

Спорт объединяет всех

12 и 19 июля в Донецком спорткомплексе «Нировец» прошли соревнования отборочного этапа IV железнодорожных спортивных игр РОСПРОФЖЕЛ «Мы вместе». Его организатором выступил Дорпрофжел на железных дорогах Новороссии.

В течение двух дней состязаний 36 железнодорожников - членов профсоюза, представляющих Донецкий, Луганский и Мелитополь-Херсонский филиалы, соревновались за место в сборной команде ФГУП «ЖДН», которая выступит в финале IV железнодорожных спортивных игр РОСПРОФЖЕЛ «Мы вместе».

Программа отборочного тура включала в себя несколько дисциплин: плавание на 100-метровой дистанции, поднимание туловища из положения лежа на спине, подтягивание из виса лежа на низкой перекладине 90 см, рывок гири 16 кг, сгибание и разгибание рук в упоре лежа на полу, наклон вперед из положения стоя на гимнастической скамье, бег на 100 метров.

Виталий Кухта, начальник службы электроснабжения Донецкого филиала ФГУП «ЖДН», участвует в спортивных играх «Мы вместе» уже второй год.

— Спорт для меня является важной частью жизни, которая не просто помогает поддерживать форму, но и наполняет энергией, вдохновляет, поднимает настроение, учит дисциплине, стойкости и настойчивости. Во время тренировки все проблемы отходят на задний план, восстанавли-



вается психологическое равновесие. Каждая тренировка — это маленькая победа над собой, которая наполняет позитивом. Неважно, какой вид спорта вы выберете — главное, чтобы он приносил радость и укреплял здоровье. Я надеюсь, что мой пример вдохновит других вести активный образ жизни.

Ольга Кравченко, и.о. начальника технического отдела вагонного депо Дебальцево-Сортировочное, раньше профессионально занималась плаванием. Она отмечает:

— Для меня игры «Мы вместе» — не только увлекательное занятие, но и возможность испытать спортивный азарт в борьбе за победу. Себе и коллегам я желаю удачи и спортивного духа.

Валерий Петряник, инспектор транспортной безопасности Мелитополь-Херсонского филиала ФГУП «ЖДН» с детства увлекается спортом: — Для меня физкультура — это

дисциплина, здоровье и заряд бодрости с самого утра. Соревнования «Мы вместе» привлекают своей атмосферой.

IV железнодорожные спортивные игры РОСПРОФЖЕЛ, посвященные 80-летию Победы в Великой Отечественной войне над фашистской Германией и 120-летию РОСПРОФЖЕЛ, проходят под лозунгом «Мы вместе» в знак преемственности и сохранения железнодорожных традиций, связи поколений.

— Эти уже ставшие традиционными соревнования ярко демонстрируют, что спорт учит дисциплине, выносливости и единству, — отметил председатель ДОРПРОФЖЕЛ на железных дорогах Новороссии Михаил Чаленко. — По общим результатам отборочных этапов лучшие спортсмены трех филиалов войдут в сборную ФГУП «ЖДН», которая 25 сентября отправится в Кисловодск для участия в финальном этапе.

О раскрытии информации

Во исполнение Федерального закона от 17.08.1995 №147-ФЗ «О естественных монополиях», постановления Правительства Российской Федерации от 27.11.2010 №939 «О стандартах раскрытия информации субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок», с целью обеспечения свободного доступа к информации ФГУП «Железные дороги Новороссии» о регулируемой деятельности в сфере железнодорожных перевозок на официальном сайте ФГУП «Железные дороги Новороссии» (<https://gd-n.ru/>) предоставлена информация о регулируемой деятельности ФГУП «ЖДН» в сфере железнодорожных перевозок. С информацией можно ознакомиться в разделе «Деятельность», перейдя по ссылке <https://gd-n.ru/tablica-7/>.

Донбасс промышленный

30 июля 2025 года в Центральном музее железнодорожного транспорта Российской Федерации в Санкт-Петербурге откроется выставка «Донбасс промышленный. К 155-летию Донецкой железной дороги».

Соорганизатором проекта выступил Музей истории и развития Донецкой железной дороги, который в этом году отмечает 25-летний юбилей. «Донецкая магистраль советского периода сыграла огромную роль в развитии промышленности региона и всей страны, — рассказал начальник подразделения по сохранению исторического наследия Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Игорь Белоусов. — Выставка в ЦМЖТ РФ, старейшем научно-техническом музее страны, расскажет о прошлом, настоящем и будущем железных дорог Донбасса. Ряд экспонатов для нее предоставил наш музей».



«Наша скрупулезность — залог безопасности»

Внимательность, точность и скрупулезность — ключевые качества работников вагонного хозяйства. Дождь или снег, жара или мороз, близость линии фронта и опасность внезапных обстрелов... Даже в самых сложных условиях они добросовестно выполняют свою главную задачу — содержание вагонного парка в исправном состоянии для обеспечения грузовых и пассажирских перевозок в соответствии с требованиями безопасности движения. В канун профессионального праздника — Дня вагонника — представители этой важнейшей профессии рассказали, почему эта работа стала для них истинным призванием.

— Мне очень нравится моя работа, — говорит Александр Дивак, осмотрщик-ремонтник вагонов 5 разряда вагонного депо Волноваха Донецкого филиала ФГУП «ЖДН». — Мы отвечаем за исправность вагонов, а значит — за безопасность перевозки грузов и пассажиров. От нашего профессионализма зависит надежность всего железнодорож-

ного транспорта.

Александр Дивак — один из опытейших сотрудников вагонного депо Волноваха. Своей профессии он посвятил почти четверть века. На предприятие поступил после окончания Ясиноватского железнодорожного училища №69, где получил две профессии: осмотрщик вагонов и проводник пассажирских вагонов.

— Уже на следующий день после защиты диплома я пришел устраиваться на работу в вагонное депо Волноваха, — вспоминает Александр Сергеевич. — Затем сразу без отрыва от производства поступил на заочное отделение Славянского техникума железнодорожного транспорта. Через год после его окончания решил получить высшее обра-

зование по своей специальности и поступил в Харьковскую академию железнодорожного транспорта, которую окончил в 2011 году.

Вопрос о выборе профессии перед Александром никогда не стоял. Он пошел по стопам родителей-вагонников. Отец Сергей Иванович Дивак до самой пенсии трудился осмотрщиком вагонов, и даже потом продолжал работать старшим смены. Мама Любовь Григорьевна почти всю жизнь работала смазчиком вагонов.

Именно отец стал наставником для Александра Дивака, помогая сыну сделать первые шаги в специальности.

— Еще школьником я был на работе у отца. Он рассказывал мне об устройстве вагона, о распространенных поломках. Поэтому, когда я по-

ступил в училище, уже имел представление о многих вещах, — вспоминает Александр Сергеевич. — Отец был очень требовательным, при этом обладал талантом понятно и доходчиво объяснять даже самые сложные моменты. Он уделял внимание каждой детали в работе, подчеркивая, что в нашем деле мелочей не бывает. Я очень благодарен отцу за поддержку и опыт, которым он со мной делился.

На протяжении 10 лет Александр Дивак работал осмотрщиком вагонов, затем как опытный специалист был переведен на должность инженера по приемке вагонов в службу вагонного хозяйства Донецкой железной дороги. После этого продолжил работать осмотрщиком-ремонтником вагонов.

(Продолжение на стр. 2)

«Наша скрупулезность – залог безопасности»

(Окончание. Начало на стр. 1)

За высокий профессионализм Александр Дивак не раз был отмечен грамотами и благодарностями руководства и профсоюза вагонного депо Волноваха.

– В настоящее время я осматриваю по большей части грузовые вагоны, –



Александр Дивак

рассказывает Александр Сергеевич. – Внимательно проверяю каждый. У меня 5-й профессиональный разряд, поэтому я имею право самостоятельно устранять некоторые поломки. Например, заменять соединительные рукава, концевые краны, тормозные колодки, другие детали тормозного оборудования. Эти элементы со временем изнашиваются, поэтому мы регулярно их меняем. Также имею право проводить замену автосцепного устройства, механизмы которого также подвержены износу. Если проблема серьезная, вагон отцепляют и отправляют на ремонт в депо.

«Здоровый» вагон или «больной» Александр Сергеевич с легкостью может определить визуально и на слух. Каждый вагон осматривают дважды, чтобы проверить его состояние более качественно.

