

«Нужно думать о будущем»

В ходе рабочей поездки глава Федерального агентства железнодорожного транспорта Александр Сахаров 22 октября провел в Донецке совещание с руководителями ФГУП «Железные дороги Новороссии».

Главными темами обсуждения на совещании стали итоги работы ФГУП «ЖДН» за 9 месяцев 2024 года, темпы восстановления объектов инфраструктуры.

– В 2024 году восстановлены объекты пассажирской инфраструктуры, два железнодорожных моста, разрушенных в ходе боевых действий, – доложил руководителю Росжелдора генеральный директор ФГУП «Железные дороги Новороссии» Андрей Казаков. – Выполняются капитальный и текущий ремонты верхнего строения пути, стрелочных переводов, восстанавливаются устройства контактной сети, линии продольного электропитания, устройства электрической централизации и автоблокировки.

Андрей Казаков отметил, что в ФГУП «ЖДН» продолжают работы по поэтапному переходу на автоматизированные системы управления перевозочным процессом, грузовой и коммерческой работой, управлением инфраструктурой; по интеграции информационной системы с системой бухгалтерского и налогового учета.

Особое внимание на совещании было уделено кадровым вопросам. Учитывая постоянно увеличивающиеся темпы восстановления инфраструктуры, рост объема грузовых перевозок на предприятии ощущается дефицит кадров. Особенно остро сейчас стоит вопрос комплектации



локомотивных бригад.

В настоящее время с целью привлечения квалифицированных специалистов на предприятия Железных дорог Новороссии проводится профориентационная работа с выпускниками школ.

– Это важнейший вопрос и не только сегодняшнего дня, – подчеркнул руководитель Росжелдора Александр Сахаров. – Нужно думать о будущем и готовить специалистов для железной дороги в профильных вузах.

На совещании также обсуждался и вопрос о реконструкции и обновлении Донецкой детской железной дороги имени В.В. Приклонского. В ходе боевых действий инфраструктура Малой магистрали неоднократно повреждалась обстрелами, разработана программа восстановления, уже начаты подготовительные работы.

В ходе совещания Александр Са-

харов вручил награды работникам филиалов ФГУП «Железные дороги Новороссии».

За многолетний добросовестный труд, качественное выполнение особо важных производственных заданий при взаимодействии с Федеральным агентством железнодорожного транспорта, а также весомый личный вклад в развитие Железных дорог Новороссии юбилейными медалями «20 лет Федеральному агентству железнодорожного транспорта» награждены: электромеханик Иловской дистанции электроснабжения Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Сергей Крамский, монтер пути 4 разряда Луганской дистанции пути Луганского филиала ФГУП «ЖДН» Игорь Рожнюк, машинист тепловоза Мелитопольского локомотивного депо Мелитополь-Херсонского филиала ФГУП «ЖДН» Сергей Кононенко.

Подготовка к работе зимой

На заседании президиума Дорпрофжел 16 октября был рассмотрен вопрос «О ходе подготовки подразделений ФГУП «Железные дороги Новороссии» к работе в зимний период 2024-2025 гг.».

В мероприятии принял участие главный инженер ФГУП «Железные дороги Новороссии» Евгений Щипак, который проинформировал членов президиума о динамике выполнения мероприятий по подготовке хозяйства ФГУП «ЖДН» к работе в осенне-зимний период 2024-2025 гг.

Евгений Щипак напомнил, что на основании приказа ФГУП «ЖДН» от 31 мая 2024 года № 324-Н «О подготовке подразделений ФГУП «Железные дороги Новороссии» к работе в осенне-зимний период 2024-2025 гг.»

организован оперативный штаб, разработаны план его работы и план организационно-технических мероприятий. По каждому филиалу разработаны план-карты готовности подразделений ФГУП «ЖДН» к работе в осенне-зимний период 2024-2025 гг.

В рамках подготовки производственных зданий и сооружений к зиме производились и продолжают выполняться работы по ремонту кровель, замене дверей и окон, подготовке и ремонту теплотрасс и водопроводных линий, ремонту и наладке котель-

ных, подготовке пунктов обогрева работников.

В филиалах ФГУП «Железные дороги Новороссии» осуществляется комплексная проверка состояния и ремонт контактной подвески на главных путях, подготовка МОГ и ДГА. Продолжаются работы по подготовке снегоуборочного инвентаря, снегоочистительной и снегоуборочной техники, формированию запасов угля и песка. В Донецком филиале готовят к работе в зимних условиях пассажирские вагоны.

Согласно отчетам, которые представили филиалы и подразделения ФГУП «ЖДН» по состоянию на 01.10.2024 г., наблюдается положительная динамика в выполнении предзимних работ, отметил Евгений

Щипак, но по ряду мероприятий процент выполнения остается на недостаточном уровне.

Главный инженер проинформировал членов президиума о ходе работ по обеспечению работников предприятия зимними видами спецодежды и спецобуви.

Он также доложил, что подготовка «первозимников» в целом по ФГУП «ЖДН» составляет 100% – 868 человек.

– 5 ноября 2024 года по результатам проведенной работы каждому филиалу ФГУП «Железные дороги Новороссии» будет выдано свидетельство о готовности к работе в осенне-зимний период 2024-2025 годов, – сказал в заключение Евгений Щипак.

От знаний к практике

В соответствии с пожеланиями основного работодателя – ФГУП «Железные дороги Новороссии» Донецкий институт железнодорожного транспорта в новом учебном году увеличил количество рабочих профессий.

С 1 октября 2024 года в учебном заведении начался набор студентов для обучения по самым востребованным на железной дороге профессиям: «Монтер пути», «Сигналист», «Слесарь подвижного состава», «Слесарь СЦБ».

В прошлом учебном году в институте было организовано обучение студентов по дополнительной образовательной программе «Проводник пассажирского вагона», что позволило ребятам стать участниками молодежной общероссийской общественной организации «Российские студенческие отряды».

ЖДН и КЖД подписали временный порядок

Генеральный директор ФГУП «ЖДН» Андрей Казаков и генеральный директор ФГУП «КЖД» Михаил Гончаров подписали Временный порядок организации передачи грузовых поездов и вагонов при перевозке грузов.



Подготовка документа длилась несколько месяцев. Его подписание позволит оптимизировать железнодорожные перевозки народнохозяйственных грузов между ФГУП «Железные дороги Новороссии» и ФГУП «Крымская железная дорога».

Документ предусматривает учет поступления и сдачи поездов, организацию движения поездов, организацию работы локомотивного комплекса, порядок взаимодействия при нестандартных ситуациях, порядок работы с непригодными вагонами, порядок выдачи предупреждений, порядок планирования железнодорожных перевозок, ответственность сторон.

Бронзовый призер

Сборная Железных дорог Новороссии стала бронзовым призером первенства Ростовского территориального управления Северо-Кавказской железной дороги по мини-футболу.

26 октября на стадионе Ростовского государственного университета путей сообщения сборная по мини-футболу ФГУП «Железные дороги Новороссии» в составе девяти команд-участниц боролась за победу в первенстве.

Сборная новороссов дошла до полуфинала, но, к сожалению, уступила команде станции Ростов-1 со счетом 3:1. Однако в результате упорной борьбы наши футболисты сумели завоевать бронзу, обыграв команду станции Батaysk со счетом 4:3. Футболист сборной ФГУП «ЖДН» Владимир Чирков стал лучшим нападающим турнира.

Экзаменатором станет зима



На предприятиях ФГУП «Железные дороги Новороссии» завершено плановое обучение работников, которые впервые приступят к выполнению своих обязанностей в зимний период 2024-2025 гг. Курсы первозимников прошли 868 человек: в Донецком филиале – 433 сотрудника, в Луганском – 175, в Мелитополь-Херсонском – 166, в Центре ведомственной охраны – 94.

Для большинства железнодорожников работа в сложных погодных условиях – дело привычное, а для тех, кто встречает зиму в новом для себя профессиональном качестве, это может стать настоящим испытанием.

Впрочем, первозимник – не всегда новичок. По большей части это сотрудники, переведенные из одного подразделения в другое, у которых существенно изменяется характер работы в зимних условиях. Это машинисты и помощники машиниста, монтеры пути, дежурные по железнодорожной станции, электромонтеры и электромеханики, дежурные по переезду, работники других специальностей.

Так, машинисты на курсах первозимников учатся выявлять и устранять неисправности, которые могут возникнуть в зимних условиях, осваивают технику безопасного вождения локомотива в период снегопадов и обледенения, включая особенности торможения и маневрирования. Электромеханики изучают работу электрических систем, отопительных устройств и аварийного оборудования, учатся проводить диагностику и ремонт оборудования в условиях зимних холодов. Механики знакомятся со спецификой работы локомотивов и вагонов зимой, включая проверку тормозной системы и осмотр колесных пар. Сигналисты осваивают особенности системы управления

движением в условиях плохой видимости и неблагоприятной погоды.

