жену – она не работает на железной дороге.

Отдохнуть в Саках уже успели и пенсионеры-железнодорожники. Супруги Любовь Петровна и Геннадий Викторович Щеклановы посвятили жизнь Донецкой магистрали. Любовь Петровна сначала работала в Ясиноватой в детском садике, подв-

месте с мужем в локомотивном депо Ясиноватая. Отдых в клуб-отеле «Релакс» их приятно удивил.

– Три года назад я отдыхала в Лермонтово, мне понравилось, а в этом году нам предложили съездить в Крым. Радует, что пенсионеры, как и работающие железнодорожники, оплачивают половину стоимости путевки, – рассказала Любовь Петровна. – Удобно, что нас привезли непосредственно к отелю, а затем отвезли домой. Дорога была комфортной и быстрой, водители вежливые. Окна нашего номера выходили прямо на бассейн. Мы там могли купаться до самого вечера, отдыхали в тени под навесами. Кормили замечательно. Столовая – просторная, из окна открывается прекрасный вид на море. Повар Константин часто подходил к нам, интересовался, все ли нравится. Уезжая, мы в книге отзывов рассказали о своих впечатлениях, а они были восхитительными. Хотелось бы выразить особые слова благодарности руководству Железных дорог Новороссии и нашему профсоюзу за то, что не забывают пенсионеров и предоставляют нам возможность отдохнуть.

Следующие заезды в клуб-отель «Релакс» базы отдыха «Прибой» состоятся: 4 заезд – 4.07.2024, 6.07.2024; 5 заезд – 14.07.2024, 16.07.2024; 6 заезд – 24.07.2024, 26.07.2024; 7 заезд – 3.08.2024, 5.08.2024; 8 заезд – 13.08.2024, 15.08.2024; 9 заезд – 23.08.2024, 25.08.2024; 10 заезд – 02.09.2024, 04.09.2024.

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

Елена СУШКОВА

# Железная дорога – не место для игр

ФГУП «ЖДН» предупреждает: железная дорога – зона повышенной опасности.

От внимательности и строгого соблюдения правил поведения на железной дороге зависит здоровье, а порой и жизнь. Как показывает анализ статистики, среди причин травматизма – неоправданная спешка, хулиганство, детское озорство.

В 2023 году на территории и объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта в пределах ФГУП «Железные дороги Новороссии» было травмировано трое несовершеннолетних, при этом две жизни оборвались.

Всплеск детского травматизма приходится на школьные каникулы – время, когда многие ребята оказываются предоставленными сами себе. При отсутствии контроля со стороны родителей и недостаточной разъяснительной работы в школах дети и подростки забираются на крыши вагонов или беспечно бродят по железнодорожным путям.

Между тем хождение по путям всегда связано с опасностью для жизни. Движущийся поезд остановить непросто: его тормозной путь в среднем составляет порядка 1000 метров. Поезд, следующий со скоростью 100 км/ч, за 1 секунду преодолевает около 30 метров. А пешеходу, чтобы перейти через железнодорожный путь, требуется не менее 3-5 секунд. При этом молодые люди, пересекая пути, зачастую отвлекаются, пользуясь наушниками для прослушивания музыки или разговора по мобильному телефону и, как следствие, не слышат сигналов, подаваемых машинистом, объявлений, передаваемых по громкоговорящей связи.

Что касается стоящих вагонов, они лишь на первый взгляд могут показаться безопасными. Подходить к ним менее чем на пять метров запрещено: каждый вагон на станции находится в работе и в любой момент может быть приведен в движение.

Опасными являются выступающие части подвижного состава – за них может зацепиться одежда проходящего в непосредственной близости человека. К травмированию может привести и воздействие воздушного потока, возникающего между двумя движущимися составами.

Для формирования знаний, умений и навыков поведения при посещении объектов железнодорожного транспорта следует осуществлять системное обучение детей и подростков в учебных заведениях, усилить пропаганду. Родителям следует разъяснять детям, какие могут быть последствия, если не соблюдать правила безопасного поведения на железнодорожном транспорте.

Предупредить детей об опасности, вовремя удалить их с железнодорожного полотна – общая задача для всех взрослых.