– Чтобы не упустить ни одну деталь, в смене работаем tandemом: состав осматриваем с двух сторон по четкой схеме и в определенной последовательности. Секрет успеха – это встреча поезда «сходу», – делится профессиональными тонкостями наш собеседник. – Когда поезд прибывает на станцию, мы с напарником его уже встречаем, чтобы оценить состояние. Некоторые неисправности заметны только в движении. Мы смотрим, как ведет себя вагон: если он скачет или есть вибрации, это может указывать на проблемы с колесными парами, тележками или автосцепкой. На слух также можно определить неисправность колесной пары. Если она исправна, то почти не издает звуков при движении по рельсу. Но если есть навар, ползун или выщерблины, звук становится заметным, и я отмечаю номер вагона, чтобы позже осмотреть его более тщательно. Это помогает быстрее и качественнее выявлять проблемы. Также важно обращать внимание на буксовый узел. Потрескивания или подергивания могут указывать на неисправности, которые нельзя игнорировать – они могут привести к серьезным последствиям.

Смена Александра Дивака длится 12 часов. За это время он осматривает от 500 до 700 вагонов.

– Работа осмотрщика-ремонтника вагонов физически тяжелая, но одновременно и очень интересная, – признается железнодорожник. – За смену приходится наматывать не один десяток километров и работать в любую погоду: дождь, снег, жару или мороз. Вагоны должны быть осмотрены – поезда стоять не будут. Но именно в этом есть своя прелесть: приятно осознавать, что ты выполнил работу хорошо, на совесть, и благодаря, в том числе, твоим стараниям железная дорога продолжает движение.

Роман Назаренко, осмотрщик-ре-

монтник вагонов 5-го разряда вагонного депо Иловыйск Донецкого филиала ФГУП «ЖДН», работает на железной дороге 14 лет. В 2011 году он пришел на предприятие по совету родителей, которые всегда считали работу на железной дороге стабильной и престижной. Через год он окончил Краснолиманскую дортехшколу, получил удостоверение осмотрщика-ремонтника вагонов. С тех пор Роман Игоревич успешно применяет свои знания на практике и искренне признается: «Я свою работу люблю!»

– В работе вагонника главное – внимательность. От нашего зоркого взгляда зависит безопасность движения на железной дороге, – говорит он. – Мы трудимся при любой погоде, смена длится 12 часов. Даже в праздники или дни рождения мы на работе. Но я привык к такому графику, люблю свою профессию и не променяю ее ни на какую другую.

Освоить непростую, но важную работу Роману Назаренко помог его наставник.

– Осмотрщик-ремонтник вагонов обязан знать устройство вагона до мельчайших деталей, – отметил Роман Игоревич. – Это приходит с опытом. Когда я поступил на железную дорогу, меня многому научил начальник ПТО Харцызск Вадим Леонидович Гришин. Я был очень любопытный, задавал множество вопросов, и он на все терпеливо отвечал, доходчиво объяснял. Вадим Леонидович уже не работает на железной дороге, но его я считаю эталоном в нашей профессии.

В течение смены Роман Назаренко самым тщательным образом исследует вагоны: состояние ходовой части, автосцепного устройства, кузова и рамы, проверяет тормозное оборудование. Действует, как учили старшие коллеги: если какая-то деталь «зацепила», нужно вернуться и проверить еще раз.

– Осмотрщику-ремонтнику нужно быть не только предельно внимательным, но и обладать музыкальным слухом, – отмечает железнодорожник. – Каждую колесную пару мы простукиваем контрольным молотком, затем, как положено, осматриваем с внешней стороны и с помощью фонаря – с внутренней, производим шаблонами обмер для обнаружения дефектов и износов. Они могут «затаиться» в любом узле – в устройствах тормозной системы или внутри буксы. Благодаря такому алгоритму действий без внимания не остается ни один узел, ни одна деталь.

Некоторые выявленные неисправности Роман Назаренко устраняет на месте. Но есть и те, которые требуют более серьезного подхода.



Роман Назаренко

– Когда я только пришел работать осмотрщиком-ремонтником, мы со старшим смены осматривали вагоны на станции Харцызск и я выявил крайне редко встречающийся дефект – трещину обода колеса, – вспоминает Роман Игоревич. – Даже маленькое повреждение такого рода может стать серьезной угрозой безопасности движения. Я сразу же сделал пометку мелом и сообщил

о находке. Вагон отцепили и направили в участок текущего ремонта. Таким образом были предотвращены возможные серьезные последствия во время движения. Этот случай стал самым запоминающимся моментом в моей работе.

Сейчас Роман Назаренко отвечает за обслуживание вагонного парка на станциях Харцызск и Ханженково. В связи с нехваткой кадров к его зоне ответственности добавилась станция Криничная.

– Мы обслуживаем вагоны Донецкого, Луганского и Мелитополь-Херсонского филиалов, а также с других территорий Российской Федерации, – объясняет Роман Игоревич. – После прибытия или отправки вагоны сортируются и группируются для формирования новых составов. Их тоже нужно осмотреть, поэтому мы повторно проверяем крепление соединительных рукавов, автосцепку и другие элементы. Кроме того, проверяем вагоны, которые передаем промышленным предприятиям для погрузки. Перед выдачей и после возврата мы тщательно осматриваем их состояние.

За долгие годы работы на транспорте Роман Назаренко выработал профессиональную привычку к бдительности. Здесь тесно сочетаются не только техническая грамотность, но и трудолюбие, исполнительность, дисциплина.

Вагонное депо Иловыйск он считает родным. И даже в самые сложные времена он оставался верным своему предприятию.

– Я не покинул его даже в самые трудные времена. В 2014 году, когда украинцы девять месяцев не выплачивали зарплату, мы все равно продолжали работать. Кто-то уехал, кто-то сменил род деятельности, а я остался. Ведь здесь – мои коллеги и дело, которое мне по душе, – говорит Роман Игоревич. – Уже многие годы наша работа связана с постоянными рисками. Прилететь может куда и когда угодно. Бывало, что падало совсем рядом. Но я уверен, что мы справимся со всеми трудностями: у нас стальная не только магистраль, но и люди!

Олег Одинцов, осмотрщик-ремонтник вагонов 5 разряда вагонного депо Луганск Луганского филиала ФГУП «ЖДН» – настоящий мастер своего дела. Его внимание к деталям и большой опыт позволяют выявлять даже самые малозаметные дефекты в конструкции вагонов, обеспечивая высокий уровень безопасности и надежности подвижного состава.

На железной дороге Олег Одинцов трудится 17 лет. Он признается, что именно здесь нашел свое призвание.

– В моей семье не было транспортников, но я с ранних лет мечтал о работе на стальной магистрали, – рассказывает Олег Николаевич. – Мы жили в Станице Луганской, рядом со станцией Кондрашевская Новая, и железная дорога проходила совсем близко от нашего дома. Я часами мог наблюдать за тем, как составы мчатся вдаль. Эти моменты оставили неизгладимый след в моей душе и определили выбор профессии.

Олег Одинцов уверенно шел к своей мечте. После школы он поступил в Луганский техникум транспортного строительства на отделение «Строительство, ремонт и эксплуатация железных дорог». Затем получил высшее образование в Восточном украинском государственном университете по специальности «Организация перевозок и управление на железнодорожном транспорте».

– В вагонном депо Луганск я начал слесарем по ремонту подвижного состава. Через год после обучения в Краснолиманской дортехшколе был переведен осмотрщиком-ремонтником вагонов. Затем трудился мастером пункта технического обслуживания. Полтора года я проработал на станции Кондрашевская Новая, но снова вернулся

в депо. Меня привлекала профессия осмотрщика вагонов – эта работа требует крепких знаний, точности, умения работать в команде.

Сейчас в вагонном депо Луганск обслуживают пригородные поезда сообщением Ясиноватая – Кондрашевская Новая и Луганск – Лантратовка.

– Мой рабочий день на станции Луганск начинается в 7:30, – рассказывает Олег Николаевич. – Перед отправлением поезда, мы осматриваем вагоны, выполняем полное опробование тормозов. После проверки я выдаю машинисту справку формы ВУ 45 об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии, и только после этого поезд отправляется в рейс.

Непосредственно в вагонном депо Луганск осуществляется обслуживание вагонов в объеме ТО-1 и ТО-3.

– ТО-1 включает проверку и при необходимости ремонт ходовой части, ударно-тягового и тормозного оборудования, – объясняет Олег Одинцов. – ТО-3 проводится на специализированных путях с отцепкой вагонов. Их поднимают, проверяют тормозное и автосцепное оборудование, геометрические параметры колес, визуально осматривают колесные пары и проводят техническое обслуживание систем и оборудования. Также проверяют тележки и подвагонное оборудование, при необходимости производят замену. Тележки очищают, сварные швы осматривают на наличие трещин.



Олег Одинцов

Колеса тщательно замеряют, чтобы убедиться, что все параметры в норме.

По глубокому убеждению опытного вагонника, главное в его работе – скрупулезность и ответственный подход.

– Как и у хирургов, у нас ошибки недопустимы. Последствия могут быть непредсказуемыми, – считает он. – Как-то в 2011 году я осматривал фирменный скорый поезд Луганск – Киев. Обнаружил трещину в ободу колеса. Это опасный дефект, из-за которого вагон может сойти с рельсов. В нашей профессии важно быть бдительным, ведь на кону – человеческие жизни.