Евгения Сушинская в Луганской дистанции пути Луганского филиала ФГУП «ЖДН» работает техником 2 категории с июля 2024 года. Она окончила курсы первозимников и успешно сдала зачет.

– В качестве техника я провожу осмотр и учет работ по текущему содержанию и ремонту железнодорожных путей и сооружений, участвую в проверке технического состояния путевого хозяйства, – рассказала Евгения Николаевна.

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

– Для моей профессии курсы первозимников имеют особое значение, поскольку в условиях низких температур свойства пути значительно меняются, – отметила Евгения Сушинская. – Например, замерзание земляного полотна, балластного слоя и древесины шпал, снижение упругости резиновых прокладок значительно увеличивают жесткость пути и искажают его профиль. Кроме того, из-за замерзания балласта и грунта некоторые виды работ становятся невозможными. Также при низких температурах повышается

хрупкость металла, что необходимо учитывать при работе зимой.

Электромеханик цеха №21 участка связи Мелитопольской дистанции сигнализации и связи Мелитополь-Херсонского филиала ФГУП «ЖДН» Оксана Мельникова работает на этой должности с августа 2024 года. Свои обязанности в зимний период она будет выполнять впервые.

– Нужно быть во всеоружии, ведь именно от нас зависит своевременность и качество связи, – говорит Оксана Мельникова. – Я закреплена за опытным наставником – старшим электромехаником Мариной Михайловной Кривенко. Она мне объясняет специфику работы, азы профессии не только с теоретической, но и с практической стороны. Наш цех относится ко второй очереди по снегоборьбе. Поэтому на курсах первозимников меня обучили, как правильно использовать снегоуборочную технику, расчищать пути от снега, а также соблюдать все необходимые меры безопасности. А на практических занятиях мы научились оказывать первую медицинскую помощь при обморожениях, переохлаждениях, поражениях электрическим током. Мы также изучили основные требования безопасности при выполнении работ в зимних условиях, особенно при обслуживании рельсовых перегонов в условиях ограниченной видимости.

Безбарьерная среда

Вопросы обеспечения безбарьерной среды для маломобильных групп пассажиров на железнодорожном транспорте в новых регионах РФ обсудили специалисты ФГУП «Железные дороги Новороссии», команда экспертов Всероссийского общества инвалидов и специалисты Ространснадзора по Южному федеральному округу.

От ФГУП «Железные дороги Новороссии» в обсуждении принимала участие начальник пассажирской службы ФГУП «ЖДН» Светлана Кутакова.

– Среди основных вопросов, поднятых во время обсуждения, акцент был сделан на выполнении требований законодательства по обеспечению условий доступности инфраструктуры и подвижного состава для инвалидов, – рассказала Светлана Кутакова. – Обговаривались сроки проведения обследований объектов пассажирской инфраструктуры и подвижного состава на предмет их доступности для пассажиров из маломобильных групп.



В ходе совещания были намечены планы по разработке и согласованию с региональными организациями Всероссийского общества инвалидов минимальных мер по обеспечению условий доступности пассажирской инфраструктуры, подвижного состава и оказываемых услуг маломобильным группам населения.

Для выполнения поставленных задач планируется привлечь к обучению персонала, задействованного в обслуживании пассажиров из числа инвалидов, необходимым навыкам общения и оказания помощи этой категории граждан специалистов региональных организаций Всероссийского общества инвалидов.

Медицинский осмотр в режиме онлайн

На предприятиях ФГУП «Железные дороги Новороссии» начали осваивать дистанционную систему контроля для прохождения предрейсового и послерейсового медицинских осмотров. Уникальный диагностический комплекс позволяет в считанные минуты удаленно провести оценку физического состояния работника.

В Луганском филиале ФГУП «Железные дороги Новороссии» с сентября было установлено девять дистанционных медицинских комплексов «Медикон» в оборотных депо Кондрашевская Новая, Должанская, а также во всех пунктах смены локомотивных бригад локомотивного депо Родаково.

– Новые системы дистанционного медицинского осмотра «Медикон» позволяют сократить время проведения осмотра машинистов, дают возможность следить за состоянием здоровья работника, ведь от этого зависит безопасность движения на железной дороге, – рассказал начальник локомотивного депо Родаково Евгений Головченко. – Медосмотры проводятся перед каждой сменой и после ее завершения. И теперь машинисту не нужно ехать в медучреждение, чтобы пройти предрейсовый осмотр – все условия созданы на работе, это очень удобно. Медицинский предрейсовый

комплекс представляет собой компактный терминал в антивандальном корпусе, который дает возможность замерить давление, пульс, температуру тела, провести тест на алкоголь.

Принцип работы комплекса достаточно простой. Первым шагом сотрудник подтверждает свою личность, вводит свои данные. Далее – замер параметров состояния здоровья. Весь медосмотр сопровождается видеофиксацией. Данные уходят на платформу медицинского оператора, где медработник дистанционно принимает решение о допуске или недопуске сотрудника к работе. В результате терминал выдает специальный стикер для вклеивания в путевой лист. Вся процедура осмотра занимает несколько минут.

В случае выявления отрицательных значений в состоянии здоровья работника бригады (повышенное артериальное давление, учащенный пульс) медицинский сотруд-

ник немедленно связывается с руководством предприятия. Работник не допускается к рейсу и отправляется на обследование.

В Донецком филиале ФГУП «ЖДН» для прохождения медицинских предрейсовых и послерейсовых осмотров с августа использовался в тестовом режиме автоматизированный комплекс системы «ТачМед (TouchMed)» компании ООО «Нобилис» в составе автоматизированной системы для сбора, безопасной передачи и хранения медицинской информации.

– Медицинский автоматизированный комплекс у нас использовался впервые, – рассказал заместитель начальника локомотивной службы Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Олег Германенко. – Поэтому по согласованию с руководством филиала для практического ознакомления с особенностями его работы и выявления возможных



недостатков применительно к работе локомотивных бригад в местных условиях было принято решение о его апробации на одном предприятии – в пункте смены локомотивных бригад локомотивного депо Ясиноватая, расположенного по станции Криничная.

Олег Германенко отметил, что в целом комплексный характер оценки состояния здоровья работника перед заступлением на смену и после работы предотвращает допуск и нахождение на рабочем месте лиц в состоянии нетрудоспособности или пониженной работоспособности, что способствует повышению уровня безопасности

движения поездов. Кроме того, работнику не приходится следовать в основное депо для прохождения предрейсового и послерейсового медосмотра.

Мнения локомотивных бригад после использования комплекса «ТачМед» разделились. Есть те, кто с осторожностью относится к подобным нововведениям, поскольку выдача заключения зависит от скорости и надежности передачи данных по сети интернет. Но то, что прохождение медосмотра осуществляется в пунктах смены локомотивных бригад, остается положительным фактором.

Ольга КРАМАРЕНКО

«Мы не спасовали перед трудностями»

Главный инженер вагонного депо Волноваха Алексей Комов имеет богатый опыт работы в железнодорожной отрасли. В преддверии Дня инженера-механика, который традиционно отмечается в России 30 октября, он рассказал «Железнодорожнику Донбасса» о важности этой профессии и о том, как вместе со своим коллективом обеспечивает безопасность и надежность железнодорожных перевозок.

Рабочий день Алексея Комова расплывчат по минутам: утренняя планерка, организация работы сотрудников, распределение задач между инженерами и персоналом, контроль за техническим состоянием вагонов, координация работы подразделений, заполнение необходимой документации и многое другое. Но за организацией сложного производственного процесса важно не упустить самое главное – настроение работников.

– Качественная работа предприятия зависит не только от механизмов и агрегатов, а в первую очередь от людей, – уверен Алексей Николаевич. – Важно не забыть отметить каждого сотрудника за хорошо выполненную работу, за проявленную инициативу. Наша задача – добиться, чтобы коллектив стал одной сплоченной командой, тогда мы сможем решить любые вопросы.

В юности Алексей Комов и не предполагал, что когда-нибудь свяжет свою жизнь с железной дорогой. После школы он поступил в Новочеркасский инженерно-мелиоративный институт. Отучившись два с половиной года, женился. Со временем молодая семья решила переехать в Волноваху, где и началась его карьера железнодорожника.