# Новые индикаторы риска на железнодорожном транспорте

6 мая 2024 г. вступил в силу приказ Минтранса России от 08.04.2024 №113, которым утверждены новые индикаторы риска на железнодорожном транспорте.

Количество индикаторов риска увеличилось с 3 до 19. Ранее индикаторы риска охватывали контролируемых лиц, осуществляющих эксплуатацию, обслуживание и ремонт путей необщего пользования и инфраструктуры общего пользования, а также обслуживание и ремонт подвижного состава.

В связи с внесением изменений в Положение о государственном контроле (надзоре) в области железнодорожного транспорта для объектов контроля (подвижного состава, инфраструктуры) и путей необщего пользования) произошло отде-

ление эксплуатации от обслуживания и ремонта. Ранее действовавшие 3 индикатора риска, претерпели изменения и преобразовались в 6 индикаторов.

Появились новые индикаторы риска, касающиеся контролируемых лиц, осуществляющих следующие виды деятельности: погрузочно-разгрузочная деятельность, соблюдение изготовителем требований технических регламентов Таможенного союза (ТР ТС).

В состав индикаторов риска включены такие нарушения безопасности движения, как отцепка пассажирского вагона

на пути следования, отцепка вагона с опасным грузом, повреждение или отказ тягового железнодорожного подвижного состава, проезд запрещающего сигнала светофора.

Для каждого индикатора установлено определенное количество событий (происшествий), которые должны произойти в течение года со дня выявления первого такого индикатора, излом рельса, установлен интервал 3 года со дня выявления первого случая излома рельса по причине его несоответствия требованиям ТР ТС, произведенных одним изготовителем.

К примеру, если по вине владельца путей необщего пользо-

вания по причине его действий (бездействий) произошло 2 схода подвижного состава в течение года со дня выявления первого схода, то индикатор риска сработал.

При срабатывании индикатора риска должностными лицами МТУ Ространснадзора по ЮФО в органы прокуратуры направляется для согласования решение о проведении внепланового контрольного (надзорного) мероприятия и проводится внеплановая проверка или инспекционный визит.

За 5 месяцев 2024 года на территории поднадзорной МТУ Ространснадзора по ЮФО 3 раза сработали индикаторы риска. По 3 индикаторам проведены внеплановые выездные про-

верки. Контролируемым лицам вручены предписания об устранении выявленных нарушений.

На сайте Ространснадзора контролируемые лица в личном кабинете проверяемого лица могут пройти самообследование, в ходе которого ознакомиться с обязательными требованиями, предъявляемыми к осуществляемым ими видам деятельности на железнодорожном транспорте.

**Егор БОНДАРЕНКО,**  
начальник отдела надзора за опасными грузами, чрезвычайными ситуациями и пожарной безопасностью на подвижном составе по ДНР, ЛНР, Запорожской и Херсонской областям

# Шерстяные шедевры луганских связисток

В творческой копилке железнодорожниц Луганской дистанции сигнализации и связи Галины Гармаш и Любви Пекаревой множество оригинальных работ – от стильных и модных аксессуаров до милых интерьерных игрушек. Каждая – со своей изюминкой и продумана до мелочей. Рукодельницы освоили разные техники и выбрали для себя то, что больше по душе.

– Когда берешься за рукоделие, будто попадаешь в другой мир и получаешь настоящую перезагрузку, – признается Галина Гармаш. – Для меня, как и для многих жителей Луганска, очень сложными были 2014 и 2015-й годы, хотелось найти отдушину, чтобы хоть как-то отвлечься от происходящего вокруг. Однажды мы с коллегами решили сходить на мастер-класс по валянию шерсти. Мне понравилась идея, и я решила попробовать сделать двух воробушков – символичный подарок родителям на золотую свадьбу. Они у меня Воробьевы. Им очень понравились фигурки из шерсти, а я увлеклась творческим процессом.

