Издается с 1934 года

ЖелезноДорожник Донбасса

29 ноября 2024 г. №11 (11638) Цена договорная

Газета Донецкой железной дороги

«Серебро» – у команды ФГУП «ЖДН»

Сборная команда по хоккею ФГУП «Железные дороги Новороссии» в упорной борьбе завоевала второе место в золотом дивизионе X Кубка ОАО «РЖД» и РОСПРОФЖЕЛ по хоккею с шайбой, проходившего в Красноярске с 15 по 19 ноября.

Кубок ОАО «РЖД» и РОСПРОФЖЕЛ по хоккею с шайбой в этом году юбилейный – ровно 10 лет назад в Ярославле прошли первые корпоративные соревнования. Тогда в Кубке приняли участие девять команд, а в нынешнем на лед вышли уже 17 сборных железных дорог.

В ледовом дворце «Кристалл Арена» в Красноярске болельщикам посчастливилось наблюдать захватывающую борьбу за Кубок ОАО «РЖД» и РОСПРОФЖЕЛ между сильнейшими командами.

Хоккейные команды играли в двух дивизионах – золотом и серебряном. Золотой дивизион представляли сборные Приволжской, Дальневосточной, Московской, Северной, Горьковской, Юго-Восточной, Октябрьской магистралей и ФГУП «Железные дороги Новороссии». В серебряном сыграли сборные Куйбышевской, Западно-Сибирской, Свердловской, Восточно-Сибирской, Южно-Уральской, Северо-Кавказской, Забайкальской, Красноярской магистралей и команда Аппарата управления.

Показав в ходе соревнований отличную спортивную форму и высокий уровень игры в золотом дивизионе, «Новороссия» уверенно дошла до победного для себя полуфинала Кубка. А в финале наши хоккеисты взяли «серебро», уступив команде Московской железной дороги. Бронзовым призером стала команда Северной железной дороги.

Лидерами серебряного дивизиона Кубка ОАО «РЖД» и РОСПРОФЖЕЛ по хоккею с шайбой стали команды Куйбышевской и Свердловской железных дорог.

Лучшим нападающим золотого дивизиона был признан Егор Царев из команды ФГУП «Железные дороги Новороссии», лучшим вратарем – Максим Васильев (Московская дорога), лучшим защитником – Антон Маслов (Северная дорога), а MVP X Кубка ОАО «РЖД» и РОСПРОФЖЕЛ стал Михаил Сорокин (Московская дорога).

«Транспортная неделя»

С 19 по 21 ноября в столичном Гостином дворе в рамках «Транспортной недели» проходили XVIII Международный форум и выставка «Транспорт России». Тема этого года – «Эффективная транспортная система. Ключевые элементы».

ФГУП «Железные дороги Новороссии» было впервые представлено на выставке «Транспорт России» в Москве. На стенде гости могли ознакомиться с основными показателями и достижениями самого молодого железнодорожного предприятия, являющегося сухопутной артерией между Крымским полуостровом и материковой частью России, узнать о планах.

Международная конференция

Главный инженер ФГУП «ЖДН» Евгений Щипак принял участие в XXI Международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы развития транспортно-промышленного комплекса: инфраструктурный, управленческий и образовательный аспекты».

Мероприятие проходило 28-29 ноября 2024 года на базе Донецкого института железнодорожного транспорта в онлайн-формате.

Выступая перед участниками конференции, Евгений Щипак сказал: «Наша совместная работа – это возможность для обмена опытом, презентации инновационных разработок и выработки рекомендаций, направленных на повышение эффективности работы отрасли».

90-летний юбилей

В Станице Луганской 8 ноября отпраздновали 90-летний юбилей Кондрашевского железнодорожного узла.

С праздником железнодорожников поздравили заместитель генерального директора-начальник департамента инфраструктуры ФГУП «ЖДН» Александр Песков, начальник Луганского филиала ФГУП «ЖДН» Денис Пашков, руководитель Луганского регионального отделения Дорпрофжел Наталья Сергун. Лучшие работники были отмечены грамотами, дипломами и подарками от руководства.

Локомотивному депо Мелитополь – 150 лет

Нынешний год – юбилейный для трудового коллектива локомотивного депо Мелитополь. Датой его основания принято считать 22 ноября 1874 года – именно тогда было закончено строительство паровозного депо. За полтора века предприятие прошло большой путь от первых паровозов до современных электровозов и тепловозов. Менялись технологии, оборудование, требования к подготовке кадров, но неизменным оставалось одно – высокий профессионализм сотрудников и преданность делу.

В канун праздника начальник Мелитопольского локомотивного депо Мелитополь-Херсонского филиала ФГУП «ЖДН» Егор Верчак поздравил трудовой коллектив со 150-летним юбилеем:

– Это событие – прекрасный повод вспомнить богатую историю нашего предприятия, его вклад в развитие железнодорожной отрасли и, конечно, замечательных людей, которые здесь работали и продолжают трудиться. Желаю всем деповчанам, пенсионерам и ветеранам крепкого здоровья, счастья, благополучия, новых успехов в труде! Пусть наше предприятие процветает и развивается, а традиции, которые складывались десятилетиями, продолжают приумножаться!

За свою историю депо пережило множество событий: были периоды серьезных испытаний и колоссального роста. В годы Великой Отечественной войны в ходе ожесточенных сражений предприятие было практически разрушено, но благодаря самоотверженным усилиям коллектива и поддержке населения его удалось восстановить, и уже в 1947 году оно возобновило свою работу.

– В послевоенный период в депо проводилась активная модернизация, осваивалась новая техника, проходили обучение локомотивные бригады. Наряду с реконструкцией и расширением старых цехов велось строительство новых, – рассказал смотритель Музея боевой и трудовой славы Мелитопольского локомотивного депо, машинист-инструктор Сергей Ивчик. – В 1956 году паровозная тяга была заменена на тепловозную. В 70-х началось использование электровозов. В 1987 году в депо было организовано проведение технического обслуживания ТР-3 для локомотивов 2ТЭ116. В 2005-м поступили первые электровозы ВЛ11, а в 2018 году – тепловозы американского типа ТЭ33.

В разное время депо руководили настоящие профессионалы, которые работали на благо предприятия и коллектива.

– Анатолий Федорович Головин, возглавлявший Мелитопольское локомотивное депо с 1956 по 1994 год, дважды награжден орденом Красного Знамени, удостоен звания «Почетный железнодорожник». По инициативе трудового коллектива ему была установлена мемориальная доска, – рассказал Сергей Ивчик. – Виктор Федорович Паршуков, руководивший депо с 1994 по 2003 год, также много сделал для развития предприятия. Он награжден знаком «Почетный железнодорожник».

Сегодня Мелитопольское локомотивное депо – одно из ключевых подразделений ФГУП «Железные дороги Новороссии». Это предприятие ступенчатого типа, занимающее площадь в 22 гектара и насчитывающее около 40 цехов.

– В депо мы проводим ремонт тепловозов, пассажирских и грузовых электровозов в объеме ТО-2, ТО-3 и ТР-1. В частности, ремонтируем тепловозы 2ТЭ116, 2М62, ЧМЭ3 и ТЭ33, пассажирские электровозы ЧС2 и ЧС7 и грузовые ВЛ11 и ВЛ8, – рассказал главный инженер Мелитопольского локомотивного депо Николай Плитниченко. – У нас есть необходимые мощности для выполнения таких объемов работы.

(Продолжение на стр. 2)

Локомотивному депо Мелитополь – 150 лет

(Окончание. Начало на стр. 1)

– Все наши цеха полноценно функционируют, но особенно стоит выделить два самых крупных: цех по ремонту тепловозов и цех по ремонту электровозов, – рассказал главный инженер Мелитопольского локомотивного депо Николай Плитниченко. – Кроме того, в нашем депо есть два пункта технического осмотра локомотивов (ПТО) – электровозное и тепловозное. В оборотном локомотивном депо Бердянск тоже есть тепловозное ПТО. Также у нас имеется крупный цех подъемочного ремонта, где осуществляется ТР-3 для тепловозов 2ТЭ116.

На данный момент Мелитопольское локомотивное депо активно расширяет сферу своей деятельности. Это стало возможным благодаря увеличению объема перевозок ФГУП «Железные дороги Новороссии». Депо установило тесное взаимодействие с предприятиями Крыма, а также Запорожской и Херсонской областей, что позволяет ему занимать важное место в транспортной отрасли региона.

Геннадий Духов

– С 2022 года локомотивный парк нашего предприятия пополнился локомотивами, поступившими из Российской Федерации, – отметил Николай Плитниченко. – В рамках специальной инвестиционной программы мы получили тепловозы 2ТЭ116, ЧМЭ3 и электровоз ВЛ11.

Однако главным достоянием Мелитопольского локомотивного депо по-прежнему остаются его сотрудники. Сейчас здесь работают 615 человек, среди которых преобладают профессионалы с большим опытом.

– В нашем депо всегда трудились люди, искренне преданные своему делу, – отметил Николай Плитниченко. – Начало 2022 года было непростым для нас, но коллектив предприятия с честью прошел испытания. Практически 70 процентов сотрудников остались в строю и сегодня добросовестно выполняют свои обязанности. Особенно хотелось бы отметить мастера цеха КИП Шепелева Сергея Ивановича, мастера цеха по ремонту топливной аппаратуры Ящук Дмитрия Аркадьевича, слесаря по ремонту 5 разряда Лещенко Юрия Владимировича, бригадира Петрова Дениса Владимировича.