– В итоге выбор профессии стал моим призванием: в 1992 году я поступил на работу в вагонное депо Волноваха, – вспоминает наш собеседник. – Начинать подсобным рабочим, затем работал слесарем по ремонту подвижного состава. Я быстро понял, что железная дорога – это мое, поэтому решил развиваться в профессиональном плане. Сначала поступил на заочное отделение в Донецкий институт железнодорожного транспорта, затем продолжил обучение на заочном в Харьковской академии железно-

дорожного транспорта.

Все 30 лет работы Алексей Комов уверенно поднимался по карьерной лестнице. Он работал бригадиром в сборочном и подсобном цехах, затем – мастером в подсобном цехе и на кислородной станции. И вот уже почти 20 лет занимает должность главного инженера вагонного депо Волноваха. Он следит за соблюдением нормативных требований и стандартов, обеспечивает ведение всей необходимой документации, составляет планы по объектам повышенной опасности, технологические процессы и инструкции, другие отчеты. Важной частью его работы является обучение и повышение квалификации сотрудников.

– Главный инженер – это сердце депо. Он должен знать технологию предприятия, особенности электрохозяйства, ремонта оборудования, а также основы каждой профессии, будь то сварщик, токарь, механик. Важно не просто заметить нарушения в работе, а суметь объяснить, как сделать правильно, – отмечает Алексей Николаевич. – На данный момент мы занимаемся составлением планов развития предприятия, капитальных инвестиций. Особое внимание уделяем разработке нормативных документов по охране труда, инструкций по пожарной безопасности.

Сейчас коллектив предприятия учится жить по-новому. Во время боевых действий 2022 года вагонное депо Волноваха сильно пострадало. Разрушения получили более 50 процентов инфраструктуры предприятия.

– 24 февраля 2022 года депо прекратило работу. Нам разрешили вернуться лишь 20 марта – после разминирования, – вспоминает Алексей Комов. – Картина была нерадостная: сильно пострадал наружный контур



ремонтных цехов – остекление и кровля, а ремонтно-заготовительный цех полностью сгорел вместе с оборудованием. Получили осколочные повреждения мостовые краны вагоносборочного участка, колесотокарные станки, моечные машины, дефектоскопы, козловые краны колесно-роликового участка. Пострадали кровля и стены кладовой, санитарно-бытового и административного корпусов.

Несмотря на то, что численность сотрудников значительно сократилась, в депо быстро организовали работу. Некоторые мощности удалось восстановить, и сейчас они полноценно функционируют.

– Наш коллектив не спасовал перед трудностями, и в августе 2022 года мы запустили цех эксплуатации, отправили пригородный поезд Волноваха–Мариуполь, занимались передислокацией вагонов. В апреле 2024 года открыли участок по текущему ремонту вагонов в объеме ТР-1 и ТР-2, а также компрессорную станцию, где в июне разместили цех по ремонту автотормозного оборудования. Здесь трудится основной костяк нашего предприятия – опытные сотрудники, обладающие глубокими знаниями в своей профессии, – рассказал Алексей Комов. – В настоящее время мы занимаемся ремонтом тормозных

приборов как для собственных нужд, так и для вагонных депо Дебальцево, Иловайск, Ясиноватая. Кроме того, мы обновили административный корпус, восстановили твердотопливную котельную и санитарно-бытовой корпус, где сотрудники могут привести себя в порядок после рабочего дня. Восстановили отопительную систему административного и санитарно-бытового корпусов, гаражей и кладовой, компрессорной. Все работы выполнялись силами работников вагонного депо Волноваха.

В настоящее время на предприятии продолжается переход на российские стандарты работы. Одним из ключевых направлений этого процесса является переобучение сотрудников.

– Мы должны оперативно и глубоко изучить множество изменений в нормативной документации – это основа нашей деятельности, – отметил Алексей Комов. – Я прохожу обучение по трем важным направлениям: работа на объектах повышенной опасности, охрана труда и электробезопасность в системе АКТИОН. На это требуется порядка 2-3 часов в день, поэтому приходится заниматься после работы или в выходные, но это важные моменты в моей профессии.

Елена СУШКОВА

Донорство – помощь от чистого сердца

В октябре в локомотивном депо Дебальцево ФГУП «Железные дороги Новороссии» состоялся выездной день донора, организованный Республиканским центром крови совместно с представителями «Донецкого Красного Креста». В акции приняли участие 48 жителей города, большинство из них – железнодорожники.

Для многих работников локомотивного депо Дебальцево донорство стало доброй традицией. Дни сдачи крови здесь проходят регулярно – каждые два месяца. Поэтому 4 октября в медицинском пункте предприятия с самого утра было особенно оживленно.

– Сотрудники нашего депо, понимая важность донорства, активно откликаются на такие мероприятия, – отметил главный технолог локомотивного депо Дебальцево Сергей Будько, Почетный донор Донецкой Народной Республики. – Приятно видеть, что с каждым разом число добровольцев растет, особенно среди молодежи. Сегодня 10 наших

сотрудников стали донорами впервые, многие приходили целыми семьями. Организация прошла на высоком уровне. Радует, что руководство предприятия не только поддерживает такие акции, но и активно участвует в них.

– Донорство – это не только корпоративная практика нашего депо. Каждый раз к нам присоединяются работники других предприятий Дебальцево-железнодорожного узла. Сегодня вместе с нами сдавали кровь сотрудники городской больницы и МЧС, – рассказал начальник локомотивного депо Дебальцево Юрий Дмитренко. – Мы постарались предоставить все

необходимые условия, чтобы и медицинскому персоналу, и донорам было максимально комфортно.

Сам Юрий Дмитренко сдавал кровь вместе с женой Натальей, специалистом по охране труда вагонного депо Донецк. Для него это уже четвертая донация. Первый раз он сдал кровь в 2014 году.

– У меня в жизни случилось так, что одному моему очень близкому человеку понадобилась кровь. Тогда многие откликнулись, и теперь я не могу не помочь другим. Тем более, что у меня первая отрицательная группа – она подходит всем, – объясняет Юрий Алексеевич. – Впервые я сдал кровь в городской больнице, в то время украинские военные формировали штурмовали Славянск, и в помощи нуждались наши ополченцы.

Его супруга Наталья Дмитренко сдавала кровь во второй раз.

– Первый раз было немного страшно, но прошло все отлич-

но, жалоб не было. Врачи все объяснили, успокоили, поинтересовались самочувствием после донации, – вспоминает Наталья Дмитренко. – Сегодня я шла уже уверенно. Обязательно продолжу сдавать кровь и дальше, ведь сейчас она крайне необходима медицинским учреждениям нашей республики.

Традиционно присоединились к акции по сдаче крови и супруги Танцевы – работники локомотивного депо Дебальцево. Татьяна – заместитель начальника по кадровым вопросам, Александр – машинист тепловоза.

– Очень удобно, что дни донора у нас в депо проводятся централизованно. Желающие есть всегда, а для некоторых это стало неотъемлемой частью жизни, – рассказала Татьяна Танцева. – Большую работу по популяризации донорства у нас проводит Сергей Константинович Будько, и это дает свои результаты: с каждым разом количество доноров

увеличивается. Я первый раз сдала кровь около 20 лет назад, но делала это нерегулярно. Теперь же сдаю каждые два месяца. Наши дочери и зять – тоже доноры. Старшая состоит в реестре доноров костного мозга.

Александр Танцев впервые сдал кровь в 2014 году. Сколько донаций у него на счету, он никогда не считал. Говорит, что главное – помощь людям.

– Проблема донорства – актуальна, крови не хватает всегда. Считается, что 400 мл, которые берут у донора, могут спасти три жизни, – рассказал Александр Танцев. – Я обычно не интересуюсь обстоятельствами, почему людям нужны доноры, понимая, что могут случиться экстренные ситуации, когда кровь нужна срочно. Если ко мне обращаются, никогда не отказываю в помощи. Я считаю: если ты здоров и способен помочь другим, надо действовать!

Елена СУШКОВА

Праздник «архитекторов комфорта»



Открытый взгляд, располагающая улыбка, безукоризненный внешний вид. Проводников по праву называют «архитекторами комфорта» на железной дороге, ведь именно они создают уютную атмосферу в пути, заботясь о каждом пассажире. В преддверии Дня проводника пассажирского вагона мы спросили Оксану Калюжную, каково это – жить под стук колес?

«Для меня проводник – это не просто профессия, это жизнь на колесах, наполняющая каждый день чем-то новым, – рассказала она. – Это живое общение, замечательный коллектив, возможность знакомиться с разными людьми и городами».

Поезд подается на платформу. Недолгое ожидание – и объявляется посадка, пассажиры подходят к своему вагону. Здесь их встречает Оксана Калюжная, проводник пассажирского вагона третьего разряда вагонного депо Донецк. Она вежливо здоровается, проверяет билеты, отвечает на возникшие вопросы. Впереди почти два с половиной часа пути – поезд следует до Успенской.

