



Уважаемые коллеги, дорогие ветераны!
От имени руководства ТК «Железные дороги Донбасса»
поздравляю вас с Днем защитника Отечества!

23 февраля – это праздник, который для многих поколений стал символом отваги, благородства и чести, днем сильных и мужественных людей, беззаветно преданных своей Родине. Сегодня мы отдаем дань глубокого уважения всем, кто воинской доблестью, верностью долгу и присяге обеспечивает безопасность страны, кто верой и правдой служил и служит во имя благополучия родного края и его граждан.

Но защищать Родину можно не только с оружием в руках. 23 февраля – это праздник всех, кто чувствует свою ответственность за процветание страны. Железнодорожники ежедневно обеспечивают безопасность грузовых и пассажирских перевозок, работая для благосостояния Республик. Благодарю за преданность делу, профессионализм и самоотдачу!

Особые слова признательности – ветеранам-железнодорожникам, отдавшим многие годы трудовой деятельности становлению и развитию стальных магистралей, воспитанию достойной молодой смены. Ваш пример вдохновляет нас и придает уверенности в том, что даже в самых сложных условиях мы сумеем преодолеть любые препятствия.

От всей души желаю всем мирного неба над головой, неиссякаемой энергии, стойкости духа и оптимизма!

С праздником! С Днем защитника Отечества!

Василий НАЗАРЯН,
Генеральный директор - председатель
правления ТК «Железные дороги Донбасса»

Дорогие коллеги! Уважаемые ветераны!
Воины-интернационалисты!
Защитники Донецкой Народной Республики!

Сердечно поздравляем вас с Днем защитника Отечества – праздником смелых и мужественных людей, тех, кто берет на себя ответственность за настоящее и закладывает основу для стабильного будущего нашей Родины!

Меняются эпохи, но славные традиции верного служения Отечеству передаются из поколения в поколение, оставаясь примером для нынешних и будущих защитников родного края. В этот праздничный день мы выражаем глубокое уважение и искреннюю благодарность ветеранам Великой Отечественной войны и военнослужащим Народной милиции ДНР! От всей души поздравляем профессиональных военных и тех, кто в разные годы проходил срочную службу в армии, воинов-интернационалистов и всех, кто ежедневным самоотверженным трудом обеспечивает экономическую стабильность нашей Республики!

Дорогие железнодорожники! В нынешних непростых условиях вы восстанавливаете разрушенную инфраструктуру, модернизируете производство, обеспечиваете безопасность пассажирских и грузовых перевозок. Спасибо вам за преданность общему делу, высокую самоотдачу, добросовестный труд!

Желаем сильной половине человечества крепкого здоровья, неисчерпаемой энергии, производственных успехов, уверенности в завтрашнем дне! Мира, счастья и благополучия вам и вашим семьям!

Олег КАЛЕВАТЫХ,
генеральный директор
ГУП ДНР «Донецкая железная дорога»

Михаил ЧАЛЕНКО,
председатель Профсоюза
работников Донецкой железной дороги

Награды за доблестный труд

За активное участие в решении производственных вопросов, добросовестный труд, существенный вклад в повышение эффективности работы ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» и по случаю празднования Дня защитника Отечества лучшие работники представлены к награждению Почетными грамотами и Благодарственными письмами ТК «Железные дороги Донбасса» и ГУП ДНР «Донецкая железная дорога».

К награждению Почетной грамотой ТК «Железные дороги Донбасса» представлены машинист экскаватора одноклассового 6 разряда участка автотранспорта управления механизации



Дмитрий БУКРЕЕВ

СП «Дирекция по эксплуатации зданий и сооружений» Владимир Савченко и составитель поездов 5 разряда станции Криничная Ясиноватая СП «Дирекция управления движением» Евгений Стребежев.

Владимир Савченко трудится на Донецкой магистрали 14 лет. За годы работы зарекомендовал себя, как ответственный и инициативный сотрудник, который всегда работает на результат.

Владимир Александрович начинал водителем грузового автомобиля, а в 2019 году стал машинистом экскаватора.

— Мне нравится, что моя работа всегда разная, и всегда по-своему интересная, — говорит Владимир Савченко. — Например, мне довелось участвовать в подготовке к строительству зданий на территории ГОУ ВПО «Донецкое высшее общевойсковое командное училище», в строительстве стоянки на КПП «Успенка», устранять порывы в Горловке и Никитовке.

Евгений Стребежев свою трудовую деятельность на железнодорожном транспорте начал в феврале 2009 года помощником составителя поездов 4 разряда станции Криничная. В 2012 году был назначен составителем поездов 5 разряда.

На протяжении многих лет Евгений Анатольевич умело использует свои умения для усовершенствования технологического процесса работы станции Криничная. Он постоянно повышает свой профессиональный уровень, использует передовые методы обслуживания устройств, оказывает практическую помощь молодым специалистам.

В 2017 году Евгений Стребежев был награжден Почетной грамотой ГП «Донецкая железная дорога» за занятое 1 место в командном зачете конкурса профессионального мастерства «Многоборье железнодорожников».

За профессиональное мастерство и весомый личный вклад в восстановление железнодорожной инфраструктуры к награждению Почетной грамотой ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» представлен мастер локомотивного депо участка по ремонту ТО-2 тепловозов цеха по ремонту подвижного состава локомотивного депо Ясиноватая Андрей Билан.

— Все мое детство и юность прошли на железке, поскольку жил я в небольшом

железнодорожном городке Жмеринка Винницкой области, где находилась большая узловая станция, — рассказал Андрей Викторович. — Видя всю мощь железной магистрали, я решил, что это мое. Сначала пошел учиться в местное ПТУ на помощника машиниста, потом устроился на работу в локомотивное депо Жмеринка Юго-Западной железной дороги слесарем по ремонту подвижного состава 2 разряда. Туда же вернулся после службы в армии.