Сам Николай Плитниченко считает депо родным для всей его семьи. Николай Николаевич признается: выбор профессии был осознанным, он пошел по стопам отца Николая Васильевича, который 38 лет работал здесь машинистом электровоза.

– Отец нередко брал меня с собой в поездки, – вспоминает железнодорожник. – Когда мне было 13-14 лет, мы ездили в Крым. Это было незабываемое путешествие! Сама атмосфера железной дороги – нечто особенное. Когда ты из окна локомотива любуешься прекрасными пейзажами, а за твоей спиной – многотонный состав.

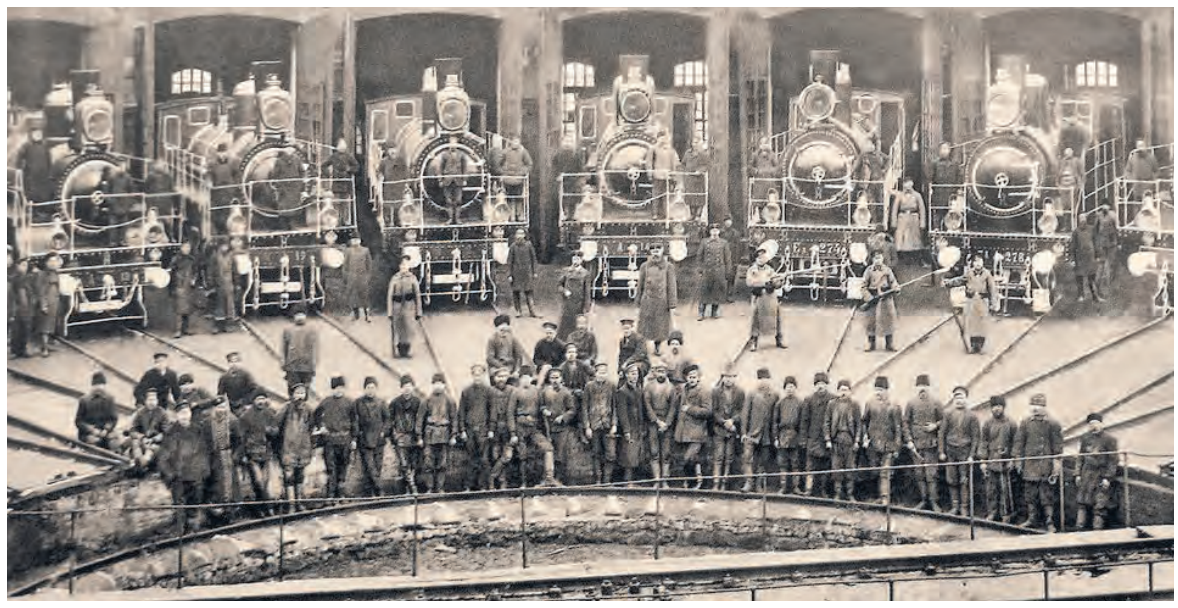
Николай Плитниченко начал свой путь на предприятии слесарем электровозного цеха, затем окончил Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта. Сейчас работает главным инженером.

– Я пришел в знакомый коллектив, поэтому сразу почувствовал, что именно здесь мое место, – говорит Николай Плитниченко. – Сейчас кто-то ушел, пришли новые люди, но все мы, безусловно, – одна команда, которая трудится для родного предприятия.

Особую гордость Мелитопольского локомотивного депо составляют трудовые династии. Машинист-инструктор Игорь Анненко – железнодорожник в третьем поколении. Первым в тогда еще паровозном депо Мелитополь работал машинистом его дед Иван Кириллович Анненко – человек, которого здесь помнят и уважают. Когда началась Великая Отечественная война, по комсомольской путевке его направили на обучение в диверсионную школу. Группу выпускников, среди которых был Иван Анненко, забросили в Крым.

– На оккупированной территории они пускали под откос немецкие составы, нанося значительный ущерб врагу, – с гордостью рассказывает Игорь Анненко. – А когда возникла угроза разоблачения, ушли в горы к партизанам. Из тринадцати человек в живых остались только восемь. Подвиги их диверсионной группы описаны в книге «Двести двадцать дней в тылу врага». Дед закончил войну в звании капитана на Дальнем Востоке. Ему предлагали продолжить карьеру военного, но он вернулся в депо, переквалифицировался на машиниста тепловоза.

Среди наград Ивана Кирилловича – орден Красной Звезды, ордена Великой Отечественной войны I и II степеней и



другие.Сын героя Евгений Иванович Анненко продолжил дело отца. Трудовой путь в депо он начинал кочегаром, работал помощником машиниста паровоза, а позже – машинистом тепловоза и электровоза.

– Мой папа сначала работал на грузовых поездах, потом на пассажирских. Он водил составы на Мелитополь, Симферополь, Евпаторию, Днепропетровск, Харьков. Папа очень любил свою работу, – рассказывает Игорь Анненко. – За ударный труд он был награжден орденом Трудового Красного Знамени, удостоен звания «Почетный железнодорожник». Моя мама Светлана Ивановна работала стрелочником на станции. Поэтому после школы я, не раздумывая, поступил в Мелитопольское железнодорожное училище, получил диплом помощника машиниста электровоза.

В Мелитопольском локомотивном депо Игорь Евгеньевич работает с 1989 года.

– С депо связана вся моя жизнь, – рассказывает наш собеседник. – Сначала работал на электровозах серии ВЛ8, ЧС2, ЧС7 в грузовом и пассажирском движениях, а последние 12 лет управлял тепловозами ЧМЭ3, 2ТЭ116 и ТЭ33АС. Водил составы в Севастополь, Евпаторию, Пятихатки, Харьков, Донецк, Кривой Рог. Работа стала для меня настоящим призванием.

Игорь Анненко

Мелитопольское локомотивное депо всегда славилось рационализаторским движением. Ежегодно здесь внедрялось от 30 до 40 рацпредложений. Сегодня деповчане-изобретатели продолжают создавать приборы и агрегаты, которые находят широкое применение в работе предприятия. Их инновационные решения помогают повысить эффективность работы локомотивов, сократить эксплуатационные расходы, повысить безопасность движения.

– В ходе боевых действий некоторые технологии были утеряны, и сейчас наша задача – наряду с новыми рацпредложениями восстанавливать когда-то имеющиеся. Над этим наш коллектив работает сообща, – рассказывает главный технолог Мелитопольского локомотивного депо Игорь Усыпенко.

В настоящее время основная работа рационализаторов направлена на усовершенствование мощностей для ремонта локомотивов.

– Это, в первую очередь, восстановление технологий, связанных с наплавкой и металлобработкой деталей, – объясняет Игорь Усыпенко. – Благодаря этим технологиям мы значительно расширили ассортимент устанавливаемых запчастей. Это касается как дизельной группы, так и ходовых частей локомотива. Сейчас мы можем самостоятельно восстановить многие детали, например, части практически всей шатунно-поршневой группы, кроме самого шатуна. Мы восстанавливаем втулки, осуществляем выверку поверхностей шатунов, подбор и подгонку шатунной крышки.

Благодаря восстановлению литейного производства на предприятии появилась возможность отливать детали из бронзы и меди. В будущем при наличии сырья это позволит восстанавливать и изготавливать бронзовые и латунные детали и запчасти.

– Многие разработки – это результат коллективного труда наших рационализаторов, и можно сказать, что каждый наш сотрудник выступает в роли изобретателя, – говорит Игорь Усыпенко. – В процессе эксплуатации мы столкнулись с необходимостью освоения новых систем. Ранее у нас была система локомотивной сигнализации АЛСН, а теперь появились российские системы КЛУБ и КПД 3П. Они более продвинутые: если раньше информация записывалась на бумажный носитель, известный как скоростемерная лента, то теперь она переносится на дискеты, что позволяет вести электронный учет. Нам пришлось самостоятельно разбираться в схемах, соединениях, ремонте и использовании этих систем, поскольку информации было недостаточно. Мы осваивали новое оборудование, экспериментировали и в итоге разобрались во всех нюансах. В этом процессе принимали участие машинисты локомотивов, машинисты-инструкторы, инженеры. Каждый внес свой вклад в этот совместный труд.

Большое внимание рационализаторы локомотивного депо уделяют вопросам усовершенствования рабочих инструментов.

На счету слесаря 5 разряда, рационализатора Геннадия Александровича Духова около 40 изобретений, и они уже облегчили труд многих специалистов. Его коллега – слесарь-ремонтник Роман Олегович Маслов придумал ключ-головку, который может использоваться в труднодоступных местах при ремонте локомотива.

Некоторые изобретения мелитопольских рационализаторов напрямую связаны с нынешней военной обстановкой. Их главная цель – обезопасить людей и составы, которые продолжают работать в условиях боевых действий.

Несмотря на трудности, коллектив Мелитопольского локомотивного депо с оптимизмом смотрит в будущее. Он нацелен на реализацию планов по интенсификации процессов модернизации, внедрению передовых технологий, что позволит обеспечить надежность и безопасность железнодорожного движения.