Оксана Калюжная работает проводником пассажирских поездов сообщением Ясиноватая–Успенская–Ясиноватая и Ясиноватая–Луганск–Ясиноватая. От нее во многом зависит, насколько комфортной и безопасной будет поездка.

Оксана Анатольевна под-

готавливает вагон для пассажиров, чтобы он был чистым и уютным, следит за безопасностью посадки и высадки пассажиров. В пути следования любезно предлагает горячий чай и что-нибудь перекусить. Но это только то, что видят пассажиры – многое остается за кадром.

– Обязанностей у проводника много. Мы контролируем нагрев буск, состояние систем сигнализации безопасности движения, проверяем исправность ручного тормоза. В пункте оборота и в пути следования убираем в вагонах, моем посуду, – рассказывает наша собеседница. – В отопительный сезон топим печь, чтобы пассажирам было тепло.

Проводником Оксана Ка-

люжная трудится 24 года. Она пошла по стопам мамы Ольги Юрьевны Щуклиной, которая посвятила любимой работе 35 лет.

– В школе у нас часто спрашивали, кем мы хотим стать, и уже в семь лет я уверенно отвечала, что проводником, – с улыбкой вспоминает Оксана Анатольевна. – Мама ездила на Львов, Москву. Долго работала на скором фирменном поезде № 37 «Донецк–Киев». Я ребенком бывала у нее на работе, когда поезд был на отстое, помогала убирать в вагонах. Еще мы с мамой любили путешествовать. Как и всем железнодорожникам, ей раз в год полагались бесплатные билеты – на нее и несовершеннолетнего ребенка,

и мы ездили в Москву, Анапу. Поэтому железная дорога мне близка с самого детства.

После школы Оксана Калюжная решила поступать в Ясиноватское училище № 69.

– Мама была против, чтобы я стала проводником, потому что в нашей профессии есть не только романтика. Это тяжелый труд, ответственность, постоянные разъезды, бессонные ночи, – признается наша собеседница. – Проводнику ведь и ведра с углем и шлаком приходится носить, и тяжелые мешки с бельем. Но, тем не менее, я от своего решения не отказалась.

В 2000 году Оксана пришла работать в вагонное депо Донецк: сначала на летние перевозки, а потом и на постоянные – ездила на Севастополь. Два с половиной года она трудилась в одной бригаде с мамой на фирменном поезде № 37 «Донецк–Киев».

– Мама стала для меня настоящим учителем и наставником в профессии, – говорит Оксана Анатольевна. – Мы с ней работали в одном вагоне. Она меня, конечно, берегла, помогала, советовала. Она была опытным сотрудником, мудрой женщиной.

В своей работе проводник сталкивается с разными людьми, он должен уметь чувствовать настроения пассажиров и находить общий язык с каждым.

– Проводник обязан иметь железные нервы. Он должен быть не только профессионалом, но и в значительной мере психологом, – уверена желез-

нодорожница. – Трудные пассажиры – обычно те, кто в нетрезвом состоянии. Для работы с ними у нас прописан регламент. Но пока поезд прибывает на станцию, приедет наряд, бывает сложно. Но в основном наши пассажиры – доброжелательные люди. Бывает, пришел человек заказать чай, а рассказал половину своей жизни. Если у него есть такое желание и это не мешает выполнению моих обязанностей, значит, нужно выслушать.

Поездки в праздничные дни, особенно в канун Нового года, Оксана Калюжная называет самыми приятными и даже немного волшебными.

– Пассажиры, конечно, празднуют, а у нас – работа. Но атмосфера особенная, – рассказывает она. – Накануне мы в вагонах развешиваем мишуру, да и сами стараемся празднично выглядеть – украшаем форму дождевиком. Все улыбаются, поздравляют друг друга с праздником. И, как ни странно, конфликтных пассажиров в эти дни не бывает.

Несмотря на трудности, Оксана Анатольевна искренне любит свою работу.

– Моя главная мечта – чтобы наша железная дорога заработала на полную мощь, и пассажирские перевозки связали нас с другими регионами Российской Федерации. Я мечтаю привезти семье к Новому году мандарины из Абхазии, а к 8 Марта – мимозу из Крыма.

Елена СУШКОВА

«Благодаря работе я нашла свою судьбу»

Ирине Зайцевой, проводнику пассажирского вагона третьего разряда вагонного депо Донецк, железная дорога подарила и любимую работу, и крепкую семью. В начале трудового пути она познакомилась со своим будущим мужем – Сергеем Зайцевым. Сейчас он – начальник пассажирского поезда резерва проводников участка 1 группы вагонного депо Донецк.

– Я пришла на практику, и меня направили к Сергею в бригаду, – вспоминает Ирина Зайцева. – Знаете, в жизни так бывает: увидел человека, и понимаешь, что это судьба. Вот так и у меня.

– Я тогда уже год работал проводником, – включается в разговор Сергей Юрьевич. – Увидел на перроне молодую симпатичную девушку. Ирина мне сразу очень понравилась, и я попросил, чтобы ее направили ко мне на стажировку. Так я нашел свою судьбу.

В следующем году у четы Зайцевых годовщина – 30 лет совместной жизни.

Каждый из супругов прошел свой собственный трудовой путь, который в конечном итоге слился в общий семейный. Сергей поступил на железную дорогу в 1993 году проводником, 17 лет ездил на пассажирском поезде «Донецк–Москва».

– Главная наша задача – чтобы людям в дороге было комфортно и уютно, и в следующий раз они снова решили воспользоваться нашими услугами, – говорит Сергей Юрьевич. – В работе ситуации могут возникнуть разные, и важно, чтобы рядом был напарник, которому можно доверять. Когда я работал проводником, для меня таким человеком стал Владимир Григорьевич Клыкков. Мы с ним в одной бригаде тру-

дились 17 лет. Он знал, как правильно и эффективно организовать работу, мог быстро решить любой вопрос или проблему. Сейчас он на пенсии, но мы продолжаем поддерживать дружеские отношения.

В 2009 году Сергей Зайцев был назначен начальником поезда «Донецк–Москва». С 2012 года они с Ириной работают в одной бригаде.

– В пути нужно быть готовым к любым обстоятельствам, уметь погасить назревающий спор, помочь пассажиру словом и делом. А если потребуется – оказать первую медицинскую помощь. Радует, что такие напряженные ситуации случаются нечасто, – рассказывает железнодорожник. – Наша работа требует особенной ответственности и дисциплины, поэтому поблажек Ирина от меня не ждет.

Ирина Зайцева поступила в вагонное депо Донецк проводником в 1994 году. До этого в ее семье железнодорожников не было.

– В молодости хотелось романтики, мечтала увидеть разные города. Но оказалось, что с такой работой куда-то выбраться сложно, – признается наша собеседница. – Помню свои впечатления после первого рейса: было тяжело, казалось, что поезд очень долго едет,



ноги гудели. Когда вернулась домой, сразу уснула, среди ночи проснулась и долго не могла понять, где нахожусь.

Ирина Зайцева работала на поездах, курсирующих между Донецком и Москвой, Киевом, Одессой, Феодосией, Санкт-Петербургом, Львовом, Севастополем и Симферополем.

– У нас раз в три-четыре месяца по принципу рулетки определялось направление поездки, чтобы мы не привыкли к работе на одном маршруте, – рассказывает Ирина Николаевна. – Это было интересно, придавало работе элемент неожиданности. С 2012 года мы с Сергеем, как супруги, даже если нам выпадали разные маршруты, могли выбрать один, что очень удобно. Несмотря на то, что у нас разные обязанности, мы все равно находили

время поговорить, что-то обсудить. Это важно, особенно в долгих рейсах, которые могли длиться по несколько дней.

Сергей и Ирина Зайцевы работают вместе и сейчас. Они трудятся на поездах, курсирующих до Успенской и Луганска.

– Традиционно особенно напряженный период – летний: благодаря ценовой доступности многие едут поездом в Россию на отдых, – говорит Ирина Николаевна. – Сейчас у нас пассажиропоток не очень большой, но это не отменяет того, что работать нужно на совесть. Для нас важен каждый пассажир, а главная награда – улыбка и простое «Спасибо» на выходе из вагона.

Елена СУШКОВА

Любовь к профессии – по наследству

Работники Железных дорог Новороссии с особым теплом вспоминают своих отцов, которые вдохновили их на выбор профессии, научили ответственности и трудолюбию, стали не только наставниками, но и примером для подражания, помогая детям осознать важность работы и семейных ценностей.