Олег Николаевич также хорошо помнит работу в горячем 2014 году:

– Работать приходилось под обстрелами. Люди были напуганы, многие уезжали. Помню, как осматривали вагоны, когда снаряды начали ложиться совсем рядом. Страшно было, но мы не останавливались, выполняли свою задачу.

Сейчас Олег Одинцов, как и весь коллектив вагонного депо Луганск, мечтает об одном: чтобы наступил мир и из Луганска стали ходить не только пригородные поезда, но и поезда дальнего следования.

– Мне нравится моя работа, и я мечтаю, чтобы на железной дороге по полной закипела жизнь, чтобы снова пошли поезда в Москву и Крым. Железная дорога – это артерии страны, и я верю, что они снова начнут пульсировать, наполняя жизнь энергией движения.

Елена СУШКОВА

Здесь помогут избавиться от стресса



Психолог Елена Борисова и машинист тепловоза Сергей Петренко

Елена Борисова работает в Мелитопольском локомотивном депо с 2006 года. До недавнего времени она проводила психофизиологические обследования локомотивных бригад, а после перехода на российские стандарты это требование распространилось на ряд других профессий. Теперь в этом перечне – машинисты автомотрис, дежурные стрелочного поста, дежурные по переезду, диспетчеры, составители и др.

– Психофизиологическое обследование проводится с помощью специальных программ на диагностическом комплексе. Я прошла обучение в Москве для работы на нем и имею соответствующие сертификаты. В данном тестировании субъективное мнение психолога минимальное, что исключает какую-либо предвзятость, – рассказала Елена Владимировна.

Психолог проводит первичные и периодические обследования.

– Первичные проходят вновь поступающие на работу сотрудники и те, кто меняет вид движения. Периодические – уже допущенные к работе специалисты, – поясняет Елена Борисова. – Успешное прохождение проверки дает допуск на три года. А если выявляются ограничения, присваивается вторая или третья группа допуска. Вторая группа подлежит проверке раз в два года, третья – ежегодно.

Проверка предусматривает тестирование на скорость и точность реакции, бдительность, стрессоустойчивость, готовность к экстренным действиям, работоспособность нервной системы и другие параметры.

Случается, что по результатам периодического обследо-

вания у работника снижается группа профпригодности. Например, не соответствует нормативу такое качество, как переключение внимания или стрессоустойчивость. В этом случае психолог проводит беседу, выполняет дополнительное обследование с целью выявления причины. В зависимости от этого рекомендуются коррекционно-восстановительные мероприятия.

– Раньше мы разрабатывали психологические памятки для локомотивных бригад, чтобы они могли тренировать необходимые навыки дома или на занятиях со мной, – говорит Елена Владимировна. – А сейчас у нас в психофизиологическом комплексе есть специальный тренажер для тренировки навыков, которые по каким-то причинам ухудшились. В свободное от работы время сотрудники могут прийти и потренироваться, чтобы получить допуск к работе.

Еще одна важная задача психолога – проверка совместности членов локомотивных бригад. Она работает с машинистами-инструкторами и проверяет, насколько хорошо члены бригад взаимодействуют друг с другом. Необходимо, чтобы машинист и его помощник не только были совместимы по характеру и темпераменту, но и отвечали определенным психофизиологическим критериям. Это крайне важно для обеспечения безопасности на транспорте.

Учитывая напряженный темп и особые условия работы локомотивных бригад в современных реалиях большая роль отводится психокоррекционному направлению. Так, после транспортных происшествий работникам, входящим в группу риска, назначаются коррекционные программы. Они включают в себя сеансы релаксации и мобилизации, обучение методам саморегуляции, занятия на игровом тренажере для профилактики и снятия стресса методами биологической обратной связи. Все это помогает членам локомотивных бригад восстановиться после трудной работы.

– В стрессовой ситуации я советую сотрудникам выполнять простые упражнения, например, осваивать дыхательные техники. Они помогают контролировать эмоциональный фон и снижать общую психологическую нагрузку, – отмечает Елена Борисова. – Попробуйте сделать вдох через нос, считая до двух, затем медленно выдохните через рот, расслабляя мышцы брюшной стенки и считая до шести. Повторите несколько раз. Это простое дыхательное упражнение эффективно помогает справляться с эмоциями и стрессом. Хороший результат показывает и техника «Пять чувств». Она включает в себя задания, направленные на осознанное восприятие окружающего мира: назвать пять предметов, которые видишь, пять предметов, которые ощущаешь телом, три звука, два запаха и

вкус. Эти упражнения помогают снизить напряжение и вернуть чувство контроля.

Кабинет психоэмоциональной разгрузки помогает снять напряжение, избавиться от тревоги, стресса. Он рассчитан на пять человек. Помещение с мягкими желтыми креслами, телевизором и аквариумом оформлено в спокойных тонах. Здесь установлена люстра Чижевского, она работает на основе ионизации воздуха, что способствует улучшению его качества и создает более здоровую среду для человека. Легкая музыка добавляет умиротворенности.

Помимо бесед и консультаций, психолог проводит сеансы ароматерапии с использованием эфирных масел, привезенных из Никитского ботанического сада. Здесь же можно выпить успокаивающий фиточай.

Елена Борисова оказывает психологическую помощь не только работникам депо, а и их детям. Она работает с тревогами, страхами и стрессовыми состояниями, включая посттравматические синдромы, ситуациями адаптации.

– В последние годы увеличилось количество обращений, связанных с разводами. Люди просят помочь в решении семейных конфликтов, – говорит Елена Владимировна. – Она старается найти нужные слова для каждого и очень радуется, когда в семье наступает лад.

Ольга КРАМАРЕНКО

Наставник – это забота и ответственность

С начала своей трудовой деятельности электромонтер контактной сети Анатолий Любчик усвоил главный урок: если в чем-то сомневаешься, вне зависимости от стажа работы, не стесняйся посоветоваться с более опытным коллегой. Сам он на протяжении многих лет делится опытом с молодыми сотрудниками, стараясь максимально доходчиво донести информацию, помогая им освоиться в профессии.

Анатолий Любчик работает электромонтером контактной сети 6 разряда района контактной сети Штеровка II группы Луганской дистанции электроснабжения Луганского филиала ФГУП «ЖДН».

– Поначалу я работал электрослесарем в дистанции пути, а в 2000 году перешел в цех, где работаю в настоящее время, – рассказал он. – Когда я сам только начинал работать, моим наставником был Сорока Сергей Иванович. Сейчас мы с ним трудимся в одном цехе.

Анатолий Иванович очень ответственно относится к выполнению своих трудовых обязанностей, такому же подходу к работе учит молодежь. В числе его учеников – Тимофей Омельченко, Михаил Черных, Андрей Козлов.

– Наша работа требует предельного внимания. Рабочий процесс у нас не начинается, пока мы не убедимся, что узел, с которым предстоит работать, полностью обесточен. Не зря говорят, что электрик, как сапер, ошибается

один раз. Этому принципу я обучаю новичков. Ведь безопасность – превыше всего. Все должны вернуться с работы домой живыми и здоровыми.

Анатолий Любчик признается, что наставничество ему помогает в работе.

– Когда с молодыми ребятами проговариваю некоторые рабочие моменты, объясняя правильный алгоритм действий, это помогает и мне систематизировать информацию, которой я владею.

Энергетики тесно взаимодействуют с движженцами, дежурными по станции.

– У них сейчас трудится немало молодежи, и перед началом наших работ я всегда инструктирую их, когда, на каком участке и на каком пути они будут осуществлять, – рассказывает Анатолий Любчик. – Обязательно информирую о том, какое и где будет напряжение в процессе проведения работ. Мы всегда проводим занятия по электробезопасности, учим ответственности.

В рабочих командировках Анатолий



Михаил Черных, Роман Акименко и их наставник Анатолий Любчик

Любчик встречается со специалистами из других участков. Они обмениваются опытом, обсуждают, как можно оптимизировать рабочий процесс, делятся рационализаторскими решениями. Примером тому – самодельный крюковой инструмент, изобретение энергетиков Волновахского узла. С помощью этого приспособления можно осуществить зигзаг на контактной опоре сразу из двух проводов, а не по одному, как это делается обычно.

Еще один пример – приспособления, которые энергетики стали использовать при замене подвесных изоляторов для

ускорения рабочего процесса.

– Нередко бывает, что временной диапазон для выполнения тех или иных задач в силу разных причин укорачивается, и чтобы не допустить ошибки, мы стараемся друг друга контролировать. В том числе следим за правильной последовательностью сборки и разборки узлов, ведь малейшее нарушение алгоритма действий может привести к тому, что значительную часть работы придется переделывать, а это – потеря драгоценного времени.