Галина Гармаш – железнодорожница в четвертом поколении, почти тридцать лет трудится электромехаником в Луганской дистанции сигнализации и связи. Когда пришло время выбора профессии, она не задумываясь решила идти на железную дорогу, поскольку в семье почти все железнодорожники. Папа Виктор Иванович Воробьев работал главным инженером в Луганской дистанции сигнализации и связи. Дедушка Воробьев Иван Федотович трудился поездным диспетчером в Красном Лимане, бабушка Воробьева Капитолина Григорьевна – вагон-распредом на той же станции. Прадедуска Воробьев Федот Семенович был начальником отдела кадров Изюмского паровозоремонтного завода.

Галина Викторовна – автор огромного количества работ. Часто делает что-то на подарок, а бывает, у нее заказыва-

ют поделки, чтобы порадовать близких людей.

– Позитивный настрой – одно из обязательных условий творчества, – рассказывает мастерица. – Есть желание и старание – будет результат. Чтобы изделие выглядело достойно, нужно использовать качественные материалы, на них советую не экономить. Я всегда покупаю шерсть определенного качества.

В холодное время года мастерица освобождает время, чтобы



Галина Гармаш

полностью погрузиться в творческий процесс. И под Новый год у нее появляются всевозможные фигурки – коты, дракончики, зайцы, мышки, мухослоники. Всего и не перечислить!

– Валяние из шерсти, или фелтинг, бывает двух видов – сухое и мокрое. Сухим валянием хорошо создавать фигурки и рисунки. Для него я использую шерсть, специальную иглу с зазубринами и, конечно, фантазию, – объясняет Галина Викторовна. – Еще – кусочек поролон, чтобы не исколоть

пальцы. Шерсть многократно протыкается специальной иглой. В результате этого волокна сцепляются между собой, образуя плотный однородный материал. Так и рождаются милые теплые персонажи.

– При мокром валянии нужны мыло, вода и шерсть, которую как раз и нужно свалить, смачивая мыльным раствором, – продолжает свой рассказ Галина Гармаш. – Таким способом можно изготовить тапочки и любую вещь гардероба. Красиво и необычно смотрятся валенки, сумки, созданные собственными руками. Я всегда захожу к таким вещам творчески и делаю на них всевозможные рисунки. Дома у меня все ходит в моих тапочках. Я больше предпочитаю мокрое валяние, но оно более трудозатратное. Например, чтобы сделать домашнюю обувь, нужно потратить три полных дня. А вот фигурка занимает примерно 5-6 часов.

В Луганской дистанции сигнализации и связи работают творческие люди. В коллективе женщины обмениваются идеями, показывают друг другу свои работы. Вместе участвуют в ежегодном творческом фестивале «Артландия» в Луганске.

Галина Гармаш когда-то заинтересовала фелтингом свою коллегу Любовь Пекареву. Методом сухого валяния шерсти Любовь Анатольевна создала целую коллекцию зверушек к каждому году по восточному

календарю. Любит делать маленькие магниты с шерстяными персонажами и новогодние шерстяные игрушки, а потом дарить их друзьям и знакомым на праздники. Все персонажи, которые она создает, наполнены добротой и веселым настроением. Смотришь на них – и хочется улыбнуться.

Любовь Анатольевна родилась и выросла в Златоусте Челябинской области. В Луганск переехала с мамой, которая тоже всю жизнь проработала на железной дороге.

– Рукодельничать для меня – как дышать свежим воздухом, – улыбается железнодорожница. – Не скажу, что это просто и легко, ведь рукоделие требует внимания, терпения и собранности. От такой концентрации физически устаешь, но эмоционально отдыхаешь. Я с детства всегда что-то творила. Со временем благодаря интернету появлялось больше возможностей. Сначала делала для себя, после стала дарить изделия, затем пошли выставки, ярмарки.

Один из любимых видов рукоделия нашей собеседницы – скульптурный текстиль: это техника создания текстильной куклы методом утяжек. Первые работы в этой технике Любовь Пекарева увидела у своей землячки из Копейска Челябинской области. Списалась с ней, взяла у нее мастер-классы и стала пробовать. Изначально делала изделия небольшого размера, теперь бывают и по 75 сантиметров. На такую куклу уходит около трех недель.