Заместитель начальника Волноваской дистанции электроснабжения Денис Кравченко с гордостью продолжает дело своего отца Сергея Ивановича, который 40 лет посвятил Волноваской дистанции. Начав с должности электромонтера, он завершил свою карьеру на посту начальника контактной сети.

– Могу с уверенностью сказать, что мне повезло с папой. Он был замечательным человеком, трудолюбивым и ответственным специалистом, – говорит Денис Кравченко. – Именно благодаря ему я попал на железную дорогу. После окончания школы отец настоял, чтобы подал документы в ПТУ №56 города Славянска. Учебное заведение я окончил с отличием, получил специальность электромонтера контактной сети, поступил в дистанцию электроснабжения. Потом сюда пришел работать и мой брат.

До выхода отца на пенсию сыновья вместе трудились под его началом.

– За 10 лет работы с папой я успел перенять все его секреты и навыки, – рассказывает Денис Сергеевич. – Он всегда говорил, что в работе энергетика есть три главные составляющие: движение, напряжение и высота. Когда работаешь, голова должна крутиться на все 360 градусов, и следить нужно не только за собой, но и за всеми членами бригады.

После выхода Сергея Ивановича на пенсию Денис Кравченко занял место отца – стал начальником района контактной сети. А в 2022 году его повысили до заместителя начальника Волноваской дистанции электроснабжения.

– Когда я занял должность отца, первое время часто созванивался с ним, спрашивал совета, – вспоминает Денис Сергеевич. – Всегда помню его слова: «Нужно уважать людей, тогда будут уважать и тебя».

Эта фраза стала для Дениса Кравченко жизненным принципом. По его глубокому убеждению, уважение и поддержка – это именно те ценности, которые формируют сплоченный и дружный

коллектив на предприятии.

Главный инженер локомотивного депо Дебальцево Андрей Гриценко – железнодорожник в третьем поколении. Его дед Петр Кириллович Гриценко трудился машинистом паровоза, а потом тепловоза в локомотивном депо Дебальцево. Отец Александр Петрович Гриценко работал машинистом тепловоза, посвятил железной дороге 35 лет жизни.

– В детстве, когда я рассказывал друзьям, что побывал у отца в кабине тепловоза, мне завидовали все мальчишки, – вспоминает Андрей Гриценко. – Внутри многотонного локомотива у меня перехватывало дыхание – чувствовалась вся мощь этого исполина. Именно тогда и возникло желание стать машинистом и продолжить нашу династию. Позже, втянувшись в рабочие



Денис и Юрий Глыбишины

будни, я понял, что труд машиниста – это не только романтика, красивые пейзажи за окном, но и колоссальная ответственность за пассажиров и грузы, за веренную технику.



Семья Сергея Киселева, 1995 год

Ответственный подход к работе и искренняя любовь к делу позволили железнодорожнику достичь профессиональных высот. Андрей Гриценко прошел трудовой путь от помощника машиниста до главного инженера локомотивного депо Дебальцево и гордится тем, что достойно продолжил дело своих отца и деда.

Исполняющий обязанности главного инженера станции Иловайск Сергей Киселев, который уже почти 30 лет трудится на железной дороге, в своей профессии всегда равнялся на отца. Василий Иванович Киселев более 20 лет работал поездным диспетчером сначала в Иловайском отделении Донецкой железной дороги, потом в Едином диспетчерском центре управления движением поездов.

– С папой мне довелось поработать, когда после окончания Донецкого института железнодорожного транспорта я устроился поездным диспетчером в центр управления перевозками, – рассказывает Сергей Киселев. – Мне тогда дали довольно загруженный Марцевский участок, который граничит с Северо-Кавказской железной дорогой. Позже я перешел на Горловский участок – в то время он считался одним из самых напряженных на всей сети Советского Союза. Работа была трудная, но очень интересная. Поначалу я всегда обращался к папе за советом. Полученные уроки помогли мне не только наладить профессиональную карьеру, но и сформировали крепкие моральные принципы, которыми я руководствуюсь в своей

работе и сегодня.

Денис Глыбишин совсем недавно сменил железнодорожную профессию: перешел из путейцев в вагонники. Теперь он трудится осмотрщиком-ремонтником вагонов вагонного депо Коммунарск. Наставником для него стал отец Юрий Илькович Глыбишин, осмотрщик-ремонтник вагонов.

– Переход на новую должность был для меня серьезным шагом, – признается Денис Юрьевич. – Мне нужно было освоить массу нюансов работы вагонника, и я с радостью обратился за советом к папе. Он работает в депо уже 45 лет – опытный специалист, всегда готовый поделиться знаниями и рассказать о тонкостях профессии. Например, учит, что каждому вагону нужно поклониться, и не раз, иначе можно не заметить дефект. На осмотрщиках-ремонтниках лежит большая ответственность, поэтому нужно быть внимательным, нельзя спешить. Мы осматриваем вагон по нескольким позициям. Обращаем внимание на его целостность, смотрим, в порядке ли автосцепное устройство, проверяем состояние тормозной системы, чтобы не допустить отказов в пути.

Юрий Илькович помогает сыну профессионально – делится опытом, подсказывает, как правильно подходить к работе, на что обращать особое внимание. Словом, является для сына наставником не только в профессии, но и в жизни.

Ольга КРАМАРЕНКО

«Память о папе всегда живет в моем сердце»



Память о моих родителях всегда будет жить в моем сердце. Папа был любящим отцом и дедушкой. Когда он возвращался с работы, то часто разговаривал со мной, интересовался моими делами, всегда был готов помочь, если я нуждалась в совете или поддержке. Когда в школе задавали сделать поделку, мы часто мастерили ее вместе. Он был невероятно внимательным, заботливым и

добрым, но в то же время строгим и справедливым. Помню, когда я заболела, папа с мамой всю ночь просидели возле моей кровати, оберегая меня. Так и не отдохнув, утром он ушел на работу. Я видела, как родители трепетно относятся друг к другу. Каждый год мы ездили на курорты, особенно запомнилась поездка в караимский город Чуфут-Кале. Мой папа был караимом, много рассказывал

Бывшего начальника локомотивного депо Ясиноватая-Западная Юрия Соломоновича Эрака коллеги помнят, как талантливого руководителя. Проработав в этой должности более 15 лет, он оставил значительный след в развитии предприятия, был удостоен знака «Почетный железнодорожник». 3 октября, в день его рождения, хочу поделиться своими воспоминаниями о папе – прекрасном муже и заботливым отце, человеке, который многому меня научил, был моей защитой и опорой.

о своем роде и обычаях своего народа. Он очень хорошо готовил, особенно блюда караимской кухни, и научил меня этому искусству. Мы вместе пекли караимские пирожки, я до сих пор помню их вкус.

Мой отец воспитывал меня, а потом и внука так, чтобы мы могли делать и уметь все, что необходимо в жизни. Он был очень близок со своим внуком и стал для него настоящим примером. После окончания учебы мой сын Ефим, как и дедушка, связал свою жизнь с железной дорогой – трудился помощником машиниста в локомотивном депо Ясиноватая, затем перешел в службу военизированной охраны. В 2022 году он встал на защиту нашей Родины

с оружием в руках.

Без преувеличения, папа сделал много добра очень большому количеству людей. Это были не только близкие родственники, соседи, а и совсем чужие люди. Если видел, что кому-то нужна помощь, то никогда не отказывал.

Мой отец был очень приветливым и радушным человеком, поэтому в нашем доме всегда было много гостей. У нас в семье царил необыкновенная дружная атмосфера.

Папа увлекался охотой и рыбалкой, часто брал меня с собой. Особенно мне запомнились моменты, когда он занимался резьбой по дереву. Я любила сидеть с ним рядом и наблюдать за работой, восхи-

щаясь его мастерством и умением. Дома до сих пор остались фигурки, сделанные его руками.

Когда я училась в техникуме, а потом в институте, он помогал мне с черчением. Рассказывал о своей работе, брал на экскурсию в депо, показывал цеха и локомотивы. Именно он сумел увлечь меня, и я связала свою жизнь с железной дорогой.

Очень сложно передать словами, насколько важным человеком для меня был отец. Память о нем навсегда останется со мной.

Марина ЭРАК,
инженер по охране леса
Ясиноватской дистанции
защитных лесонасаждений

Дороги боевые, успехи трудовые



Сергей Хрипун родился в селе Романовка Белолучского района Луганской области. После окончания восьмилетки поступил в Старобельский техникум механизации сельского хозяйства. Но завершить учебу не удалось – началась война, и техникум закрыли.