Елена СУШКОВА

Наша работа – это командный труд

Роль сотрудников восстановительных поездов в обеспечении бесперебойной работы Железных дорог Новороссии трудно переоценить. Именно восстановители оперативно реагируют на аварийные ситуации, минимизируя простои и обеспечивая возобновление движения поездов. 11 ноября они отметили свой профессиональный праздник.

– В ФГУП «Железные дороги Новороссии» функционируют пять восстановительных поездов и два филиала. Здесь трудятся специалисты, готовые работать в самых тяжелых условиях – эмоциональных, физических и погодных, – говорит начальник отдела аварийно-восстановительных средств ФГУП «ЖДН» Игорь Ступка. – Наши восстановители делают все возможное для достижения результата. Оперативность, четкость, слаженность, способность принимать решения и нести за них ответственность – вот качества, которые характеризуют восстановителей Железных дорог Новороссии. В профессиональный праздник я от всей души поздравляю всех причастных, желаю здоровья, стойкости и вдохновения в этой нелегкой работе. Спасибо за ваш труд!

Восстановительный поезд №4 станции Родаково Луганского филиала ФГУП «ЖДН» был основан в 1936 году. Вот уже пять лет руководит подразделением Константин Бальбух. Объем работ у восстановителей обширный. Они принимают участие в ликвидации последствий схода подвижного состава, оказывают помощь в пределах своих тактико-технических возможностей при ликвидации последствий происшествий природного и техногенного характера. Осуществляют демонтаж, строительство путепроводов, зданий и сооружений железнодорожного транспорта.

– Конечно, боевые действия значительно повлияли на специфику нашей работы, – пояснил Константин Бальбух. – Например, мы ликвидировали сход подвижного состава по станции Должанская, который произошел в результате подрыва пути. Тогда с рельс сошло 14 вагонов с углем, три из них оказались на боку. В этом году в основном выполняли хозяйственные работы по приведению в соответствие техническим условиям содержания полосы отвода вдоль железных дорог Луганского филиала ФГУП «ЖДН».

На данный момент в восстановительном поезде работает 13 человек. Это опытные специалисты, готовые в любой момент приступить к своим обязанностям. Каждый из них обладает глубокими знаниями и навыками, необходимыми для эффективного выполнения поставленных задач.

– Работа специалистов восстановительного поезда – это тяжелый и ответственный труд. У нас ощущается нехватка персонала, поэтому в числе приоритетных задач – укомплектовать штат сотрудников, – отмечает Константин Викторович. – Благодаря слаженной командной работе и высокому уровню профессионализма, наши восстановители способны оперативно реагировать на любые чрезвычайные ситуации и обеспечивать безопасность на железнодорожных путях. Хотелось бы особо отметить двух сотрудников. Мастер поезда Кошулап Александр Петрович давно работает на нашем предприятии и не оставил его во время боевых действий, проявляет себя как высококлассный специалист. Александр Петрович создает условия для повышения организованности при проведении восстановительных работ и уделяет много времени обеспечению готовности поезда к выполнению задач. Машинист бульдозера 6 разряда Бушкин Сергей Николаевич тоже не оставил предприятие в сложное военное время. Он имеет большой опыт работы на бульдозере Т-330, досконально знает свою работу.

В арсенале восстановительного поезда станции Родаково есть все необходимое оборудование и инструменты, которые позволяют выполнять работы по восстановлению быстро и качественно.

– Техника преимущественно не новая – 70-х и 80-х годов, однако мы поддерживаем ее в исправном состоянии, и она успешно справляется со всеми поставленными задачами, – рассказал Константин Бальбух. – У нас имеется четыре железнодорожных крана немецкого производства: ЕДК-300/2 грузоподъемностью 60 тонн и ЕДК-500/1 грузоподъемностью 80 тонн, ЕДК-1000/1 и ЕДК-1000/2 грузоподъемностью по 125 тонн, три гусеничных промышленных бульдозера Т-330, гидравлические домкраты различной грузоподъемности и прочее. В настоящее время в условиях отсутствия машиниста крана наиболее актуальным и востребованным оборудованием является гидравлическое оснащение, предназначенное для постановки на рельсы сошедшего подвижного состава с использованием системы «АВСО» ЭНЕРПРЕД. В некоторой степени это оборудование может служить альтернативой крановой технике.

Восстановительный поезд Мелитополь Мелитополь-Херсонского филиала ФГУП «ЖДН» функционирует с 2022 года.

– Когда на нашу дорогу поступил восстановительный поезд, сразу же начали формировать коллектив. Несколько человек пригласили из предыдущего состава, который был расформирован еще в 2013-м, остальные были набраны из других подразделений. Все люди прошли переобучение и стали настоящими профессионалами в области восстановления, – рассказывает начальник восстановительного поезда Мелитополь Владислав Курченко. – Предложили работать на восстановительном поезде и мне. Сначала я был мастером. Около полугода нас обучали специалисты из восстановительных поездов Российской Федерации. Они подробно объясняли все нюансы работы и делились своим богатым опытом. Затем меня назначили заместителем начальника, а в начале 2024 года – начальником.

Восстановительный поезд Мелитополь имеет все необходимое для эффективной работы: краны грузоподъемностью 125 тонн и 60 тонн, два бульдозера – мощный в 300 л.с. и маленький – 150 л.с., многое другое. Но, как отмечает Владислав Курченко, восстановительный поезд – это не только сложная техника, механизмы и агрегаты, а и слаженная команда профессионалов, готовых оперативно реагировать на любые аварийные ситуации на железнодорожных путях.

– Сейчас нам приходится работать в сложных, а порой и опасных условиях, поэтому крайне важно, чтобы мы могли положиться друг на друга, – говорит Владислав Андреевич. – У нас полностью сформирован коллектив из 22 человек, 18 из которых регулярно выезжают на вызовы. Мы все начинали работать примерно в одно время, и это помогло нам стать настоящими товарищами. Наша работа – это командный труд, и мы всегда действуем сообща.

Каждый выезд к месту чрезвычайного происшествия для сотрудников восстановительного поезда становится настоящим испытанием. Ведь детали и обстоятельства схода, как правило, не повторяются.

– Мы всегда должны быть наготове. Иногда нас вызывают и после окончания рабочего дня, и в выходные. Порой мы работаем по несколько суток подряд. Но в нашем коллективе все понимают особенности работы, – рассказывает Владислав Курченко. – К выезду мы должны быть готовы за 50 минут. На месте оцениваем ситуацию и определяем порядок действий. Здесь нет стандартного алгоритма – все начинается, как в первый раз. Чтобы работы были выполнены качественно и в срок, все сотрудники должны осознавать свою ответственность и работать слаженно. Мы обязаны понимать друг друга с полуслова и четко знать свои обязанности. Также необходимо постоянно следить за состоянием техники. Она всегда должна быть в рабочем состоянии и готова к любым вызовам. И, конечно, каждый член команды обязан уметь ориентироваться на месте и четко выполнять инструкции и распоряжения.

Елена СУШКОВА

Плата за шалость – здоровье, а порой и жизнь

В четвертом квартале текущего года участились случаи непроизводственного травмирования граждан на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта ФГУП «ЖДН». За указанный период допущено 3 случая, два из них – со смертельным исходом.

Последняя трагедия случилась 9 ноября 2024 года. На станции Амвросиевка Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» был смертельно травмирован подросток 2007 года рождения. Вместе с двумя приятелями он находился на станции, поднялся на вагон и оказался на недопустимом расстоянии до провода контактной сети. В результате поражения электротоком и последующего падения с вагона на землю подросток получил травмы, несовместимые с жизнью.

Предупредить детей об опасности, вовремя удалить их с железнодорожного полотна – общая задача для всех взрослых. Так, в ноябре 2024 года работники ФГУП «ЖДН» в очередной раз встретились со школьниками. Специалист по охране труда станции Луганск ФГУП «ЖДН» Виктория Иванченко прочитала лекцию «Безопасность на железной дороге» учащимся 6-8 классов Луганской средней школы №11. Начальник пассажирского сектора Мелитополь-Херсонского филиала ФГУП «ЖДН» Александр Гудков провел беседу на тему «Опасности, связанные с железной дорогой, правила безопасного и корректного поведения на железнодорожном транспорте» с учащимися 5-6 классов средней общеобразовательной школы №13 г. Мелитополя.

Ребята узнали о работе железной дороги, опасностях, которые подстерегают невнимательных пешеходов вблизи железнодорожного полотна, на примерах убедились, что железная дорога – не место для игр. Специалисты ФГУП «ЖДН» ознакомили детей с правилами безопасного поведения на объектах железной дороги, напомнили об административной ответственности за совершение действий, угрожающих безопасности движения, ответили на вопросы школьников.

ФГУП «ЖДН» напоминает: чтобы не допустить беды, следует неукоснительно выполнять основные правила безопасности.