Алексей КУЧЕРЯВЫЙ

Семья – самое важное в нашей жизни



Дмитрий Андреевич Дубина – отличный семьянин. Вместе с женой они прошли долгий жизненный путь, полный испытаний, вырастили сына – защитника родной земли. 8 июля супружеская пара Дубина Дмитрий Андреевич и Дубина Евгения Юрьевна была удостоена медали «За любовь и верность» и награждена Грамотой организационного комитета по проведению Дня семьи, любви и верности в Российской Федерации – за сохранение традиционных семейных ценностей, добросовестный труд на благо Отечества, а также воспитание детей достойными членами общества.

– Семья – это самое важное, что есть в жизни каждого человека, – говорит Дмитрий Дубина. – Для меня это в первую очередь – источник тепла, уюта, душевного спокойствия, поддержка даже в самых сложных ситуациях. Моя жена – самый близкий и важный человек в моей жизни, она всегда рядом. Я благодарен судьбе за нашу крепкую связь. Вместе мы прошли через многое – делили и радости, и трудности, но всегда оставались надежной опорой друг для друга.

Дмитрий Дубина посвятил свою жизнь Донецкой железной дороге. Ра-

ботал локомотивным диспетчером в управлении дороги, помощником машиниста, машинистом. В 2023 году он вышел на пенсию и сейчас трудится инженером по охране труда в Учебном центре профессиональных

квалификаций. Евгения Юрьевна – воспитатель в детском саду №5 в городе Ясиноватая. – Я познакомился с ней в апреле 1992 году. Пришел к маме на работу в детский сад и увидел Женю. Они стояли рядом, а дети из их групп вместе играли, – вспоминает наш собеседник. – Меня сразу привлекли ее очарование и скромность. Завязался разговор, общаться с ней было легко и интересно. Затем мы снова встретились. Я предложил проводить ее домой, и она согласилась. Потом пригласил на свидание. Очень волновался, что откажет. Но все получилось. Купил букет роз, и мы провели замечательный вечер: гуляли по Ясиноватой, сидели в парке и ели мороженое. Я до сих пор с теплотой вспоминаю те мгновения.

Отношения молодых людей развивались стремительно: уже в августе Дмитрий сделал Евгении предложение, а 19 сентября они поженились. В 1996 году у супругов родился сын.

– Рождение Елисея стало для нас самым счастливым моментом, – улыбается Дмитрий Андреевич. – С самых ранних лет мы учили его уважать старших, жить честно, принимать самостоя-

тельную ответственность. История семьи инженера по охране труда Учебного центра профессиональных квалификаций Дмитрия Дубины началась 33 года назад. «Мы отмечали свадьбу в кругу самых близких родных и друзей. Пели, танцевали, – вспоминает Дмитрий Андреевич. – Но больше всего запомнилось, как в ЗАГСе мы с тогда еще будущей женой ставили подписи, надевали друг другу кольца, как сказали: «Да». С этим «Да» мы с Евгенией Юрьевной идем вместе все эти годы».

тельные взвешенные решения.

Вместе с другими жителями прифронтовой Ясиноватой супруги долгие годы жили и работали под обстрелами.

– События 2014 года оставили глубокий след в жизни каждого из нас, – говорит Дмитрий Дубина. – В наш дом было три прямых попадания. От прилета града квартира над нами полностью сгорела. В то время не было электричества и воды. Я постоянно думал о том, что, если вдруг произойдет что-то страшное, главное – успеть закрыть собой жену и сына.

Еще одним серьезным испытанием для семьи Дмитрия и Евгении Дубины стали события 2022 года. Их сын Елисей, как и многие жители Донецкой Народной Республики, встал на защиту Родины.

– Мы, конечно, очень переживали за него. Елисей участвовал в боях под Херсоном, Николаевом и Мариуполем. Ему пришлось пройти через многое, и по состоянию здоровья он был комиссован. Мы гордимся сыном и счастливы, что сейчас он рядом с нами.

Любимый праздник в семье – Новый год, а самые почитаемые – День Победы и День железнодорожника.

– В нашей семье всегда чтит традиции. Нас так воспитывали, и мы учили этому сына. 9 Мая для нас особенный день. В 1944 году в боях за Крым погиб мой дедушка по папиной линии. В Великую Отечественную войну отдал жизнь за Родину и два моих двоюродных деда. Также мы всегда отмечаем День железнодорожника – и мой отец, и я посвя-

тили этой профессии всю жизнь. Папа начинал кочегаром паровоза, а когда вернулся после срочной службы в армии, паровозов уже не было. Он поработал слесарем, потом отучился и стал помощником машиниста тепловоза, а затем – электровоза. После выхода на пенсию он работал еще почти 10 лет. Помню, как в школьные годы я ездил с ним на электровозе. Это и привило мне любовь к железной дороге.

Евгения Юрьевна – тоже из семьи потомственных железнодорожников. Ее прадед Сергей Дмитриевич Дойбан был машинистом-инструктором на станциях Долинская, Знаменка и Топки. Второй прадед Степан Петрович Кучерявенко работал путевым обходчиком в Харьковской области. Дед Николай Степанович Кучерявенко был машинистом-инструктором в Аягузе, затем перешел в органы госбезопасности на транспорте, служил в Ясиноватой. Отец Юрий Иванович Портяной начинал мастером СМП-387, затем был назначен заместителем начальника поезда. Участвовал в строительстве парка Восточного прибытия станции Ясиноватая. Мама Маргарита Николаевна Портяная работала инженером-связистом в ШЧ-5. Сама Евгения начинала работать в детском саду, подведомственном железной дороге, пока его не передали под управление городу.

Любимое занятие семьи Дмитрия и Евгении Дубины – путешествия на поезде. До начала боевых действий на Донбассе они посетили много городов России.

– Наша страна удивительная, с множеством интересных и выдающихся мест, – отмечает наш собеседник. – У нас здесь живет много родственников. Сейчас из-за боевых действий, к сожалению, возможности путешествовать у нас нет. Но мы верим: когда наступит мир, мы снова отправимся в любимые семейные поездки.

Елена СУШКОВА

«Главное богатство – это наши дети»

Железная дорога соединяет не только города и страны, но и судьбы людей. Василий и Елена Проскурины встретились в 1994 году. В канун Дня любви, семьи и верности они поделились с читателями «ЖДН» историей своего совместного пути, напомнили, как важно в жизни уметь ждать, надеяться и верить.

Василий Проскурин – электромонтер по ремонту воздушных линий электропередачи 5 разряда мастерского участка Семейкино III группы Луганской дистанции электроснабжения Луганского филиала ФГУП «ЖДН». С женой Еленой они растят пятерых детей – это их главное богатство.

С будущей супругой Василий Вячеславович познакомился больше двадцати лет назад, но помнит этот день до мельчайших подробностей, будто это было вчера.

– Я пришел в гости к однокласснику и там увидел Елену – настоящую красавицу, – рассказывает он. – Познакомились, стали встречаться. Оказалось, у нас много общих интересов. Обоим нравилось ходить на концерты, выезжать на отдых на природу. Потом я ушел служить в армию, а Лена меня ждала.

– Наши семьи были удивительно схожи, – вторит мужу Елена Викторовна. – Родители работали на железной дороге:

мои – в СМЭУ Луганск, у мужа отец был начальником района контактной сети Семейкино, там же трудилась и его мама. В каждой семье было по трое детей.

Свадьбу Елена и Василий сыграли в 1998 году. Вскоре родилась дочь Катя – их первенец. На тот момент глава молодой семьи уже работал электромонтером по обслуживанию высоковольтных линий электропередачи 3 разряда в Луганской дистанции электроснабжения – он пошел по стопам родителей. Елена не сразу пришла на железную дорогу, трудилась в угольной отрасли. Сейчас она работает дежурной по переезду.

Главными для женщины всегда были заботы о семейном очаге, о муже и детях, а их у четы Проскуриных уже пятеро.

– Ничего сложного в совмещении работы и воспитании детей нет, – говорят наши собеседники. – Главное – это любовь и взаимопонимание, если они есть, все остальное сложится. Старшие дети помогают

с младшими.

У всех пятерых есть склонность к точным наукам – это заслуга папы, который отлично знает физику и передает свои знания детям.

– Василий очень предан семье. Хотя без разногласий, конечно, не обходится, – признается Елена Викторовна. – Но мы всегда стараемся быстро разобраться в проблеме, открыто разговариваем друг с другом, принимаем компромиссные решения. И у нас все получается!

Супруги Проскурины на собственном опыте убедились, как важна для каждого члена семьи поддержка родных людей.

– Именно это, наверное, и помогло нам пережить время, когда муж ушел по мобилизации на СВО. Мы с детьми очень волновались, переживали.

– Неожиданностью это не было: я – сержант запаса, а командирского состава тогда особенно не хватало, – говорит Василий Вячеславович.



– Собрался за час. Попал в мотострелковый полк. Нас перебросили на харьковское направление.