Судьба привела юношу на железную дорогу. К тому времени семья Сергея Яковлевича перебралась в Старобельск и жила недалеко от паровозного депо, куда он и устроился на работу – обслуживал паровозы. Когда враг уже подступал к городу, попал под бомбежку – его ранило в руку.

В депо Сергей познакомился с машинистом по фамилии Варшавский, который взял его к себе кочегаром. 10 июля 1942 года их бригада эвакуировалась с последним поездом. Через два дня в город зашли фашисты.

– Мы с трудом прорвались до станции Огородный, а путь наш лежал на Кавказ, через Чечню. Доехали до Астрахани, где Варшавскому дали паровоз, на котором мы добрались до Алма-Аты. Там нашу локомотивную бригаду зачислили в состав специальной паровозной колонны особого резерва №34 НКПС, которая осуществляла подвоз боеприпасов к линии фронта, – с гордостью вспоминает ветеран.

В годы Великой Отечественной войны Народным комиссариатом путей сообщения были сформированы колонны особого резерва. Колонна паровозов № 34 в месячный срок была создана на Туркестано-Сибирской железной дороге. Местом формирования стала станция Сарыюзек. Личный состав колонны, 425 человек, был укомплектован из эвакуированных железнодорожников. Сначала эшелоны отправлялись в направлении Сталинградского фронта. В помощь нашим войскам под Сталингра-

дом из Казахстана было отправлено 30 таких эшелонов с сотнями тонн оружия, обмундированием и продовольствием. Позднее колонна № 34 доставила 1913 поездов Белорусскому фронту, первой открыла движение на Шауляйском направлении. Свой славный путь паровозная колонна № 34 завершила в поверженном Берлине.

– У нас было все, как в армии, – рассказывает Сергей Яковлевич. – Локомотивные бригады назывались взводами. Шесть таких взводов – рота. Командиры, бойцы, военное обмундирование – все, как положено. Паровозы постоянно попадали под обстрелы артиллерии или авиации. Мы подвозили снаряды ночью, вслепую, в полной световой маскировке – чтобы даже жара из топки не было видно. Впереди локомотива для безопасности шла пустая платформа. А снаряды укладывали так, чтобы при попадании они разлетались в стороны, то есть перпендикулярно железнодорожным путям. Бывало, попадут в грузовые вагоны, мы выпрыгнем, спрячемся и пережидаем, пока взрываются снаряды. Один раз даже прилетело в место, где я был, и все решили, что погиб. Но, как говорится, в рубашке родился – даже не зацепило.

Ярким воспоминанием в памяти Сергея Яковлевича остались ребята, стоявшие в окопах по пояс в воде, но державшие оборону Сталинграда.

– Еще мы возили танки с Урала на фронт, доставляли другую военную технику. Пробивали паровозом снеговые заносы. Работали на износ – без сна и отдыха. В 1943 году, когда наша армия освободила Дебальцево, мне даже посчастливилось на один день вырваться домой, повидаться с родителями. Потом мы через Днепр переправлялись в районе Запорожья по деревянному понтонному мосту. С армией дошли до Поль-

Ветеран войны и труда Сергей Хрипун 20 сентября отметил свой 100-летний юбилей. Его жизнь – это история нашей страны. В годы Великой Отечественной Сергей Яковлевич доставлял грузы на фронт в составе специальной паровозной колонны особого резерва НКПС. На протяжении многих лет трудился на Донецкой железной дороге.

ши, где базировались в локомотивном депо города Кутно, обслуживали армию на территории Прибалтики и Германии. После окончания войны нас направили в Алма-Ату, где я проработал больше года.

Сергей Хрипун был награжден медалями «За оборону Сталинграда», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

В 1946 году Сергей Яковлевич вернулся в родной город. Трудовую деятельность на Северо-Донецкой железной дороге начал помощником машиниста паровоза в паровозном депо Старобельск. Работал машинистом паровоза в паровозном депо Валуйки, там же переучился на машиниста тепловоза. С 1965 года работал машинистом в локомотивном депо Кондрашевская Новая.

Его дочь Татьяна Сергеевна вспоминает, как у них дома по вечерам собирались коллеги отца, чтобы обсудить строение тепловоза. Машинисты раскладывали на весь стол большую схему локомотива, обсуждали конструктивные особенности тепловозов, обменивались опытом в решении сложных ситуаций.

Сергей Яковлевич подчеркивает, что на паровозе работа машиниста требует больших физических усилий, а на тепловозе – нервного напряжения из-за постоянной необходимости оставаться бдительным.

– Когда возил в ночь составы на Кондрашевскую Новую, нужно было через определенный промежуток времени нажимать на кнопку, чтобы показать, что не спишь, иначе сработает автоторможение. Это изматывало очень сильно, – признается ветеран.

В 1979 году Сергей Хрипун ушел на заслуженный отдых. За большие заслуги перед Донецкой железной дорогой и многолетнюю безупречную работу удостоен знака «Почет и Уважение».

Сергей Хрипун прожил со своей женой Ольгой 71 год. Познакомились они в далеком 1945-м. У Ольги Ивановны было нелегкое детство: она родилась в Новосибирске, рано осталась сиротой и ее забрала к себе в Алма-Ату тетя. Не просто там жилось девочке. В 14 лет ее отдали в няньки, а в 15 по мобилизации обкома комсомола она попала на

железную дорогу. В начале 1942 года Ольгу назначили кочегаром паровоза. Молоденькая худенькая девушка выстояла перед топкой четыре с половиной года – трудилась для фронта, для Победы. И только летом 1946 года, когда вышла замуж, уволилась.

Сергей встретил Олю на танцах, куда в выходные ходила деповская молодежь. Пара в скором времени распалась, а когда Сергея демобилизовали, он увез молодую жену в Старобельск.

Вместе построили дом, вырастили троих детей. После выхода на пенсию Сергей Яковлевич развел хозяйство: выращивал кур, уток, очень любил кроликов. Даже была такая семейная традиция: летом с женой покупали двух поросят и к Рождеству закалывали свинку, готовили ужин для всех родных.

– Семья для меня всегда была надежным тылом, – говорит Сергей Яковлевич. – С женой мы никогда серьезно не ссорились, она для меня была поддержкой и опорой. Работа машиниста очень ответственная и нервная. Но за все время службы у меня не было ни единого брака или аварии. И все это благодаря жене. Моя рабочая форма всегда была выстирана и выглажена, в термосе – вкусный борщ и пироги, а после смены Оля просила детей: «Ведите себя тихо, папа отдыхает». Когда, бывало, среди ночи приходили с предупреждением, что через два или три часа у меня поездка, то жена больше не ложилась, чтобы вовремя меня разбудить.

Сергей Яковлевич – богатый дедушка: у него пять внуков и шесть правнуков. Он окружен заботой и любовью своих близких. Все они ласково называют его «Дедусем».

– Главное в жизни – видеть, как растут твои дети, как делают первые шаги внуки и правнуки. Мы счастливы, когда с родными все хорошо и они здоровы, – уверен Сергей Хрипун.

А еще он признается, что очень хочет услышать родной паровозный гудок. Ему до сих пор снится, как он открывает регулятор пара, и его паровоз отвечает, словно живой, а машинист ведет свой локомотив сквозь бескрайние донецкие степи.

Ольга КРАМАРЕНКО

Дань уважения нашему старшему поколению

В преддверии Дня пожилого человека Совет объединения ветеранов войны и труда ФГУП «Железные дороги Новороссии» совместно с ДОРПРОФЖЕЛ на железных дорогах Новороссии провели благотворительную акцию.

В рамках мероприятия, которое прошло на железнодорожных узлах Донецкого и Мелитополь-Херсонского филиалов ФГУП «ЖДН», нуждающимся пенсионерам выдано 400 продуктовых наборов. Особое внимание было уделено тем, кому за 80 лет, и инвалидам. Лежачие больные получили от Совета ветеранов также необходимые средства гигиены.

– Всемирный день пожилого человека – это праздник добрых дел, дань уважения старшему поколению. И мы постарались уделить внимание тем, кто особенно нуждается в за-

боте. Такие инициативы играют важную роль в улучшении качества жизни пожилых людей, – рассказала председатель Совета объединения ветеранов войны и труда ФГУП «ЖДН» Елена Поснова и отметила, что в нынешнем году благодаря ДОРПРОФЖЕЛ удалось организовать полноценный отдых в Крыму наших железнодорожников, находящихся на заслуженном отдыхе.

Летом на базе отдыха «Прибой» в городе Саки отдохнули 49 пенсионеров-железнодорожников из Ясиноватой, Донецка, Дебальцево, Иловайска,

Волновахи и Луганска.