- Переходите железнодорожные пути только в установленных местах, пользуйтесь при этом пешеходными мостами, тоннелями, переходами.
- Нельзя переходить пути в районе стрелочных переводов и районах с интенсивным маневровым движением. В таких местах не устраиваются пешеходные переходы, а возможны лишь технологические маршруты для железнодорожников.
- Перед переходом путей по пешеходному настилу необходимо убедиться в отсутствии движущегося подвижного состава. При приближении поезда, локомотива или вагонов остановитесь, пропустите их и, убедившись в отсутствии движущегося по соседним путям подвижного состава, продолжайте переход.
- При переходе через железнодорожные пути не подлезайте под вагоны и не перелезайте через автосцепки.
- Пересекая железнодорожные пути, не пользуйтесь наушниками, не отвлекайтесь на разговоры по телефону.
- Не допускается катание по пассажирской платформе или перрону на велосипедах, самокатах, скейтбордах, роликах.
- Не цепляйтесь за движущиеся вагоны, локомотивы, железнодорожно-строительные машины и другой подвижной состав.
- В целях предотвращения контакта с проводами высокого напряжения не поднимайтесь на электрические опоры, не прикасайтесь к лежащим на земле электропроводам, не влезайте на вагоны, цистерны и другие железнодорожные объекты.
- Категорически запрещается: повреждать объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта; повреждать железнодорожный подвижной состав; класть на железнодорожные пути посторонние предметы; бросать предметы в движущийся подвижной состав.

Ирина ЧЕРНЯВСКАЯ, заместитель начальника службы охраны труда и промышленной безопасности ФГУП «ЖДН»

В ожидании увлекательных путешествий

Радостные объятия, крепкие рукопожатия, искренние улыбки и обмен впечатлениями – 23 ноября на Донецкой детской железной дороге возобновилось очное обучение. Эмоции переполняли детей и инструкторов, когда после трехлетнего перерыва они вновь встретились на Малой магистрали. Это событие стало символом возвращения к полноценной жизни, подарило столь долгожданную радость общения.

– Начало работы Донецкой детской железной дороги – событие долгожданное, и в первую очередь – для ее воспитанников, – отметил генеральный директор ФГУП «Железные дороги Новороссии» Андрей Казаков. – Главная цель этого учебного учреждения – подготовка будущих квалифицированных кадров для нашего предприятия и популяризация железнодорожного транспорта. Надеюсь, учащиеся Малой магистрали

Яна Тахмазян

станут нашим кадровым резервом и после окончания отраслевых учебных заведений придут работать в подразделения Железных дорог Новороссии.

Сейчас обучение ведется по двум направлениям: «Путевое хозяйство» и «Вагонное хозяйство», но в дальнейшем планируется расширить перечень программ. Набор начинается с пятого класса, обучение длится 4 года.

– Сегодня мы все являемся свидетелями поистине исторического события – после длительного перерыва на базе Малой магистрали возобновилось очное обучение. Это первый и важный шаг к возобновлению полноценной работы, – сказал и.о. начальника Донецкой детской железной дороги Вадим Кожедуб. – Прийти к нам могут все желающие. Наша главная цель – подготовка будущих железнодорожников и помощь ребятам в выборе профессии. И даже если наши воспитанники выберут другое направление для обучения, они всегда будут вспоминать о времени, проведенном на детской железной дороге, как о захватывающем приключении.

Вадим Кожедуб – выпускник Малой магистрали, проходил обучение с 2009 по 2012 год. А в сентябре 2024 года он был назначен исполняющим обязанности начальника Донецкой детской железной дороги.

– Железная дорога всегда была моей главной целью в жизни, и я уверенно шел к ней. С пяти лет я мечтал стать машинистом, – рассказал Вадим Вячеславович. – Мои дедушка и отец работали машинистами на Макеевском металлургическом заводе. Они часто рассказывали мне о своей профессии, и я сразу влюбился в нее. Но окончательно утвердился в желании связать жизнь с железной дорогой, когда мы с родителями электричкой ездили на дачу под Ясиноватой. В то время движение на железной дороге было очень активным, я видел пассажирские и грузовые поезда. Поэтому, когда один мой знакомый предложил мне учиться на Донецкой детской железной дороге, я без колебаний согласился.

За время обучения Вадим Кожедуб досконально освоил профессии помощника машиниста и машиниста тепловоза. Принимал участие в конкурсе «Лучший по профессии», а также в слете юных железнодорожников, который проходил в Харькове в 2009 году. После школы он поступил в Макеевский металлургический техникум на специальность «Техническое обслуживание, ремонт и эксплуатация тягового подвижного состава». Получив диплом, пришел работать в моторвагонное депо Ясиноватая слесарем по ремонту подвижного состава. Затем трудился в локомотивном депо Ясиноватая – сначала слесарем, позже – помощником машиниста электровоза и электропоезда.

– Детская железная дорога дала мне многое: друзей и единомышленников, которые искренне любят железную дорогу, а также огромный багаж знаний, подкрепленный практическим опытом. С сентября по апрель каждое воскресенье проводились занятия для локомотивных бригад. Наш машинист-инструктор Селиверстов Виталий Иванович читал лекции, после чего мы спускались в цех, где стоят тепловозы, и он показывал нам все на практике, – говорит наш собеседник. – Познакомиться еще в юности со спецификой работы железной дороги – это уникальная возможность для тех, кто планирует связать жизнь с транспортной отраслью. Мы очень рады, что руководство ФГУП «Железные дороги Новороссии» и Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» уделяют большое внимание восстановлению полноценной работы нашей Малой магистрали.

Даниил Прокопенко

Юные воспитанники Донецкой железной дороги с радостью встретились друг с другом. Ребята живо делились новостями, строили планы на будущее. Яна Тахмазян искренне рада возобновлению очного обучения. Сейчас она в 11 классе и уже решила, что свяжет свою жизнь с железной дорогой. В следующем году девушка планирует поступать в Донецкий институт железнодорожного транспорта.

– После стольких лет перерыва я с нетерпением ждала, когда на станции «Пионерская» снова начнутся занятия. Мне так хотелось вернуться в знакомые аудитории, увидеть любимых инструкторов. И, наконец, это произошло. Я очень рада! – делится впечатлениями Яна. – Донецкая детская железная дорога для меня очень важна. Сюда я пришла в 2019 году. Однажды нашу школу посетила инструктор Анна Ивановна Журавка. Она увлекательно рассказывала о Малой магистрали, о том, как там учатся и работают обычные дети. Я сразу загорелась! Здесь нас старались заинтересовать, и мне так понравилось, что я записалась на дополнительные занятия.

За три года практики Яна Тахмазян работала ревизором, стрелочником и начальником поезда, но больше всего ей понравилась профессия проводника.

– Она научила меня работать с людьми, находить общий язык и с взрослыми, и с детьми, – говорит юная железнодорожница. – Я уверена, что знания и навыки, приобретенные во время учебы, непременно пригодятся мне в будущем.

Юлия Савчук посещала детскую железную дорогу на протяжении трех лет. Девушка с теплотой вспоминает это время и искренне радуется возобновлению очного обучения.

– Занятия хоть и проводились дистанционно, а мы постоянно были на связи с нашими инструкторами, живого общения не хватало. Я очень скучала по друзьям, – признается Юлия. – Во время учебы мне удалось попробовать себя во многих железнодорожных профессиях, но больше всего понравилось работать стрелочником.

Даниил Прокопенко пришел на Донецкую детскую железную дорогу, когда ему было 10 лет.

– Время, проведенное на Малой Донецкой, останется со мной навсегда, – уверен молодой человек. – Эти годы подарили мне незабываемые эмоции: друзей, интересные занятия. Особенно скучаю по летней практике, когда ты, будучи ребенком, можешь ощутить себя специалистом в определенной сфере. Это учит самостоятельности и ответственности. Я успел попробовать себя во всех профессиях, кроме машиниста – по возрасту тогда не подходил. Но когда практика на нашей детской железной дороге возобновится, первым делом подам свою кандидатуру на машиниста. Это моя мечта!

Донецкая детская железная дорога неоднократно подвергалась обстрелам со стороны украинских военных формирований. Были повреждены здания вокзалов станций Пионерская и Шахтерская, здание локомотивного депо, пострадал подвижной состав.

В октябре нынешнего года был утвержден План мероприятий по запуску движения поездов на базе Малой магистрали. Уже начаты работы по его реализации.

В частности, будет осуществлен ремонт подвижного состава, в том числе капитальный ремонт одного из тепловозов; проведен плановый вид ремонта вагонам; техническое обслуживание ходовым частям и колесным парам; остекление вагона, пострадавшего при обстреле, ремонт внутренней обшивки и устранение последствий обстрела, выполнены другие работы.

Специалисты хозяйства пути Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» заменят деревянные шпалы; проведут очистку водоотводных кюветов, лотков, русел искусственных сооружений на перегоне Пионерская–Шахтерская, выполнят валку и обрезку аварийных деревьев, вырубку древесно-кустарниковой растительности. Связисты проведут внутреннюю ревизию напольных устройств и стрелочных переводов; проверят устройства оповещения станции Пионерская и установят громкоговорители; проверят видимость сигналов с поля и локомотива и др.

Работниками хозяйства электроснабжения будут обновлены знаки безопасности; выполнена ревизия и покраска торшерных светильников на перроне станции Пионерская. Также в план включены работы по регламентным испытаниям устройств; проверке средств индивидуальной защиты и электротехнического инструмента.

По станциям Пионерская и Шахтерская строителям Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» предстоит выполнить ремонт кровли и фасада зданий вокзалов и локомотивного депо, остекление выбитых окон и витражей; провести внутренние ремонтные работы в кабинетах и помещениях вокзалов; отремонтировать лестничную клетку в локомотивном депо; восстановить покрытие перрона, поврежденного после разрыва снаряда, осуществить ряд других работ.