Одним из самых тяжелых моментов для отца и всей семьи было отсутствие связи. Когда через три месяца появилась возможность созвониться, радости не было предела. Мужчине было очень важно услышать родные голоса, успокоить, сказать, что у него все в порядке, чтобы домашние не волновались.

– Мы ждали каждого звонка, – вспоминает Елена Викторовна. – В основном рассказывала об успехах детей, о домашних делах, в общем, почти ни о чем. Но эти разговоры были очень

важны для всех. Когда нет возможности увидеть родного человека, то услышать его голос – это огромное счастье.

В 2023 году Василия Проскурина уволили в запас.

– Жена дошла до штаба армии с документами, подтверждающими, что я – многодетный отец, – улыбается он.

Сегодня жизнь супружеской четы Проскуриных идет своим чередом: они растят детей, добросовестно работают, строят планы на будущее. А тем, кто задумывается о создании семьи, они советуют для начала лучше узнать друг друга и проверить свои чувства.

Виктория ШЕВКУНОВА

Важно быть командой единомышленников

Супруги Владимир и Елена Василенко из Мелитополя совсем недавно отметили пятнадцатилетие совместной жизни. В канун Дня семьи, любви и верности чета железнодорожников рассказала нам о важности взаимопонимания, поддержки и сохранения интереса друг к другу, а также к профессии, которая стала любимым делом жизни.

Сегодня Елена Василенко работает заместителем начальника филиала по кадровым и социальным вопросам Мелитополь-Херсонского филиала ФГУП «ЖДН», Владимир Василенко — главным инженером Мелитополь-Херсонского филиала. Он с теплотой вспоминает тот день, когда железная дорога свела его с любовью всей жизни. В 2008 году после окончания Днепропетровского железнодорожного университета Владимир пришел работать электромехаником СЦБ в Мелитопольскую дистанцию сигнализации и связи Приднепровской железной дороги, а в 2010-м его перевели старшим электромехаником в той же дистанции на станцию Федоровка. Там он и познакомился со своей будущей женой Еленой, которая на тот момент работала кладовщиком в дистанции сигнализации и связи.

— Понимание того, что мы созданы друг для друга, пришло в первые же минуты знакомства, — вспоминает Владимир. — Без преувеличения, это была любовь с первого взгляда.

Радостные воспоминания о знакомстве с будущим супругом хранит и Елена.

— Уже на второй день он пригласил меня на свидание, на которое я, конечно же, согласилась. А всего через два месяца я ответила согласием на предложение руки и сердца. Сложно было сказать: «Нет», когда утром 8 Марта тебе презентуют колечко с букетом роз, — счастливо улыбается женщина.

19 июня 2025 года семья Василенко отпраздновала хрустальную свадьбу. За 15 лет совместной жизни супруги сумели сохранить свои первые светлые чувства.

Самыми ценными качествами друг в друге Елена и Владимир называют заботу, умение любить, признавать свои ошибки, правильно оценивать ситуацию, идти на уступки.

Кроме того, в семье Василенко считают очень важным проводить выходные и праздники вместе.

— Одной из основных традиций, — рассказывает Владимир, — в нашей семье является празднование Нового года. На протяжении всей совместной жизни мы с супругой и дочерью отмечаем этот праздник исключительно дома и обязательно вместе. Как говорится, как встретишь Новый год, так его и проведешь.

— Мы регулярно стараемся выбираться куда-то вместе, — продолжает Елена, — на природу, на море, просто погулять по городу. Мы говорим обо всем, мечтаем, планируем, порой по-доброму спорим.

Одним из главных достижений в семейной жизни супруги Василенко считают сохранившийся за все эти годы взаимный интерес. В качестве совета молодым семьям, которые только начинают свой совместный путь, они рекомендуют научиться слышать друг друга.

— Нужно всегда помнить, что любовь и взаимная забота — это крепкая основа семейной жизни. Желаем всем найти верно-

го спутника по жизни, который всегда будет рядом и подставит свое плечо, на которое вы сможете опереться!

Владимир и Елена Василенко не скрывают, что среди важных составляющих их крепкого брака — общие интересы и обоюдная поддержка.

— На железную дорогу я пришла работать в феврале 2010 года, — рассказывает Елена. — Можно сказать, что я член железнодорожной династии: моя бабушка Александра Ивановна работала монтером пути, отец Александр Васильевич — крановщиком в путевой машинной станции, а затем — бригадиром в вагонном депо, мама Татьяна Викторовна всю трудовую деятельность посвятила бухгалтерии. О железной дороге я слышала с самого детства, и вопрос о выборе места работы даже не стоял.

После окончания Украинского государственного университета железнодорожного транспорта в Харькове Елена работала кладовщиком, потом бухгалтером, а в 2013 году стала кадровиком.

— Нам с мужем работа приносит удовольствие: поиск решения сложных задач, коммуникация, саморазвитие — все это поддерживает в нас интерес к профессии. Наша семейная жизнь очень тесно переплетается с рабочими моментами. Желание быть полезным, принести пользу предприятию является одной из наших общих целей.

В 2023 году супруги Василенко приняли участие в кадро-



вом конкурсе «Лидеры возрождения. Запорожская область». На тот момент Владимир работал начальником Мелитопольской дистанции сигнализации и связи ГП «Мелитопольская железная дорога», Елена — начальником отдела кадров ГП «МЖД».

Имея огромное желание внести свой вклад в возвращение региона к мирной жизни, Елена поясняет:

— Я с 2010 года работаю в сфере подбора персонала, вижу, что есть отток квалифицированных кадров из нашего региона, и понимаю, что нужно заменить их такими же компетентными специалистами. Для этого их необходимо найти, обучить, мотивировать и заинтересовать — и я в этом разбираюсь.

Владимир Василенко дошел до полуфинала конкурса. Он считает, что этот опыт и сейчас помогает ему в трудовой деятельности на железной до-

роге.

Как на работе, так и в быту супруги поддерживают друг друга в трудные моменты и радуются за успехи второй половинки.

— Иногда становится достаточно сложно двигаться вперед, а поддержка родного человека многократно усиливает уверенность для выполнения поставленных задач, — признается глава семьи. — Мы считаем, что поддержка — это одна из основ, на которой базируются крепкие отношения. Должна быть команда. Будь то дома или на работе, все сложности нужно решать сообща, и тогда у вас все получится.

Согласна с родителями и четырнадцатилетняя Анна. Желание в будущем стать железнодорожницей у дочери уже есть, осталось определиться со специальностью. Династия должна продолжаться!

Александр КОВАЛЕНКО

«Мы ценим друг в друге душевное тепло»



Владислав Феликсович Кулинич — станционный рабочий 2 разряда станции Родаково станции Коммунарск Луганского филиала ФГУП «ЖДН». Татьяна Павловна — оператор поста централизации 4 разряда на той же станции. Они вместе почти четверть века и благодарят судьбу за случайную встречу.

— Родаково — поселок небольшой, и новые люди сразу бросаются в глаза. Так я и заметила своего будущего мужа.

познакомился с моей маленькой дочкой от первого брака. Они с Настей быстро нашли общий язык.

У Владислава и Татьяны оказались схожие взгляды на жизнь, они не стремились к богатству, а ценили друг в друге душевное тепло и понимание.

— Он добрый и щедрый человек, прекрасно относится к ребенку, а это очень важно для меня, — говорит Татьяна Павловна. — Мы решили создать семью и

Владислав Кулинич убежден: любимую жену ему подарила железная дорога. Свою избранницу он встретил ровно 23 года назад, 18 июля, на перроне станции Родаково. Наш герой увидел девушку с большим букетом цветов и помог ей сесть в электричку. Это была любовь с первого взгляда! Красавицу звали Татьяна, и она ехала на день рождения подруги.

Мне захотелось поговорить с обходительным молодым человеком, узнать кто он, откуда — так мы и познакомились, — вспоминает Татьяна Кулинич. — Потом мы часто ездили одной электричкой из Родаково в Луганск на работу. Через какое-то время Владислав пригласил меня в кафе, а чуть позже

посвятили себя воспитанию дочери.

— Настя в детстве увлекалась спортом, занималась гимнастикой, играла в баскетбол, — рассказывал Владислав Феликсович. — Мы старались не ограничивать ее и не навязывать свое мнение. Но учили всегда поступать честно, по справедливости, с уважением относиться к людям. Именно такой она и выросла. Мы очень гордимся нашей дочкой!

В феврале 2022 года Владислав Кулинич ушел воевать. На тот момент ему исполнилось 54 года, но несмотря на возраст он встал на защиту родного края с оружием в руках. Не мог иначе.

Владислава Кулинич назначили командиром отделения, с ним служили еще 7 человек из Родаково. На полях СВО он получил тяжелое ранение в ногу. Его перевезли в Херсон, оттуда — в Севастополь, где сделали первую операцию. Следующие полгода он лечился в госпитале в Москве.