– Наши ветераны чудесно провели время. Им понравились комфортабельный проезд, хорошее трехразовое питание, чистый красивый пляж, бассейн и развлекательная программа. Они вернулись с отличными впечатлениями и надеждой, что в следующем году у них снова будет возможность также приятно отдохнуть, – говорит председатель Совета ветеранов войны и труда Иловайского региона Ольга Щербатюк. – Хотелось бы поблагодарить Михаила Владимировича Чаленко, Елену Викторовну Поснову и Ирину Юрьевну Куц за заботу и внимание к нам, пенсионерам, за то, что предоставили возможность отдохнуть на крымском побережье.

На линии активные помощники Совета ветеранов при поддержке председателей первичных профсоюзных организаций проявляют заботу друг о друге,

участвуют в акциях помощи бойцам СВО, помнят о каждом пожилом сотруднике железной дороги и помогают им в сложных жизненных ситуациях.



Полвека с Донецкой железной дорогой



Судьба Людмилы Кочухай – пример редкого профессионального долголетия. Еще в юности она решила стать железнодорожником и 51 год жизни посвятила Донецкой магистрали. За большие заслуги и многолетний труд Людмила Ивановна отмечена множеством Благодарностей и Почетных грамот от руководства Донецкой железной дороги, удостоена знака «Отличник социалистического соревнования на железнодорожном транспорте». 17 октября Людмила Кочухай отметила 85-летний юбилей.

Горловка электромехаником СЦБ и связи, позже сменил место работы.

После окончания техникума в 1963 году Людмилу направили на станцию Горловка. Она работала дежурным по парку, позже – дежурным по станции. В 1975 году трудилась в должности инженера железнодорожной станции Горловка.

– В те годы до ста поездов в сутки пропускали, – говорит Людмила Кочухай. – Мы в буквальном смысле от рабочего места отойти не могли.

Тогда же она приняла решение продолжить образование и поступила в Донецкий филиал Харьковского института железнодорожного транспорта, который окончила в 1981 году, получила диплом инженера путей сообщения по эксплуатации железных дорог.

Работа на железной дороге постоянно ставила перед ней задачи, для решения которых нужно было осваивать новые знания. Перейдя на работу в управление Донецкой железной дороги, она трудилась в должности инженера грузовой и коммерческой службы, затем – старшим инженером по труду и заработной плате службы перевозок.

– Когда начала работать старшим инженером по труду, пришлось буквально с нуля осваивать новую профес-

сию, – рассказывает Людмила Ивановна. – Нужно было разобраться во всех нюансах работы, помню, как изучала нормативно-правовые документы по вечерам и засыпала с ними под подушкой.

С 1990 по 2000 год Людмила Кочухай работала начальником отдела кадров службы перевозок Донецкой железной дороги.

Жизнь Людмилы Ивановны неотъемлемо связана с Донецкой магистралью. Вместе с ней она переживала времена подъема производства и сложные девяностые годы. Осваивать пришлось не только необходимые для работы и профессионального роста знания. Именно в тот период женщина научилась шить. Это помогло пережить непростые времена, когда расчеты между предприятиями были, в основном, по бартеру.

– Экономическая ситуация в стране была, сами знаете, какой, – вспоминает наша героиня. – Все, кто работал в то время, помнят, как зарплату давали продуктами питания и вещами. Мы с мужем тоже, по возможности, выменивали что-то на продукты. На какое-то время муж устроился работать на ХБК. Зарплату ему давали тканью, а я шила из нее комплекты постельного белья. Так и удавалось хоть что-то заработать – двоих сыновей нужно

было ставить на ноги.

Подобные воспоминания есть почти у всех, кто застал сложное время перемен. Выдержать и не сдаться помогала надежда на лучшее будущее. Несмотря на непростую ситуацию в экономике, дорога перевозила много грузов, не сокращались и пассажирские перевозки.

– Донецкая железная дорога по экономическим показателям была лучшей в стране, – с гордостью вспоминает юбиляр. – Я хорошо помню, как выглядел центральный диспетчерский пункт в управлении: он весь горел, действовали все станции.

Мало что изменилось в жизни Людмилы Ивановны после достижения пенсионного возраста – она продолжала работать на железной дороге. С 2000 года трудилась на станции Мандрыкино, была аккумулятором, а позже – табельщиком.

Только в 2008 году железнодорожница ушла на заслуженный отдых, но еще очень долго коллеги обращались к ней за советом.

Людмилу Ивановну и ее мужа Александра Федоровича с полной уверенностью можно назвать основателями железнодорожной династии. По стопам родителей уже пошли их сын Константин и внучка Ирина.

Виктория ШЕВКУНОВА

Работать на железную дорогу Людмила Кочухай пришла сразу после окончания школы в 1957 году. Девушке было 18 лет, и она хотела найти свой путь в жизни. О стальной магистрали она слышала из рассказов школьной подруги, отец которой был железнодорожником. Девушке нравились истории об этой сложной и важной работе, и она выбрала это направление.

Станция Чумаково Донецкой железной дороги стала первым местом работы нашей героини, ее приняли на должность технического конторщика.

– В мои обязанности входила обработка и подборка грузовых документов на прибывающие и отправляемые поезда, – рассказала наша собеседница. – Номерной учет наличия и расположения вагонов на сортировочных путях и пунктах погрузки-выгрузки, контроль за соблюдением установленных норм массы и длины формируемых поездов, обеспечение сохранности грузовых докумен-

тов. Работы тогда было очень много, действовали все шахты, круглосуточно работала ЦОФ Чумаковская. В любую погоду, днем и ночью нужно было обойти состав и оформить все документы.

С теплотой вспоминает Людмила Ивановна своих первых наставников. И хотя за прошедшие полвека многое забылось, она помнит людей, которые учили ее профессии, рассказывали об особенностях работы на железной дороге, советовали, как лучше сделать, да и жизненной мудростью делились с молодым специалистом.

В 1960 году девушка поступила в Артемовский техникум железнодорожного транспорта.

– Там я познакомилась с будущим мужем, – вспоминает наша собеседница. – Александр учился уже на втором курсе. В его семье железнодорожников не было, так что, можно сказать он, как и я, выбрал железную дорогу по зову сердца. После получения диплома он работал на станции

сотрудника в сфере железнодорожного транспорта, работал составителем поездов, дежурным по станции, заместителем начальника и начальником станции Ровеньки, руководил станциями Лобово, Красный Луч, Дебальцево-Сортировочная.

Сегодня он с теплотой вспоминает начало трудового пути, своих наставников. Среди них – Светлана Николаевна Коробейникова, заместителем начальника станции Ровеньки. Она была высококлассным специалистом, отличным управленцем, прилагала массу усилий для подготовки молодых кадров.

Когда Александр Сидельников стал руководителем, он на собственном опыте убедился, что коллектив профессионалов и единомышленников – это огромная удача для начальника стан-

ции. По его глубокому убеждению, независимо от того, сколько людей у тебя в подчинении – хоть пять, хоть пятьсот, всегда нужно помнить об индивидуальном подходе к каждому. От того, насколько слаженно выстроены рабочие отношения, насколько четко сотрудники поймут задание, насколько правильно его выполнят, зависит скорость и качество отправки поездов.

Об огромной роли коллектива Александр Сидельников говорит, вспоминая тяжелые для Дебальцево 2014-2015 годы и последующий период восстановления.

– Самое главное, – считает он, – это люди, которые остались или вернулись, как только прекратились обстрелы. Не жалея сил, они трудились со словами: «Своих нужно поддерживать, и кто будет работать, если не мы?!»

Будучи уверенным в необходимости личного участия в защите Отечества, в феврале 2022 года Александр ушел на фронт добровольцем. Служил рядовым пулеметчиком в составе мотострелкового полка. За умелые, инициативные и смелые действия, способствовавшие успешному выполнению боевых задач,

он был награжден медалью «За боевые заслуги». Сегодня для Александра Сидельникова и военная служба, и работа на железной дороге – это один общий труд, результатом которого, несомненно, станет Победа.



Александр КОВАЛЕНКО

Общий труд ради нашей великой цели

Железнодорожный труд во все времена требовал высокого профессионализма и полной самоотдачи. А уж если перед работниками магистрали ставились еще более серьезные задачи, то к рабочим качествам прибавлялись мужество и отвага. Мы продолжаем серию публикаций о наших коллегах – участниках специальной военной операции, и наш сегодняшний рассказ об Александре Сидельникове, начальнике станции Штеровка Луганского филиала ФГУП «ЖДН».

Как представитель целой династии железнодорожников, вопрос о своей работе на дороге Александр Сидельников решил уверенно и бесповоротно четверть века назад. В выборе профессии он ориентировался на своего отца Александра Викторовича, который работал и поездным диспетчером, и начальником станции.