Юлия Савчук

Все необходимые работы планируется завершить в апреле 2025 года. 1 мая перрон станции Пионерская снова заполнится пассажирами, и воспитанники Донецкой детской железной дороги с радостью пригласят гостей в новый увлекательный рейс.

Елена СУШКОВА

Мама – главное слово в каждой судьбе

Светлые чувства при слове «мама» испытывает каждый человек, и именно с ней связаны самые теплые и добрые воспоминания, которые мы храним на протяжении всей жизни. В День матери, который традиционно отмечают в России в последнее воскресенье ноября, наши коллеги – работники ФГУП «ЖДН» рассказали «Железнодорожнику Донбасса» о своих мамах, мудрость и забота которых оберегает их от невзгод и направляет на жизненном пути.

Елена Зелинская с мамой Ольгой Григорьевной Босовой

Евгений Головченко, машинист-инструктор локомотивного депо Родаково Луганского филиала ФГУП «ЖДН», хорошо помнит, как в детстве приходил к маме на работу в это же депо. Татьяна Николаевна Головченко трудилась технологом цеха дизель-поездов. В конце 80-х – начале 90-х Донецкая магистраль была одним из лидеров железнодорожных перевозок в стране.

Татьяна Делова с мамой Людмилой Васильевной Нечаевой

– Тогда я учился в школе, – вспоминает Евгений Владимирович. – Депо напоминало муравейник, работа кипела. Колесофрезерный станок КЖ20 жужжал днем и ночью. Цеха депо мне казались просто огромными. Еще запомнилось большое количество документации, с которой работали мама и ее коллеги. В кабинете с ней трудились еще два инженера, у каждого был свой участок. Мама занималась дизель-поездами, Тамара Ильинична Петрухина – локомотивами серии 2ТЭ116, Наталья Николаевна Кузьменко – локомотивами серии ЧМЭ3, она и сейчас работает в депо.

На работе мама была строгой и принципиальной, а дома – доброй и заботливой. Таких вкусных пельменей, тортов «Медовик» и «Наполеон» не готовит больше никто. А еще мама всегда следила за порядком дома, наводила чистоту и нас приучила к этому.

Евгений Владимирович вспоминает, что родители часто задерживались на работе, и он несколько раз в неделю после тренировок по волейболу заходил к маме в депо, чтобы взять ключи от дома.

– Еще я хорошо помню, как ходил с коллективом железнодорожников на демонстрации 1 мая и 7 ноября, как праздновали 9 мая. Можно сказать, что мамины коллеги были моей второй семьей. И, естественно, на выбор профессии повлияли мои воспоминания из детства и советы мамы. После школы я мечтал сделать карьеру военного, но не сложилось. Вернувшись после срочной службы в армии в 1993 году, я поступил в депо слесарем по ремонту.

– Было интересно, но меня тянуло в эксплуатацию, и я перешел работать помощником машиниста, – рассказывает наш собеседник. – А в 1997 году поступил на заочное отделение факультета локомотивного хозяйства Луганского машиностроительного института.

Карьера Евгения Владимировича складывалась удачно. И теперь он понимает, что это во многом благодаря маминой мудрости, которую он впитывал с детства.

– Мама учила не столько профессиональным качествам, как делилась жизненным опытом. Повторяла, что, прежде всего, нужно в любых ситуациях оставаться человеком и относиться к людям так, как хотел бы, чтобы относились к тебе. Быть честным, чтобы не потерять доверие людей.

Татьяна Николаевна Головченко вышла на заслуженный отдых в 2010 году и сейчас занимается домашним хозяйством, заботится о семье. Все свое время посвящает внуку и внучке.

– Времени у нее теперь больше, и она увлеклась разведением цветов комнатных и на приусадебном участке. У нее больше 100 кустов роз, – не без гордости говорит сын. – Мы часто приезжаем в гости, и она балует нас своими фирменными блюдами и консервацией. Но мама не замкнулась на семье, продолжает поддерживать отношения с коллегами. Недавно ходила в профком, теперь будет заниматься проблемами ветеранов. Так что скучать ей некогда. Она – пример не только для меня, но и для внуков.

Стук колес и гудки локомотивов стали частью детских воспоминаний Татьяны Деловой, инженера 2 категории вагонного депо Ясиноватая Донецкого филиала ФГУП «ЖДН». Ее мама Людмила Васильевна Нечаева с 1976 по 1997 год работала кладовщиком вагонного депо Ясиноватая. Жила семья в пгт. Верхнеторецкое, и женщина каждый день добиралась на работу и домой электричкой, часто брала с собой дочь-дошкольницу.

– Я очень любила ездить к маме на работу, – вспоминает Татьяна Александровна. – Мне нравилось смотреть, как с горки распускают подвижной состав, наблюдать за прибывающими на станцию поездами. Для меня ничего увлекательнее не было! Помню, как к маме постоянно шли люди. Она выдавала спецодежду, запчасти, материалы, оформляла документацию. Было интересно наблюдать за ее работой, очень хотелось помочь и самой что-нибудь сделать.

Совсем не удивительно, что все, связанное с железной дорогой, стало таким родным для девушки. Она – потомственная железнодорожница, многие поколения ее семьи трудились на магистрали, поэтому вопрос, какую выбрать профессию, даже не стоял на повестке.

После окончания школы Таня поступила в Славянский техникум железнодорожного транспорта, который окончила в 2006 году и пришла на работу в вагонное депо Волноваха осмотрщиком вагонов. В 2011 году она перевелась в вагонное депо Ясиноватая. Позже продолжила образование в Донецком институте железнодорожного транспорта.

Татьяна Николаевна Головченко

– У меня даже мысли не было выбрать другое направление для учебы и работы, – рассказала Татьяна Делова. – Мама одобрила это решение, на тот момент она работала в железнодорожной больнице станции Ясиноватая. Она всегда старалась поддержать, и это сделало меня уверенным в себе человеком, приучило не бояться ставить перед собой цели и добиваться их.

– Моя мама – очень разносторонняя личность, она не боялась менять работу и заниматься новым делом, – рассказала Татьяна Александровна. – По образованию она – кондитер, но это не стало ее призванием, хотя готовит она прекрасно и научила этому меня и старшую сестру. Ее духовые пирожки не могут забыть все, кто их хоть раз попробовал. Несмотря на занятость на работе, мама всегда находила для нас время. Она не скупилась на похвалы, никогда не повышала голос.

Людмиле Васильевне Нечаевой сейчас за семьдесят, но даже на заслуженном отдыхе она не сидит сложа руки, не бросает работу в больнице. И дома, и на работе она отзывчивая, доброжелательная, всегда поможет советом, выслушает, вникнет в проблему, протянет руку помощи. Она старается сделать все по-домашнему, чтобы всем было тепло и комфортно.

– Мама – еще и рукодельница, увлеклась алмазной мозаикой, – рассказывает Татьяна Делова. – Уже сделала много работ, есть даже с локомотивом – я повесила ее в своем кабинете на работе. Вместе с сестрой, тоже железнодорожницей, мы часто ходим к маме в гости, за чаем слушаем ее рассказы о прошлом. Она у нас оптимист и абсолютно уверена, что дорога возродится и будет работать так же успешно, как раньше. В 90-е годы тоже было непросто, но дорога выстояла благодаря людям, работавшим на предприятии. Сегодня все точно так же. Люди, такие как наша мама, – это главная ценность железной магистрали.

Елена Зелинская тоже пошла по стопам своей мамы. Ольга Григорьевна Босова работала оператором в группе учета в локомотивном депо Иловайск. В 1981 году в семье Босовых родилась дочь. После выхода из отпуска по уходу за ребенком Ольга Григорьевна перешла работать техником по расшифровке скоростемерных лент. Маленькая Лена с интересом наблюдала за мамой, когда приходила к ней на работу.

– Школьницей я любила смотреть, как фиксировались параметры работы локомотива: на скоростемерной ленте регистрируется каждое действие машиниста во время ведения состава, скорость, время и так далее, – вспоминает Елена Сергеевна. – На рабочем месте мама была очень собрана, старалась сделать все максимально точно и меня воспитывала на своем примере. Ее уважали в коллективе: Иловайск – город небольшой, и здесь все друг друга знают.

После окончания школы Елена не собиралась идти на железную дорогу и выбрала профессию повара-кондитера.

– У нас в семье все хорошо готовят, и именно мама привила мне любовь к этому делу. С детства помню, как собирались вместе мама, бабушка, их знакомые и лепили пельмени. Я тоже помогала.

– На железной дороге работали все – бабушка, дедушка, мама и папа, поэтому жизнь все равно привела меня на стальную магистраль, – улыбается Елена Сергеевна. – В 2001 году я поступила в Дебальцевский филиал Артемовского техникума железнодорожного транспорта на специальность бухучет. Мама всегда меня поддерживала, так случилось и в этот раз.

После окончания техникума Елена Зелинская поступила в локомотивное депо Иловайск, где работает и сейчас техником по расшифровке параметров движения локомотивов, как мама.