— За несколько месяцев до начала СВО дочь родила внука Кирилла, — рассказал наш герой. — Я пообещал ему, что обязательно вернусь и поведу его в первый класс. Наверное, это обещание и помогло все пережить. И конечно — вера жены.

— Я не хотела его отпускать, — вспоминает Татьяна Павловна. — На душе было очень тяжело, но сумку собрала и проводила. Я очень горжусь мужем за его смелость и решительность.

На протяжении многих лет в семье Кулинич неукоснительно соблюдается новогодняя традиция.

— Мы всегда ставим большую елку и обязательно покупаем новые шары. Если год был хорошим, то и украшения большие, если не слишком удачный, тогда шарики маленькие. Всегда покупали три штуки — по одному от каждого члена семьи, а когда появился внук, на елке стало добавляться 4 шара, — улыбается Владислав Феликсович.

Владислав и Татьяна Кулинич вместе уже 23 года, и тем, кто сегодня ищет свою половинку, они желают найти человека, который будет понимать и поддерживать даже в самой сложной ситуации. По-другому оставаться долго вместе просто не получится.

Виктория ШЕВКУНОВА

Династии – основа новых достижений

Подразделения Железных дорог Новороссии гордятся своими трудовыми династиями. В них передаются из поколения в поколение профессиональные навыки и дух преданности выбранному делу. Опыт, накопленный старшими, становится прочным фундаментом для новых достижений, а следующие поколения приносят свежие идеи и энергию молодости.

Андрей Муханов – потомственный железнодорожник. В 2021 году он окончил Восточно-украинский национальный университет имени В. Даля и поступил на Луганскую железную дорогу дежурным по железнодорожной станции Красноозеровка станции Огородный. Уже через три года, в 2024-м, он был назначен начальником станции Красноозеровка станции Огородный. И это было не случайным стечением обстоятельств.

– Первым железнодорожником в нашей семье был мой прадедусь Сергей Иванович Муханов, он работал дорожным

чери и родившийся в 1960 году сын Михаил. Повзрослев, юноша, как эстафету, принял дело отца. В 1995-м он стал начальником станции Огородный. Его супруга Елена Ивановна работала здесь же дежурной по станции. В семье появилось двое детей: дочь Александра и сын Андрей – наш собеседник.

– В детстве я мечтал стать пожарным, – рассказал Андрей Михайлович. – Но с годами мечта изменилась. Я часто бывал у родителей на работе, заходил после школы и в выходные. Движение на станции Огородный было интенсивным, я с интересом наблюдал за составами. Со временем я

семье. Основателем династии был ее прадед по материнской линии Яков Максимович Шульженко. Он работал осмотрщиком вагонов в вагонном депо Дебальцево Донецкой железной дороги с 1933 по 1973 год.

Его сын Анатолий Яковлевич Шульженко пошел по стопам отца.

– Своего дедушку я немного помню, – рассказала Дарья Владимировна. – Я тогда училась в 4 или 5 классе. Анатолий Яковлевич работал в вагонном депо Дебальцево-Сортировочное, был осмотрщиком вагонов, старшим осмотрщиком вагонов 5 разряда, мастером по техническому осмотру и текущему ремонту вагонов. Приходил домой поздно вечером и рано утром уходил. У дедушки было много почетных грамот и благодарностей за отличную работу.

В 1981 году Анатолий Яковлевич Шульженко был награжден знаком «Ударник 10-й пятилетки», в 1982-м – знаком «Отличник социалистического соревнования железнодорожного транспорта», в 1987 году – нагрудным знаком «Почетный железнодорожник».

– Бабушка Лидия Ивановна Шульженко работала в швейном цеху отдела рабочего снабжения Дебальцевского отделения Донецкой железной дороги, шила спецодежду, – продолжает Дарья Фомина. – Специалистом она была первоклассным, многие обращались к ней, чтобы сшить обновку, и бабушка работала дома. К ней приезжали со всего Дебальцево и из других городов. Она и меня учила премудростям кройки и шитья. Но особого желания и склонностей у меня не было. В 1990 году Лидия Ивановна Шульженко была награждена медалью «Ветеран труда».

заинтересовался организацией движения поездов. У отца были постоянные планерки, совещания, и я ждал, когда они закончатся, а потом мы вместе шли домой. Там родители тоже говорили о работе. Поэтому после окончания школы вопрос, какую выбрать профессию, уже не стоял.

Андрей окончил университет и поступил на работу дежурным по станции Красноозеровка. Его строгими наставниками стали родители.

– У меня было много учеников на работе, я к каждому находила подход и с сыном работала так же, – говорит Елена Ивановна Муханова. – Андрей очень ответственный, я бы даже сказала – дотошный. Он настаивал, чтобы ему все объясняли очень подробно, и в итоге у него все получалось. Он старается все сделать максимально точно и правильно – это помогает ему в работе.

Когда Андрея Муханова назначили на должность начальника станции, неоценимым подспорьем стал опыт отца, которым Михаил Алексеевич щедро делился с продолжателем их династии.

Специалист по охране труда Дебальцевской дистанции пути Донецкого филиала ФГУП «ЖДН» Дарья Фомина – представитель четвертого поколения железнодорожников в



Анатолий Яковлевич Шульженко (перед стендом) работал в вагонном депо Дебальцево-Сортировочное

тележечного цеха вагонного депо Дебальцево-Сортировочное. В 2009 году она отмечена знаком профессионального отличия «Отличный вагонник».

– Летом 1988 года маму назначили вожатой в детский лагерь «Буревестник», там она и познакомилась со своим будущим мужем, – рассказала Дарья Фомина.

Владимир Майдюк тоже был вожатым, сам он родом из Константиновки, и Анна ему очень понравилась. Свадьбу сыграли 1 октября 1988 года, а через год, в ноябре, у них родилась дочь.

– В октябре 1988 года отец перевелся из Константиновской дистанции пути в вагонное депо Дебальцево-Сортировочное трактористом 5 разряда. Я часто приходила к нему на работу и по-детски мечтала стать трактористкой, – смеется Дарья Владимировна. – Помню, как долго не могла выговорить букву «Р», и слово «трактор» мне в этом помогло. Звук двигателя папиного «железного коня» я слышала за несколько кварталов и бежала к окну, крича: «Мама, папа на тракторе едет!»

рожного транспорта и в 2009 году окончила его.

Первым местом работы молодого специалиста стала Мушкетовская дистанция пути, где она работала техником-сменным. В 2012 году Дарья перешла на должность распределителя работ ПМС №9 Донецкой железной дороги и параллельно училась в Восточноукраинском национальном университете им. В. Даля. Она получила диплом по специальности «Организация перевозок и управление на железнодорожном транспорте» и квалификацию инженера железнодорожного транспорта.

Своего будущего мужа Сергея Фомина наша героиня встретила на работе.

– Мы познакомились в 2015 году, – рассказывает она. – Сергей работал в Дебальцевской дистанции пути машинистом железнодорожно-строительных машин (СМ-2) 6 разряда. Его мама Нина Васильевна Некрасова была председателем первичной профсоюзной организации вагонного депо Дебальцево, и все помнят, как она защищала права сотрудников, отстаивала их интересы. Сейчас она на заслуженном отдыхе.

В 2022 году муж Дарьи ушел защищать Родину и сегодня с оружием в руках отодвигает фронт подальше от родного дома. А любимая жена ждет его. Учится чинить бытовую технику, ремонтировать хозяйственные постройки.

Вместе с младшей сестрой Анной – тоже железнодорожницей – Дарья Владимировна стойко переносит все невзгоды и испытания.

– Мне имя выбирала мама, а когда появилась на свет младшая сестра, отец назвал ее Анной, в честь мамы – для него другого женского имени не существовало. К сожалению, родителей уже нет в живых, – рассказывает Дарья Фомина. – Выбирая, куда пойти учиться, сестра решила, что будет работать там же, где мама, и сегодня она трудится в вагонном депо Дебальцево-Сортировочное оператором по обслуживанию и ремонту вагонов и контейнеров.

Виктория ШЕВКУНОВА



Андрей Муханов с родителями Михаилом Алексеевичем и Еленой Ивановной

мастером на станции Лебяжье Приднепровской магистрали, – рассказал Андрей. – Его сын Алексей, мой дед, после окончания Днепропетровского техникума железнодорожного транспорта в 1947 году был направлен по распределению на станцию Старобельск Донецкой железной дороги оператором при ДСП. Через год Алексей Сергеевич Муханов уже работал начальником станции Моторный. Молодой железнодорожник женился. Свою избранницу Евдокию Лукьянову он встретил в родном селе Лебяжье и привез с собой на Луганщину. В 1952 году деда назначили начальником станции Огородный, где он трудился вплоть до 1995 года. Вместе с ним 30 лет проработала там же билетным кассиром и его супруга.