Бабушка Александра всю жизнь проработала заместителем начальника станции при погрузочно-транспортном управлении, дед был машинистом паровоза, стоял у истоков перехода железной дороги на электровозную и тепловозную тягу.

С 2000 года Александр Сидельников прошел бесценный путь опытного движущего: получил два высших отраслевых образования и квалификацию научного

Сказочный мир Виктории Варнавской



Виктория Варнавская вспоминает, что с детства ей нравилось помогать отцу чинить разные приборы, а в школе любимым предметом была математика. Поэтому и будущую профессию выбрала по душе. Вот уже 23 года она трудится электромехаником Ясиноватской дистанции сигнализации и связи.

На работе Виктория паяет, чинит аппаратуру, дома же виртуозно вывязывает бесконечные воздушные петли, столбики и полустолбики. Усаживаясь в кресло перед телевизором, Виктория неизменно берет в руки крючок, тщательно отсчитывает петельки, умело комбинирует цвета и оттенки. Так появляются ее милые игрушки и элементы декора.

– Вязанием крючком я за-

нимаюсь уже девять лет, – говорит Виктория. – В 2015 году я побывала на выставке в Москве. Там столичные мастера представляли много изделий ручной работы. Я хотела что-нибудь купить, но они были очень дорогими. Поэтому я решила научиться, чтобы самой делать такую красоту.

Начинала мастерица с самых дешевых материалов.

– Был период, когда я накупила мусорных мешков, нарезала их на полосочки, из которых сделала полиэтиленовую пряжу. Сначала вязала игрушки, которыми можно было бы украсить дачный участок, – вспоминает она. – Обычно дарила их сестре, которая живет в частном доме. Главное их преимущество – им не страшен дождь.

Очаровательная модница-черепашка, задумчивый енот, пара веселых ежиков, улыбочивый Дед Мороз и целое семейство динозавриков. Мир игрушек Виктории Варнавской, электромеханика Ясиноватской дистанции сигнализации и связи, разнообразен и необычен. Она – автор более 400 работ, связанных крючком. Секрет творчества, признается мастерица, прост: в любимое увлечение нужно вложить душу.

Одной из первых работ, связанных уже из пряжи, стал снеговичок, которого можно вешать на елку. Он вышел не очень симпатичным, но для меня стал самым запоминающимся.

Связать интересную, яркую, и, что самое главное, качественную игрушку – процесс непростой. На это может уйти от четырех до шести дней – в зависимости от сложности работы и занятости мастерицы. Но увидев интересный мастер-класс в интернете, Виктория сразу берется за крючок, при этом обязательно добавляя в игрушку свой особенный авторский штрих.

– Я – не станочник, не делаю игрушку за вечер. Это долгий процесс, – объясняет наша собеседница. – Тщательно вывязывается фигура: все округлости и вогнутости регулируются убавлением или прибавкой петель, утяжкой. Необходимо, чтобы руки-ноги, уши были одинаковой длины и толщины. Важно, чтобы они крепко держались. Глазки использую с заглушками изнутри – так их сложно оторвать, когда игрушка попадет в руки ребенку.

Выделить какую-то одну работу Виктории сложно. Каждая из них по-своему уникальна и имеет свою историю. И, конечно, все игрушки мастерицы наполнены особенным теплом и уютом.

– В прошлом году меня попросили связать игрушки невесты и жениха в виде дракончиков. За основу было взято фото молодых, – рассказывает мастерица. – Пришлось продумать наряд жениха, чтобы он был именно в фиолетовом костюме, как на фотографии,

невесте искала фату. Это было необычно! А одна девочка нашла меня в интернете и попросила связать для коллег семь разных динозавриков. Пришлось подумать, чтобы они были непохожими и интересными. Я подобрала разные цвета, дополнила игрушки аксессуарами: шапочками, сумочками, галстучками. Это было очень увлекательно! Но моя самая любимая игрушка, которую я никому и никогда не подарю – маленькая розовая свинка. Я ее давно связала из тоненьких ниток. Размером она около трех сантиметров. И многие удивляются, как я умудрилась связать такую кроху. Игрушка получилась миленькая, с глазами много бестолковая, с глазами в разные стороны, но она мне очень дорога.

Есть среди работ нашей героини вязанный крючком зонтик. Этот уникальный аксессуар не только защитит летом от палящего солнца, но и придаст изюминку любому элементу гардероба.

Особая гордость Виктории Варнавской – вязанные георгиевские ленточки. Привычные с виду оранжево-черные украшения благодаря необычной технике изготовления часто привлекают внимание прохожих. Виктория Варнавская постоянно надевает их на 9 Мая.

Следует отметить, что творческий путь нашей героини начинался не с вязания. На протяжении трех лет она занималась ковровой вышивкой. При помощи специальной ручки и набора игл Виктория создавала удивительные картины, элементы декора для мебели и тактильные картинки для ма-

леньких детей.

– Картинки, которые вешаются над кроваткой ребенка, я старалась делать объемными, чтобы длина ворсинок была разной. Малыш ведь только познает мир, и ему все интересно потрогать, – объясняет рукодельница.

С картиной, вышитой ковровой вышивкой, она участвовала в выставке в Ясиноватой, заняла там призовое место.

Сейчас Виктория Варнавская временно живет в Донецке. Несмотря на трудности, которые принесла ей жизнь, она всегда старается оставаться в хорошем настроении.

– Мужа два года назад мобилизовали, я каждый день о нем думаю, волнуюсь, – делится переживаниями железнодорожница. – В мою квартиру в Ясиноватой был прилет, сейчас там ремонт. Мама живет в Петровском районе Донецка, который практически каждый день обстреливается. Так что живем в постоянном стрессе. Я отвлекаюсь и нахожу силы благодаря любимому увлечению. Даже когда душа ни к чему не лежит, стоит только прикоснуться к крючку, сразу приободряюсь, глаза загораются.

В ближайших планах Виктории – связать популярную среди детей игрушку – огромного гуся-обнимуса, а также попробовать вязать женские сумочки.

– Главное – любить свое дело, и не важно, работа это или любимое увлечение, – уверена наша собеседница. – Тогда любое занятие будет дарить радость жизни и приносить настоящее удовольствие.

Елена СУШКОВА

Путь всегда начинается с первого шага

В рамках профориентационной работы учащиеся 9 класса и юнармейский отряд ГБОУ ЛНР «Новодарьевская школа им. В.Д. Луганского» посетили железнодорожную станцию Дарьевка Луганского филиала ФГУП «ЛДН». Во время экскурсии ребята получили представление о сложности и высокой ответственности работы железнодорожников.

– Новодарьевская школа расположена в непосредственной близости от станции, поэтому я посчитала важным провести беседу с учениками о правилах поведения на железной дороге, – говорит начальник станции Дарьевка Галина Красавина. – Особое внимание мы уделили безопасному пребыванию на железнодорожных путях: рассказали детям, где можно переходить железную дорогу, отметили, что нельзя цепляться за движущийся состав, подлезать под вагоны, пользоваться наушниками и многое другое. Мы старались максимально доходчиво объяснить ребятам, что железная дорога – это зона повышенной опасности, здесь нужно быть бдительным и осторожным, соблюдать простые, но жизненно важные правила.

Галина Красавина провела для юных гостей увлекательную экскурсию, по-

казала путь дежурного по железнодорожной станции, который вызвал у них неподдельный интерес. Школьники узнали о работе составителей поездов, о том, как происходит процесс расформирования и формирования составов. Галина Николаевна подробно рассказала о принципах взаимодействия дежурного по станции с машинистами локомотивов и другими сотрудниками, наглядно показала, как дежурный контролирует все события на станции, координирует работу всех служб и оперативно сообщает о любых происшествиях.

Ребятам было интересно узнать много нового о железной дороге. Они осознали, что безопасность пассажиров и перевозок грузов во многом зависит от взаимодействия и слаженной работы всего коллектива станции. Экскурсия расширила их представление о профессии железнодорожника, многие живо



интересовались, где можно обучиться железнодорожным специальностям.

– Теперь школьники узнали, насколько интересная профессия железнодорожника, – отметила Галина Красавина. – После 9 класса у них есть возможность пойти учиться в Дебальцевский колледж транспортной инфраструктуры, Луганский колледж автосервиса, а кто захочет получить высшее образова-

ние, может поступить в Луганский государственный университет им. В. Даля или продолжить обучение в Ростовском государственном университете путей сообщения. А мы всегда будем рады молодым сотрудникам!

Путь начинается с первого шага, и, быть может, именно сегодняшняя экскурсия станет для этих ребят стартом в будущей профессии железнодорожника.