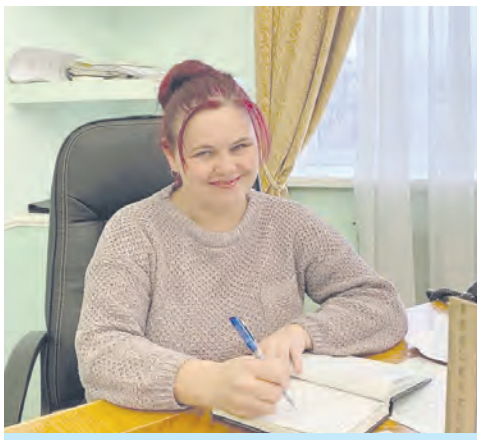
– Когда я только начинала работать, она давала советы, делилась опытом. В 2014 году мама вышла на пенсию с должности секретаря и сегодня занимается домашним хозяйством и внуками. Мой старший сын буквально вырос у бабушки, а сейчас дочка часто с ней остается, – рассказывает наша героиня. – Можно сказать, на маме держится наша семья. Мы часто собираемся вместе, любим поговорить за чаем с ароматной выпечкой. Брат с семьей сейчас живет в другом городе, но мы часто общаемся, не теряем друг друга из виду, а мама – будто связующее звено между всеми нами.

Виктория ШЕВКУНОВА

Годы учебы вспоминаем с благодарностью

В Международный день студентов сотрудники ФГУП «Железные дороги Новороссии» рассказали «Железнодорожнику Донбасса» о том, как обучение повлияло на их профессиональное развитие, поделились своими историями. Многие из наших героев успешно совмещали учебу с работой, что позволило им одновременно получать академические знания и развиваться в профессии.

Исполняющая обязанности главного инженера Иловайской дистанции по эксплуатации зданий и сооружений Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Елена Крутенко с теплотой вспоминает о том, как начиналась ее карьера.



Елена Крутенко

– Пройдя все ступени на железной дороге, я поняла, как работают люди «на земле» и чем живут мои коллеги, – делится Елена Михайловна. – Когда я стала руководителем, мне было важно знать, с чем им приходится сталкиваться, как ставить задачи и как контролировать результаты для улучшения работы в целом. Еще на старте я получила возможность глубже понять процессы, происходящие в нашей сфере, а моя рабочая специальность в сочетании с учебой стали хорошей платформой для применения полученных знаний.

В 1994 году после окончания Макеевкого ПТУ №106 Елена Крутенко начала работу на железной дороге учеником маляра в Иловайской дистанции по эксплуатации зданий и сооружений. В следующем году она поступила в Ясиноватский строительный техникум транспортного строительства на специальность «Строительство и эксплуатация зданий и сооружений». Успешно совмещая учебу с работой, Елена приобретала практический опыт.

В 2002 году Елена Михайловна была назначена освобожденным бригадиром, через год – производителем работ, а в 2008-м стала инспектором Иловайского участка, отвечала за эксплуатацию более 130 зданий и сооружений.

В 2021 году Елена Крутенко поступила в Донецкий институт железнодорожного транспорта на специальность «Строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей». В феврале 2023 года ей предложили должность исполняющего обязанности главного инженера Иловайской дистанции по эксплуатации зданий и сооружений.

– В настоящее время каждый отпуск и выходные дни я посвящаю подготовке к сессиям. Для меня крайне важно стать высококвалифицированным специалистом и улучшить свои навыки, – рассказывает Елена Михайловна. – Несмотря на свой 30-летний опыт, я убеждена, что нужно постоянно развиваться. Сейчас приходится осваивать новые нормативно-правовые документы и уметь применять их на практике. Учеба в институте дает мне возможность не только обновить и углубить теоретическую базу, но и освоить современные подходы и технологии, которые уже внедряются в нашей сфере.

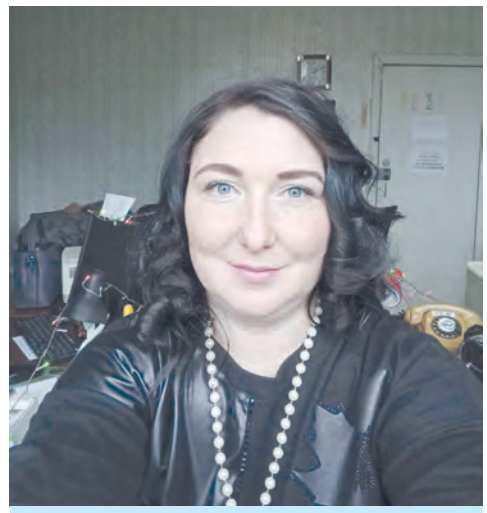
Распределитель работ Дебальцевской дистанции пути Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Виктория Шмидельская поступила на железную дорогу в 2020 году после обучения в Дебальцевском колледже транспортной инфраструктуры. Работала инженером по охране труда.

– Я с благодарностью вспоминаю студенческие годы, когда меня обучали преподаватели техникума, – говорит Виктория Георгиевна. – Все они обладали большим производственным опытом и передавали нам свои знания с глубоким пониманием предмета. Особенно запомнились слова моего замечательного преподавателя Галины Владимировны Андреевой: «Железная дорога всегда будет работать, что бы ни произошло, и ей нужны высококвалифицированные специалисты». Эти слова стали для меня настоящим девизом.

В нынешнем году Виктория Шмидельская успешно завершила заочное обучение в Донецком институте железнодорожного транспорта по специальности «Строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей». Годы учебы в институте пришлись на непростое время: сначала пандемия COVID-19, затем возобновление интенсивных боевых действий.

– Эти обстоятельства внесли свои коррективы в процесс обучения, но несмотря на сложности, институт стал для меня важным этапом в жизни, который необходимо пройти каждому для профессионального роста и саморазвития, – считает наша собеседница. – Трудности, с которыми мне пришлось столкнуться, лишь укрепили мои убеждения о важности образования и постоянного профессионального роста. Я горжусь тем, что смогла справиться с вызовами этого времени и завершить обучение. Теперь с оптимизмом смотрю в будущее, стремясь внести свой вклад в развитие железнодорожной отрасли, которая так важна для нашей страны.

Инженер технической группы вокзала Иловайск Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Елена Устименко окончила факультет управления процессами перевозок в Харьковском институте инженеров железнодорожного транспорта в 1993 году и сразу пришла работать дежурным по станции Иловайск.



Виктория Шмидельская

– Я выросла в городе железнодорожников Иловайске, поэтому даже не задумывалась о выборе профессии, – вспоминает Елена Владимировна. – После школы поступила в институт. Мое обучение пришлось еще на советский период, и я могу с гордостью сказать, что учебная программа тогда была очень хорошо отлажена. Мы проходили производственную практику по разным специальностям, что позволяло нам применять теоретические знания. Железная дорога – это единый организм, и молодые специалисты должны понять это еще в процессе обучения.

Елена Устименко

Елена Устименко получила опыт работы монтером пути, проводником пассажирских вагонов, приемосдатчиком груза и багажа, приемщиком поездов, оператором станционного технологического центра по обработке перевозочных документов, маневровым диспетчером.

– Когда пришла работать на станцию, уже прекрасно понимала технологию ее работы, что стало для меня неоценимым преимуществом. Наш институт стал для моего поколения настоящей школой, которая выдала путевку в жизнь. Мне повезло получить глубокие и разнообразные знания, которые необходимы для работы в железнодорожной сфере, – отметила Елена Устименко.

Ольга КРАМАРЕНКО

«Другого пути у нас нет и быть не может»

Ежедневно железнодорожники Новороссии делают свою работу – нелегкую и важную. По зову Родины на передовой или в трудовом тылу, все они совершают исторический подвиг, честно исполняя свой долг.

Тридцать семь лет трудится на дороге осмотрщик-ремонтник вагонов 6 разряда пункта технического обслуживания вагонов Кондрашевская-Новая вагонного депо Коммунарск Луганского филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии» Игорь Савенко. Уроженец Станицы Луганской, он, как и многие его односельчане, навсегда связал свою жизнь с крупным железнодорожным узлом Донецкой магистрали. Искренняя любовь к слесарному делу, знание автомобильного и вагонного хозяйства были привиты Игорю Анатольевичу его отцом, который много лет проработал водителем в вагоном депо Кондрашевская-Новая. Там же в 1987 году сразу после окончания школы слесарем авто-контрольного пункта начал свой трудовой путь и Игорь Савенко.

По собственному признанию железнодорожника, рабочий коллектив изначально воспринимался им, как одна семья – жили и трудились бок о бок, передавая знания из поколения в поколение. Сегодня он с гордостью называет себя человеком советской закалки – настолько значительный и качественный был получен опыт.

Еще одной важнейшей вехой в жизни Игоря Савенко стала служба в рядах вооруженных сил СССР. С 1988 по 1990 год он был армейским водителем на Байконуре – крупнейшем космодроме в мире. На его глазах совершались космические запуски, среди которых – единственный полет легендарного «Бурана».

– Трудно переоценить пользу, которую принесла мне служба в армии, – считает железнодорожник. – Спустя много лет, и это хорошо показал 2022 год, очень пригодились каждое слово, воспринятое там, каждый навык.

Вернувшись домой после срочной службы, Игорь Савенко продолжил работу на родном предприятии, со временем объединившимся с вагонным депо Коммунарск. Здесь прошли годы усердного труда, профессионального роста. В разные периоды – и упадка, и подъема – он оставался в родном коллективе, понимая всю ответственность своей работы.