За этот период на станции Огородный было уложено несколько дополнительных путей, появился пост электрической централизации. Не забывал начальник станции и об удобстве работников. Появился магазин, позже заработала котельная, было построено несколько многоэтажных жилых домов для железнодорожников, разрастался частный сектор, а позже в дома железнодорожного поселка был проведен газ.

В семье Мухановых было трое детей – две старших до-



Дарья Фомина

Мама нашей собеседницы Анна Анатольевна была тренером по плаванию, мастером спорта, с 1987 по 2000 год работала в Дебальцевском спорткомплексе «Локомотив», потом трудилась мастером колесно-

После окончания школы Дарья планировала строить карьеру юриста, но родные убедили ее, что лучше выбрать профессию железнодорожника. Девушка поступила в Артемовский техникум железнодо-

Стальная магистраль объединила поколения

Для машиниста-инструктора локомотивного депо Родаково Луганского филиала ФГУП «ЖДН» Евгения Головченко его дед Борис Иванович – пример мужества и самоотверженности. Жизнь железнодорожника Бориса Головченко – это история трудового подвига, совершенного во время Великой Отечественной войны и в послевоенные годы.

Борис Иванович Головченко родился в 1927 году в семье железнодорожника. Его отец Иван Головченко приехал в Родаково после Октябрьской революции и стал одним из первых стрелочников на разъезде 61 верста. В начале Великой Отечественной войны Иван Головченко погиб, и вся его многодетная семья была вынуждена эвакуироваться в Ташкентскую область.

В 15 лет Борис Головченко начал работать токарем в паровозном депо станции Самарканд. В марте 1943 года, когда юноше было 16 лет, его откомандировали на Северо-Донецкую железную дорогу в паровозное депо ТЧ-8 станции Ворошиловград. Сначала был поездным кочегаром, затем помощником машиниста паровоза. На этой должности он проработал до окончания Великой Отечественной войны.

– В военные годы мой дедушка и его коллеги занимались подвозом боеприпасов, перевозкой раненых, возили грузы с металлургических заводов и шахт на участке от Ворошиловграда до Дебальцево, – рассказывает Евгений Головченко. – Их работа была невероятно тяжелой и опасной, но они выполняли ее с честью. В знак признания заслуг Борис Иванович был награжден орденом «За доблестный труд в Великой Отечественной войне» и орденом Октябрьской революции.

После окончания войны Борис Головченко работал в локомотивном депо Родаково. В 1946 году после окончания курсов машинистов в Красном Лимане его перевели на должность машиниста паровоза. В 1956 году Борис Иванович получил права машиниста тепловоза и вел пассажирский поезд «Волгоград – Харьков».

Борис Иванович проработал на железной дороге до выхода на пенсию в 1983 году. Он всегда гордился своей профессией.

– Дедушка хорошо помнил военные и послевоенные годы. Особенно ему запомнился разбитый в 1942 году бронепоезд «За Родину», который стоял на 61-м километре перегона Родаково – Меловая. В послевоенные годы выходных дней не было: пришел с работы, отдохнул, поел, взял «шарманку» с торчком – и снова на работу.

Борис Иванович Головченко стал примером для всей семьи. Его сын Владимир тоже посвятил жизнь железной дороге. После службы в армии он поступил в локомотивное депо станции Родаково, работал мастером, помощником машиниста, машинистом.

Мама Евгения Головченко Татьяна Николаевна трудилась технологом цеха дизель-поездов локомотивного депо Родаково.

– Когда я учился в школе, – вспоми-



нает Евгений Владимирович, – депо напминало 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 ЧМЭЗ. Но больше всего мне нравилось бывать на работе у папы и сидеть в кабине локомотива.

Дедушка и бабушка по материнской линии тоже были железнодорожниками. Кондрашова Раиса Максимовна работа-

ла в группе учета в локомотивном депо станции Родаково. Кондрашов Николай Федорович был помощником машиниста паровоза.

– Таким образом, железная дорога стала неотъемлемой частью жизни нашей семьи и объединила поколения.

После школы Евгений Головченко мечтал сделать карьеру военного, но судьба распорядилась иначе. По завершении срочной службы в армии он поступил в депо слесарем по ремонту и уже больше 30 лет работает на родном предприятии.

В феврале 2022 года вместе с коллегами-железнодорожниками Евгений Владимирович встал на защиту Родины. Служил заместителем командира мотострелкового взвода на Изюмском направлении.

– Мы освобождали Изюм, занимали блокпосты и контролировали дороги. Дошли практически до Славянска, где противник занял оборону, – вспоминает наш собеседник. – Во время обстрела я был контужен и эвакуирован в Луганск. После операции меня комиссовали. К сожалению, не все вернулись с фронта. Среди погибших – мои сослуживцы, в том числе Александр Гупов и Евгений Болдырев из нашего локомотивного депо.

Семья Евгения Головченко пережила за него на протяжении всей службы. Теперь его сын мечтает стать военным, хотя с детства увлечен футболом, дочь хочет стать медиком.

– У детей еще все впереди, – говорит Евгений Владимирович. – Может, они еще придут работать на железную дорогу. Главное – чтобы наступил мир!

Ольга КРАМАРЕНКО

Петр Кривонос: «Довольно топтаться на месте!»

В эти июльские дни мы отметили важнейшую историческую дату – 90 лет кривоносовскому движению. 1 июля 1935 года машинист депо Славянск Петр Кривонос разогнал свой паровоз серии ЭУ с составом, груженым углем, до рекордных 31,9 км/ч при норме скорости 23 км/ч. Так зародилось кривоносовское движение.

Сегодня в Музее истории и развития Донецкой железной дороги можно увидеть паровоз модели ЭУ 714-37 – на таком же Петр Кривонос совершил свой рекорд.

Как отметил начальник подразделения по сохранению исторического наследия Донецкого филиала ФГУП «Железные дороги Новороссии» Игорь Белоусов, рекорд легендарного машиниста стал настоящим прорывом в работе железнодорожного транспорта.

– В 30-е годы XX столетия Донецкая железная дорога занимала лидирующую позицию в СССР по погрузке. И именно на нашей магистрали был достигнут рекорд по увеличению скорости движения подвижного состава. Кривонос поставил свой рекорд почти на два месяца раньше шахтера Алексея Стаханова. Тем не менее движение рабочих-рекордсменов называли стахановским, а не кривоносовским.

Тогда многие не верили, что

25-летний машинист сумеет почти вдвое увеличить скорость грузового поезда. Но он обладал настоящим инженерным умом и досконально изучил возможности паровоза.

В то время машинисты снижали скорость, когда им предстояло ехать «в горку», берегли силы паровой машины. А Кривонос увеличил форсировку паровозного котла и экспериментальным способом определил, что в таком состоянии при высокой скорости уголь горит интенсивнее и пара в котле остается вдоволь. Он несколько недель проверял себя и паровоз, разгонялся перед подъемами на небольших участках пути. И 1 июля 1935 года провел грузовой состав с 1750 тоннами угля с рекордной скоростью. Это движение стало не просто сильным пропагандистским познгом. Такие профессионалы, как Кривонос, искренне стремились улучшить работу отрасли. И он обратился к коллегам с воззванием, которое опублико-

вали десятки газет: «Довольно топтаться на месте! Мы можем и должны сами сказать и своей работой доказать, насколько можно улучшить использование паровоза! До предела еще далеко!» Многие откликнулись на призыв передовика новыми рацпредложениями.

В 1937 году Петр Кривонос был назначен начальником паровозного депо станции Славянск. Затем он работал начальником паровозной службы Южно-Донецкой железной дороги, начальником Южно-Донецкой железной дороги, в ноябре 1939 года был назначен начальником Северо-Донецкой железной дороги.

С первых недель Великой Отечественной войны главной его задачей стала эвакуация людей и станков... «Мы вывозили все, что только можно было вывезти, снимали даже семафоры, стрелки, рельсы. Особенно успешно провели эвакуацию паровозов и вагонов», – вспоминал Кривонос.



Когда гитлеровцы захватили Донбасс, его назначили руководить Томской железной дорогой. В 1943 году за своевременную доставку воинских эшелонов, решивших судьбу Сталинградской битвы, Петр Кривонос получил орден Суворова II степени, а вскоре – и звание Героя Социалистического Труда.

Как только родной Донбасс освободили, Петр Кривонос вернулся на родину – восстанавливать железнодорожное

хозяйство. Ему присвоили персональное звание «генерал-директор тяги I ранга».

С 1953 г. Петр Федорович возглавил Юго-Западную железную дорогу. На этом посту трудился 27 лет.

Из всех знаменитых передовиков, пожалуй, только Кривонос получил инженерный диплом и стал одним из лучших в СССР начальников железных дорог. А судьба его получилась яркой, как огонь в паровозной топке.

Незабываемое лето ярких впечатлений

Веселые развлечения, живое общение, новые знакомства и незабываемые впечатления. С 1 июня по 6 июля детские оздоровительные лагеря «Экспресс», «Ракета» и «Бештау» Российских железных дорог приняли более 160 детей работников ФГУП «ЖДН» - членов профсоюза.