– Для работы над куклой нужен капрон, синтепон, каркас. Заготовка утягивается точечным способом в определенных

местах для того, чтобы получилось выразительное лицо, появились мимика, морщины. Можно сделать нос любой формы, пухлые губы или тонкую ухмылку, молодое или старческое лицо, – делится секретами работы Любовь Анатольевна. – Наполняются фигуры синте-



Любовь Пекарева

поном, их шевелюру заменяют искусственные пряди, пряжа. Потом приступаю к макияжу. Заканчиваю работу одеждой для куклы.

Любовь Анатольевна любит открывать для себя что-то новое. Бисероплетение, топиарии из кофейных зерен, поделки из джутового шпагата – это далеко не полный перечень видов рукоделия, в которых она преуспела. Причем нередко в одной композиции умело сочетает сразу несколько техник.

– Дома работ у меня практически не осталось, все раздала, – говорит мастерица. – Есть любимый светильник – девочка на шаре, сделанный в технике скульптурного текстиля. Когда над чем-то работаешь, вкладываешь частичку своей души, а потом делишься с людьми своим теплом.

Ольга КРАМАРЕНКО

# Футбол объединил коллег и партнеров

С 12 по 14 июня в пгт Кирилловка Запорожской области сотрудники ФГУП «Железные дороги Новороссии»-члены ДОРПРОФЖЕЛ приняли участие в межотраслевых соревнованиях по мини-футболу, приуроченных ко Дню России.



На футбольное поле в гостеприимной Кирилловке вышли шесть команд, представлявших центральный аппарат ФГУП «Железные дороги Новороссии», Донецкий, Луганский и Мелитополь-Херсонский филиалы ФГУП «ЖДН», сборную хоккеистов Новороссии, а также гостей железнодорожного турнира – Днепрорудненский железорудный комбинат. Под морским азовским солнцем более шестидесяти спортсменов про-

вели девять напряженных футбольных матчей.

Игроки всех команд показали отличную физическую подготовку, высокую видовую квалификацию, волю к победе, спортивный дух дружбы и отраслевой взаимоподдержки. Как отметил и.о. генерального директора ФГУП «Железные дороги Новороссии» Андрей Казаков, основные цели турнира – спортивное развитие коллектива и коллеги-

альное сплочение – были достигнуты.

– Движемся по спорту уверенно вперед. Недавно провели межфилиальный турнир по волейболу, а теперь нас объединил футбол. Кроме того, мы пригласили наших партнеров – ДЖРК, руководство которого я благодарю за решение встретиться на спортивном поле. Приятно отметить уважительное отношение соперников друг к другу, здоровый спортивный азарт, готовность выходить на игру любой сложности, – подчеркнул Андрей Казаков и поблагодарил организаторов турнира.

Председатель ДОРПРОФЖЕЛ на железных дорогах Новороссии Михаил Чаленко заверил всех участников, что дорожная профсоюзная организация нацелена на дальнейшее развитие отраслевых спортивных соревнований, на участие наших сотрудников-членов ДОРПРОФЖЕЛ в мероприятиях регионального и федерального уровня. Он призвал всех сотрудников ФГУП «ЖДН»-членов железнодорожного профсоюза активно заниматься физкультурой и представлять дорогу на соревнованиях всех видов и форматов.

Советник генерального директора по

буровзрывным работам Днепрорудненского железорудного комбината Валерий Косинцев поблагодарил оргкомитет и участников.

– ДЖРК – одно из самых больших предприятий Запорожской области, крупнейший налогоплательщик, – сказал он. – В работе с железной дорогой мы – партнеры и друг без друга работать не можем. Поэтому соперничать будем только на спортивном поле, общий язык найдем всегда – на благо наших коллективов и нашей Родины.

По результатам футбольных матчей лучшей командой была признана сборная центрального аппарата ФГУП «Железные дороги Новороссии», второе место заняла команда Днепрорудненского железорудного комбината, бронзовые медали достались сборной Донецкого филиала. Индивидуальные грамоты и кубки получили лучшие игроки и главный судья матча.

В завершение соревнований участники договорились о продолжении традиции подобных встреч, при этом гендиректор ДЖРК Константин Егоров выразил желание в будущем организовать матч-реванш. Спортивный вызов был принят железнодорожниками!