– От нас во многом зависит исправность вагонов, а, следовательно, безопасность движения поездов, – уверен слесарь-вагонник. – С этим пониманием всегда и работали.

В 2014 году, когда начались сильные обстрелы, Игорь Савенко переехал с семьей в Луганск, но при первой же возможности вышел на работу в вагонном депо Коммунарск, участвовал в восстановительных работах по ремонту подвижного состава.

24 февраля 2022 года железнодорожник, как и многие его коллеги, встал на защиту родной земли с оружием в руках.

– Другого пути у нас нет и быть не может, – говорит Игорь Савенко. – Оба моих деда во время Великой Отечественной войны погибли в боях с нацистами: Михаил – под Ленинградом, Петр – здесь, на Донбассе. Поэтому, когда Родина отдает приказ, нужно идти без раздумий.

На фронте железнодорожнику очень пригодились и армейская подготовка, и профессионализм. Находясь с самого начала специальной военной операции на Изюмском направлении в противотанковых войсках, он отлично зарекомендовал себя на службе. Умение четко и качественно выполнять поставленные задания было отмечено командованием – Игорь Савенко был награжден медалью «За боевые заслуги».

Уволившись из вооруженных сил по состоянию здоровья, Игорь Анатольевич снова вернулся в депо, без которого не представляет свою жизнь.

Александр КОВАЛЕНКО

Черно-белое путешествие в прошлое

Память о самом лучшем и значимом, всплеск ностальгии и неожиданные открытия, историческая ценность и семейная реликвия – все это может быть заключено в небольшом кусочке фотобумаги. В честь Дня рассматривания старых фотографий, который ежегодно отмечается 5 ноября, мы узнали, насколько они важны для железнодорожников и какую роль играют в истории нашей магистрали.

Старейший машинист дороги тов. Халимонов беседует с будущими железнодорожниками. 40-е гг. XX века

В эпоху цифровизации абсолютное большинство фотографий делается легко, быстро и очень часто. У редкого человека в наше время нет смартфона и компьютера с сотнями, а то и тысячами подробных ежедневных фотоотчетов. Альбомы в соцсетях, гигабайты на флешках – все это, несомненно, удобно и полезно. Но тем ценнее для нас становятся старые фотографические карточки. Застывшее во времени мгновение может не просто порадовать приятными воспоминаниями, но подвигнуть к изменениям, мотивировать и вдохновить.

Не зря лучшие специалисты во всех сферах жизнедеятельности человека связывали свою жизнь с фотографией с самого момента ее появления. Будь то хобби или профессия, фотоохота или домашняя студия, искусство или наука, многим хотелось прикоснуться к таинству светописи – именно так переводится слово «фотография».

«Старший стрелочник» – одна из старейших фотографий. 20-е гг. XX века

Человеком, умеющим останавливать жизненные мгновения, является прекрасный фотограф, специалист и художник, многолетний сотрудник ДЦНТИ Владимир Степанович Литвиненко. Его сын – начальник службы пути Донецкого филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии» Александр Литвиненко с особым трепетом относится к фотоархиву отца.

– В таких фото меня всегда привлекают их явные отличия от тех фотографий, к которым мы все привыкли позже, во времена, когда процесс съемки и печати стал проще, – говорит Александр Владимирович. – Это и размер старых отпечатков – как правило, они малоформатные. Восхищают и фигурная кромка, и даже аромат, который исходит от них. Особенно трогательным моментом является наличие надписей. Видеть почерк близкого человека, которого уже нет рядом, дорогого стоит – он позволяет «прикоснуться» к нему на некоторое время. О подобных фотографиях можно говорить очень долго, рассматривать – еще дольше. Основное – это то, что они держат нас на связи с нашим прошлым.

С искренним почтением относится к старым фотоснимкам и.о. генерального директора ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» Игорь Лебезнев. Для него такие изображения – это, в первую очередь, фотографии, созданные дедом – контрразведчиком и военным корреспондентом, кавалером ордена Красной Звезды Андреем Бородиным.

– Почти всю Великую Отечественную дед прошел с любимым фотоаппаратом «Москва» на плече, – рассказывает внук фронтовика-фотографа. – Вместе они выбрались из множества передряг. Во время выполнения одного из заданий – сбора данных при артобстреле – осколок от разорвавшейся мины попал деду в бок, а второй, более опасный, по счастливой случайности пришелся именно на фотоаппарат.

О войне Андрей Николаевич Бородин говорить не любил, но многое за него могут поведать фотографии.

– После того как отбили Ленинград, дед прошел весь Северный фронт, принимал участие в штурме Берлина. Вместе с сослуживцами он даже сфотографировался на стене Бундестага – именно на той, где на знаменитом снимке Халдея стоит советский воин со Знаменем Победы в руках, – рассказывает Игорь Лебезнев. – После войны дед вернулся в разрушенную Зуевку, принимал участие в восстановлении поселка, работал в газете «Вестник». Оттуда и его фотоработы: строительство шахты «Коммунист», Зуевской ТЭС и, конечно же, родные донбасские просторы. Когда я смотрю на фотографии моего деда, сердце наполняется смешанными чувствами гордости и трогательности. В его глазах я вижу бесконечное мужество, отвагу и преданность Родине, которые запечатлены на каждом черно-белом изображении. Моя семья испытывает глубокую благодарность и уважение к деду за его подвиги и работу. Через его фотографии я чувствую общее с прошлым и горжусь этим.

Десятки тысяч снимков, каждый из которых – свидетельство своей эпохи, хранятся в уникальном фотоархиве Музея истории и развития Донецкой железной дороги. На старых фотографиях, представленных в экспозициях и хранящихся в запасниках музея, – ключевые моменты истории нашей магистрали. Здесь и первые послереволюционные вехи, и бурное развитие тридцатых, и героические годы Великой Отечественной войны, и самоотверженное восстановление, и колоссальный прогресс второй половины двадцатого века.

Как отмечает директор музея Игорь Белоусов, каждый, кто соприкоснется с фотоархивом Донецкой магистрали, найдет для себя свое.

– Лично для меня очень важны фотографии восьмидесятых годов, – признается Игорь Борисович. – Лица людей на них – это символы эпохального подъема нашего предприятия. При тогдашнем начальнике дороги Александре Кожушко среднесуточная погрузка превышала миллион тонн, весь коллектив магистрали работал на высочайшем уровне, аналогов которому не было во всем СССР. Трудовой пример, личный и коллективный, запечатлен на снимках тех лет. Радует, что на этих фотографиях есть и те люди, которые сейчас здравствуют и с радостью готовы рассказывать о своем бесценном опыте, до сих пор болеют за родную магистраль.

В музее можно увидеть фотографии заслуженных фотокорреспондентов – сотрудников газеты «Железнодорожник Донбасса», «Гудок» и других отраслевых изданий. Все они в свое время старались уловить и сохранить каждый исторический шаг работников дороги, ее путь в будущее, ставшее частью нашей жизни. Потому у нас и есть возможность радоваться этой уникальной возможности прикосновения к личной истории наших предшественников, ко всем этапам развития железных дорог Новороссии, и наша задача – сберечь это ценнейшее наследие.

Александр КОВАЛЕНКО

Радостные дни, полные новых открытий

С 16 по 20 ноября дети из творческих коллективов Иловайского Дома науки и техники Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» и юные спортсмены из Иловайского ФСК «Локомотив» побывали в Москве.

Увлекательная поездка, проходившая в рамках Всероссийской программы культурно-просветительских маршрутов для школьников ДНР, ЛНР, Запорожской и Херсонской областей «Культурная карта 4+85», подарила ребятам море впечатлений и возможность увидеть места, посетить которые они лишь мечтали.

– Это уже третья поездка воспитанников нашего ДНиТ в Москву в рамках программы «Культурная карта 4+85», – рассказала директор Дома науки и техники Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Людмила Дейниченко. – Мы постарались, чтобы как можно больше детей получили возможность посетить российскую столицу. Первая поездка состоялась в августе – тогда в увлекательное путешествие отправились дети возрастом 10-12 лет. В первой половине ноября поехали ребята 12-14 лет. Сейчас из поездки вернулась старшая группа – 15-17 лет. – Несмотря на то, что пребывание детей в столице длилось недолго – всего три дня, каждая поездка была по-своему уникальной и имела свое тематическое направление: «Наука», «Космос», «Наследие».

Ребята посетили множество значимых исторических мест, им посчастливилось побывать на выставке, посвященной обороне столицы в годы Великой Отечественной войны.

Дети посетили Государственную Третьяковскую галерею, планетарий, ВДНХ, парк «Зарядье» и даже побывали в Музее гаража особого назначения ФСО России, где представлены легендарные машины лидеров Российской Империи, Советского Союза и Российской Федерации. Каждый автомобиль – свидетель своей эпохи: от императорских Delaunay-Belleville и Mercedes до современных автомобилей Aurus.

Незабываемые впечатления оставили у ребят представление «Морская симфония» и мюзикл на воде «Буря. Остров волшебства» в центре океанографии «Москвариум».

Из Москвы дети вернулись с новыми знаниями и яркими эмоциями. Как подчеркнула Людмила Дейниченко, такие поездки помогают им открывать для себя культурное наследие России и вдохновляют их на дальнейшее творческое развитие.