В ДОЛ «Ракета» в Воронежской области дети отдыхали с 10 по 30 июня. Время, проведенное в лагере, стало для них настоящим приключением. Ребята принимали участие в веселых конкурсах и тематических мероприятиях, увлеченно занимались в мастер-классах.

Для ребят в лагере было организовано множество развлекательных мероприятий: праздничные концерты по случаю Дня молодежи и Дня России, конкурсы талантов, кинофестивали.

Дети постарше были в восторге от участия в концерте «Мы – дети российских железных дорог». Они показывали номера, которые раскрывали направления железнодорожной славы: трудовая доблесть – достижения в производстве и наставничество, родительская слава – семейные династии и традиции, наследие героев – память о подвигах и воинской доблести, спортивные победы – достижения в спорте и здоровый образ жизни, народное признание – волонтерство и благотворительность, просвещение – культурное и образовательное развитие. Для детей 6-9 лет была организована увлекательная «Железнодорожная игротка».

В лагере ребят учили правилам поведения на железной дороге и правилам пожарной безопасности, навыкам оказания первой медицинской помощи.

Сын начальника ПТО Моспино вагонного депо Ясиноватая Эллы Евтушенко Тарас приехал из ДОЛ «Ракета» домой с массой ярких впечатлений и желанием вернуться в полюбившийся лагерь.

– Сыну очень понравилось в лагере, – рассказала Элла Евтушенко. – Вожатые были внимательными, всегда на связи с родителями, благодаря чему мы знали, как дети проводят время. Это не только удобно, но и останется приятным воспоминанием. Программа лагеря была насыщенной и интересной. Сын привез домой множество грамот. Он занял первое место в турнире по шашкам, получил награду за активное участие в жизни отряда. Но самое важное – Тарас нашел новых друзей. Они продолжают и сейчас общаться и периодически встречаются.

В ДОЛ «Экспресс» в поселке Солоники дети провели три незабываемых недели – с 1 по 21 июня. Смена проходила под креативным лозунгом: «Камера, мотор!». Отряды с энтузиазмом соревновались в киноконкурсах, ребята участвовали в увлекательных квестах, посещали творческие мастер-классы, состязались на спортивных площадках.

У заместителя начальника станции Штеровка станции Луганск Елены Шилец в ДОЛ «Экспресс» отдыхали двое детей. 12-летняя Ксения и 10-летний Денис прекрасно провели время и нашли себе занятие по душе.

– Поездка детям очень понравилась. Их привезли на автобусе в Ростов-на-Дону. Пока ждали поезд, смотрели специально подготовленный концерт, затем продолжили путь. Ребята были в восторге – они первый раз в жизни ехали на настоящем пассажирском поезде, – рассказывает Елена Шилец. – В



лагере их встретили приветливые вожатые. Дети жили в комфортных номерах, кормили их вкусно. Они практически каждый день купались на море, лепили замки из песка, выкладывали дорожки из морских камней. Ксюше особенно запомнились экологические мероприятия в лагере. Они сами создавали необычные костюмы из вторсырья, собирали пластик и макулатуру, убирали мусор и приводили в порядок территорию лагеря. Это произвело на нее впечатление: она захотела стать волонтером, а когда вырастет – вожатой.

Самым трогательным и душевным стал последний вечер.

– Отряды Ксюши и Дениса были признаны лучшими, и для ребят подготовили прощальный подарок – вечернюю вылазку на пляж, – говорит Елена Шилец. – На берегу они сидели вокруг импровизированного костра из лампочек, запускали в небо воздушные шары. Дети вернулись из лагеря отдохнувшими, загорелыми и полными сил для нового учебного года. Ксюша подружилась с девочками из Москвы и Донецка.

ДОЛ «Бештау» под Железноводском расположен в живописном горном лесу на высоте 630 метров над уровнем моря. Здесь дети сотрудников Железных дорог Новороссии отдыхали с 16 июня по 6 июля. Для них была подготовлена насыщенная программа: занятия в клубах и секциях, мастер-классы, спортивные мероприятия и уроки патриотизма.

У диспетчера Дебальцевской дистанции пути Юлии Тищенко в ДОЛ «Бештау» отдыхал сын Дмитрий.

– Больше всего впечатлений у него осталось от природы – красивые горы, невероятные пейзажи, чистый воздух, – рассказывает Юлия Тищенко. – Заботливые и внимательные вожатые находили подход к каждому ребенку. Питание было вкусным и разнообразным. Для детей организовали множество интересных экскурсий, включая прогулки по Пятигорску. Также предлагались платные развлечения, такие как посещение дельфинария и боулинга. У сына осталось много фотографий на память.

Елена СУШКОВА

Медовый вкус любимого хобби



Слева направо: Скубченко А.И., Крысанов И.В., Копылов С.А. 20 лет назад

– С самого детства у меня было желание завести пчел, да все как-то не складывалось, – рассказывает Александр Скубченко. – И лишь намного позже, когда я работал заместителем начальника депо по эксплуатации в локомотивном депо Иловыйск, у меня появилось два отводка, которые со временем развились в целую пасеку.

Среди деповчан было немало пчеловодов: Копылов Сергей Анатольевич, Лупанов Геннадий Васильевич, Неделчев Владимир Николаевич, Бибик Виктор Михайлович, Бережной Николай Захарович.

– У нас были пасечные домики, мы выезжали и кочевали, – вспоминает Александр Крысанов. – Мы наладили всю необходимую инфраструктуру: походные кухни, походный душ. Все необходимое всегда возили с собой. Наши поезда проходили всевозможные пути, в поезде были и инструктор Иловыйской детско-юношеской спортивной школы Крысанов Иван Владимирович.

Учителями Александра Скубченко в пчеловодческом деле были Денисенко Георгий Николаевич, Лебедь Виктор Матвеевич и Остроушко Вла-

Александр Иванович Скубченко – личность легендарная. На Донецкой железной дороге он проработал почти 40 лет. Начиная свою трудовую деятельность в 1979 году в локомотивном депо Иловыйск. Прошел путь от помощника машиниста электровоза до начальника депо, работал главным инженером – первым заместителем начальника Донецкой железной дороги, возглавлял Ясиноватскую дирекцию железнодорожных перевозок ГП «ДНД». Сегодня Александр Иванович – на заслуженном отдыхе. Он по-прежнему болеет душой за родную дорогу и увлеченно занимается любимым делом – пчеловодством.

димир Иванович.

– К сожалению, их уже нет в живых, но навыки, которыми меня обучили наставники, я применяю по сей день. Акименко Виктора Ивановича также нет с нами. Он тоже являлся частью нашего пчеловодческого коллектива.

Начиная с 1993 года, Александр Иванович не прекращал заниматься любимым делом. И на каких бы ответственных должностях он не работал – начальником локомотивного депо Иловыйск, начальником Ясиноватского отделения дороги, главным инженером Донецкой железной дороги – очень дорожил дружной семьей пчеловодов-деповчан.

– Так продолжалось вплоть до 2014 года. На тот момент у меня было 18 пчелиных семей, пасека размещалась во дворе родительского дома в Иловыйске. Но в ходе боев за город там взорвался каменный боеприпас из украинской «Точки У», и пчелы погибли. Произ-

шло это в июле, как раз в пору медосбора, – делится воспоминаниями наш собеседник.

Со временем Александр Иванович восстановил несколько пчелиных семей, сейчас их у него четыре.

– Пострадавший дом и участок я восстановил. Сейчас занимаюсь пасекой и огородом.

Работу на земле Александр Иванович практикует для души. Выращивает овощи, ухаживает за фруктовыми деревьями. В его розарии – целых 70 кустов роз!

Александр Скубченко убежден: совсем необязательно заниматься пчеловодством в промышленных масштабах. На уровне хобби этот процесс приносит немало пользы и удовольствия.

– Касаемо основ пчеловодства, то, что придумали наши деды, является основополагающим по сей день, и менять здесь ничего не нужно. Различные сейчас составляют лишь методы борьбы с болезнями

пчел, с клещами. Кроме того, в последнее время у многих пчеловодов плохо обстоят дела с медосбором. Возможно, сказываются погодные условия и боевые действия. Ведь пчелы очень тонко реагируют на различные вибрации. У них, как и у людей, чрезмерные вибрации приводят к постоянному стрессу, отсюда и потеря продуктивности.

Начинающим пчеловодам Александр Скубченко настоятельно рекомендует заниматься этим интересным и захватывающим делом.

– Помимо положительных эмоций и получения крайне полезных продуктов, мы заботимся о природе. Ведь с давних времен известно: если исчезнут пчелы, исчезнут и многие растения, для которых они являются естественными опылителями. Я желаю всем по мере сил заниматься любимым делом, ведь движение – это жизнь.

Алексей КУЧЕРЯВЫЙ