ЖелезноДорожник Донбасса
Газета «Железнодорожник Донбасса» от 29.11.2024 г. №11 (11638)

Учредители: ГП «Донецкая железная дорога», Профессиональный союз работников Донецкой железной дороги
Издание зарегистрировано Министерством информации Донецкой Народной Республики.

Свидетельство о регистрации СМИ от 16.09.2016 г., серия ААА 000008
Адрес редакции: ДНР, 283012, г. Донецк, ул. Горновая, 2.
Тел. редакции: 84-98, 56-31.
(по транспортному - через 2, из города - через 319).
E-mail: press_gdn@mail.ru Главный редактор С.В. Коваль.

Адрес типографии: ДНР, 283018, г. Донецк, ул. Горная, 2.
Адрес издателя: ДНР, 283001, г. Донецк, ул. Артема, 68.
Дата и время подписания в печать: установленные по графику – 28.11.2024 в 17:00, фактические – 28.11.2024 в 17:00.
№ заказа тз 22655.г Тираж 5348 экз. Свободная цена.

«Я впервые услышала пение пчел»

Мягкий свет горящей свечи наполняет пространство уютом и создает атмосферу умиротворения, так необходимую в нашем современном суетном мире. Это особенно хорошо понимает Елена Пеленова, дежурная по железнодорожной станции Волноваха, которая уже несколько лет погружена в удивительный мир пчеловодства и создания свечей из пчелиного воска. Вместе с мужем Евгением они держат пасеку, изготавливают мед и находят радость и вдохновение в простых, но важных вещах.

У Елены Пеленовой бабушка и прабабушка были железнодорожницами и всю жизнь работали на станции Кураховка. Бабушка Мария Яковлевна Брянцева мечтала, чтобы внучка пошла по ее стопам, и Елена пообещала, что осуществит это желание. Поэтому после окончания школы девушка поступила в Донецкий институт железнодорожного транспорта. Она погрузилась в изучение выбранной профессии и с каждым годом все больше осознавала, насколько важна железная дорога для людей.

С 2012 года Елена начала свою карьеру на станции Еленовка в должности дежурной по станции. В 2015 году перевелась на станцию Волноваха, где встретила свою судьбу – машиниста электровоза локомотивного депо Волноваха Евгения Пеленова. Сейчас супруг Елены Андреевны работает дежурным по локомотивному депо Волноваха.

В 2018 году чета Пеленовых решила заняться пчеловодством, о котором давно мечтала. Организовали пасеку. Поначалу было непросто, но процесс оказался увлекательным, ведь пчелы – это особое сообщество со своими порядками и привычками.

– Каждый пчеловод по своей сути – экспериментатор. Нельзя просто купить пчел и ждать, пока они принесут мед, – говорит Елена Андреевна. – Быть пчеловодом – значит трудиться так же усердно, как и сами пчелы. Вся творческая часть работы с пчелами ложится на плечи мужа, который следит за процессом роения и уже научился самостоятельно выводить маток. Я впервые услышала пение пчел: когда матка ощущает рядом другую матку, она начинает петь. Это удивительно. У каждой пчелиной семьи свой характер. Например, мы купили две матки от одного заводчика: одна оказалась трудолюбивой, а у второй пчелы были ленивыми и лишь заботились о себе. В итоге нам пришлось заменить матку.

Зимой муж Елены занимается изготовлением рамок, ремонтом ульев, перетапливает воск, выбраковывает старые рамки. Заботы на пасеке не прекращаются круглый год, но самый ответственный месяц – август. В это время пчелиные семьи нуждаются в дополнительной подкормке и лечении, ведь существует множество различных болезней. Каждый улей требует тщательного осмотра и контроля.

– Работы на пасеке всегда много, она тяжелая и трудоемкая, – продолжает Елена. – Все нужно делать вовремя: недавно мы занимались подготовкой семей к зиме. Важно обеспечить достаточный запас корма – тут нет места жадности!

Раньше у Пеленовых были ульи в Волновахе и у мамы Елены в селе. Но после 2022 года они постепенно перевезли пчелиное хозяйство в деревню. Там недалеко находится липовая роща и можно получать вкусный липовый мед. К сожалению, во время боевых действий многие ульи были повреждены осколками, что было очень тяжело видеть.

В свое время Елена начала изготавливать свечи из пчелиного воска. Первые опыты в «свечном деле» начались еще в 2018 году, и за шесть лет Елена Пеленова успела накопить значительный опыт.

– Во время боев за город в 2022-м мы прятались в подвале, оставались без света. У меня был целый шкаф восковых свечей, но они закончились. Новые свечи приходилось делать под обстрелами, – вспоминает мастерица. – Я выходила из подвала, быстро топила воск и заливала его в формы. Через два-три часа они застывали, и я забирала их. Так мы пережили те страшные дни.

Сейчас, когда у Елены появляется свободная минутка, она с радостью занимается любимым делом – изготовлением свечей из пчелиного воска. Они не только красивые и ароматные, но и экологически чистые.

Для производства свечей необходим натуральный пчелиный воск, который вырабатывается пчелами «среднего возраста», 12-18 дней от роду. Воск выделяют специальные железы, расположенные на брюшке насекомого, поясняет наша собеседница.

Воск для свечей Елена вытапливает из ненужных пчелорамок. Горячий материал она заливает в специальные силиконовые формы, в которые предварительно продергивает хлопчатобумажный фитиль с помощью иголки. С нижнего конца будущей свечи фитиль обрезается под корень, а чтобы он не уплыл по горячей восковой «реке», его закрепляют зубочисткой.

– Я не ожидала, что работать с воском так сложно, но это – колоссальное удовольствие, хоть и довольно пожароопасное, – признается Елена. – Сначала это были литые свечи из пчелиного воска, потом мне стали интересны катаные из вощины. Когда в комнате стоит много свечей, они издают невероятный аромат. Свечи, изготовленные из натурального материала, выделяют множество полезных веществ, благоприятно влияющих на здоровье, если, конечно, нет аллергии на мед.

У Елены есть любимые силиконовые формы: «Божья матерь», «Мамина любовь», «Христос Воскрес». У каждой свечи – свое время горения, но свечи из воска лучше зажигать на 40 минут, поскольку потом забивается фитиль и выделяются продукты горения.

– Мне также интересны свечи из соевого воска в гипсе с деревянными фитилями. Они очень красиво и эстетично смотрятся, но процедура их создания сложная и долгая, – рассказывает Елена Пеленова. – Каждый тип свечи имеет свои особенности – от ароматов до визуального оформления. Свечи из вощины обладают уникальным шармом, особенно когда используются декоративные элементы, такие как поталь.

При создании свечей необходимо учитывать множество нюансов: температуру плавления, заливку, форму, толщину стенок, фитиль и материал формы. Много свечей сжигается при тестировании, чтобы подобрать правильный фитиль.

Елена делает свечи, в основном, из пчелиного воска, который имеет натуральный желто-песочный цвет. Она пробовала добавлять красители, но воск очень трудно поддается окрашиванию. Поэтому для творческих экспериментов она покупает соевый воск и вощину. В планах – приобрести специальный станок для изготовления вощины.

– Хочется развиваться, создать свою группу в соцсетях, в которой можно было бы делиться своими успехами, рассказывать о тонкостях производства меда, о создании свечей. Обмениваться опытом с другими мастерами. Но пока у нас еще маленький ребенок, времени на все не хватает, – признается Елена Пеленова.

Ольга КРАМАРЕНКО

Творческий конкурс «Зимняя сказка моей семьи»

В преддверии новогодних праздников для детей членов Дорпрофжел на железных дорогах Новороссии президиум Дорпрофжел объявляет конкурс художественного и литературного творчества на тему: «Зимняя сказка моей семьи».

Для участия в конкурсе приглашаются дети членов Дорпрофжел в возрасте 4-14 лет, проживающие на территории Донецкой и Луганской Народных Республик, Запорожской, Херсонской областей.

Дети от 4 до 10 лет могут представить на конкурс свой рисунок, выполненный в различной технике: карандашом, цветными карандашами, пастелью, углем, акварелью, гуашью, акрилом или маслом. Формат рисунка может быть А4 или А3.

Дети в возрасте от 10 до 14 лет могут представить авторское стихотворение. Оформить работу автор может по своему усмотрению или отправить в Дорпрофжел в электронном виде.

Для участия в конкурсе принимается только одна работа.

При оценивании художественных работ будут учитываться: соответствие теме конкурса; самостоятельность исполнения работы; качество исполнения рисунка, оригинальность, сложность техники исполнения в соответствии с возрастом участника; выразительность рисунка и замысла автора; интересное сюжетное решение.

Критерии оценки стихотворений: оригинальность авторского сочинения; соответствие теме конкурса; стройность ритма, точность рифм; использование классических поэтических приемов.

Работы принимаются до 10 декабря. Для участия в конкурсе в адрес организатора необходимо направить конкурсную работу, соответствующую требованиям, предъявляемым в номинациях конкурса, с указанием Ф.И.О. ребенка – автора творческой работы, а также места работы и контактного телефона родителя.

По итогам конкурса будут определены три победителя в каждой номинации (рисунок, стихотворение). Они получат ценные подарки.