В 2007 году Андрей Билан перевелся в локомотивное депо Ясиноватая слесарем по ремонту подвижного состава 4 разряда. В сентябре 2017 года он был назначен мастером локомотивного депо.

— Считаю, что в работе главное — взаимопонимание и отношение к человеку, — делится своими наблюдениями железнодорожник. — С учетом того, сколько времени мы проводим на рабочем месте, свой коллектив по праву могу назвать второй семьей. Все ребята — опытные специалисты, хорошо знают технику и в случае возникновения неисправности понимают, как нужно действовать. Сообща мы прилагаем максимум усилий, чтобы собственными силами отремонтировать локомотивы и вернуть их в строй.

Почетной грамотой ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» отмечен старший электромеханик Мушкетовско-Моспинского участка СЦБ Ясиноватской дистанции сигнализации и связи Дмитрий Букреев. На Донецкую железную дорогу он пришел сразу после окончания Донецкого института железнодорожного транспорта, где получил квалификацию «инженер путей сообщения». Трудовой путь начинал электромехаником участка I группы поста ЭЦ станции Ясиноватая пассажирская и Западное отправление Ясиноватской дистанции сигнализации и связи.



Андрей БИЛАН

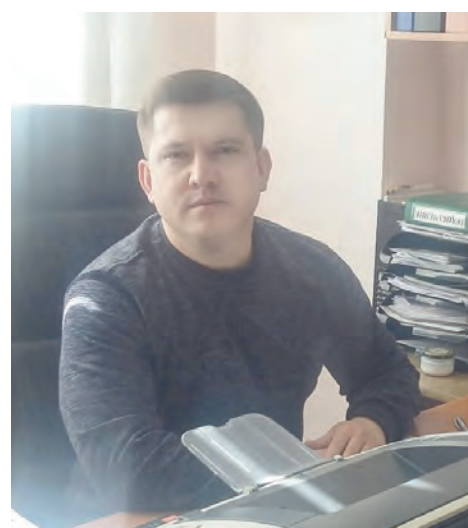
— В должности старшего электромеханика Мушкетовско-Моспинского участка СЦБ я работаю третий год, — рассказал Дмитрий Александрович. — Сейчас в коллективе вместе со мной работают механик и девушка-монтер. Мы занимаемся обслуживанием устройств СЦБ, осуществляем работы по замене переездного оборудования, большое внимание уделяем защите устройств СЦБ на нашем участке от несанкционированных вмешательств.

Среди награжденных Почетной грамотой ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» — составитель поездов 6 раз-

ряда станции Иловайск Сергей Бушмакин. Надежный, доброжелательный, добросовестный и очень скромный — именно так отзываются о нем коллеги. На дороге Сергей Иванович работает уже 12 лет. Начинать станционным рабочим 2 разряда.

Во время боев за Иловайск Сергей Бушмакин оставался на своем рабочем месте, обеспечивал безопасную эвакуацию коллег в убежища, сохранность инвентаря и документов строгого учета. После окончания боевых действий участвовал в восстановлении инфраструктуры.

— Я просто делал свою работу, — скромно говорит наш собеседник. — Таких, как я, у нас на предприятии очень много. От обстрелов сильно пострадала станция, и мы освобождали пути от поврежденной техники, чтобы к делу могли приступить восстановители. Уже в сентябре по уцелевшим путям пошли вагоны.



Денис ДОМИНОВ

Сергей Бушмакин с оптимизмом смотрит в будущее и поддерживает высокий моральный дух в коллективе. Он с удовольствием работает с молодыми специалистами, делится своим опытом и знаниями.

К награждению Почетной грамотой ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» представлен столяр 2 разряда хозяйственного участка Ясиноватского отряда ведомственной охраны Андрей Колеушко. Донецкой железной дороге он отдал 34 года. Начинать учеником токаря колесно-роlikового участка вагонного депо Иловайск.

— Работу свою люблю, — признается Андрей Юрьевич. — Железная дорога — это предприятие особой стойкости, сердцем которого, конечно, являются люди. Многие по-настоящему проявили себя во время активных боевых действий — не оставили работу, а потом из руин возрождали магистраль. С ними мы вместе восстанавливали инфраструктуру и социальные объекты в Иловайске, Ясиноватой. Работали как на предприятиях дороги, так и в жилых зонах, где, среди прочего, ремонтировали дома пенсионеров-железнодорожников, пострадавшие от обстрелов.

Благодаря высоким профессиональным качествам, добропорядочности и умению решать производственные проблемы работников ведомственной охраны, Андрей Колеушко пользуется заслуженным авторитетом в отряде и в Центре ведомственной охраны.

По случаю празднования Дня защитника Отечества Почетной грамотой ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» награжден инженер 2 категории технического отдела СП «Дирекция по обслуживанию пассажиров» Денис Доминов. На дорогу он поступил в 2019 году экипировщиком 2 разряда вагонного депо Донецк, в 2020-м был назначен техником 1 категории.

Одновременно он учится в Донецком институте железнодорожного транспорта, Денис — пятикурсник.

— О железной дороге я мечтал с самого детства. Мой дедушка Александр Ильич Пыхов в свое время работал помощником машиниста, мама Елена Александровна посвятила жизнь вагонному депо Ясиноватая, — рассказал Денис Доминов. — Я очень люблю поездку, мечтал стать проводником, даже проходил специальные курсы в ПТУ-69. Получил удостоверение, ездил в дублерскую поездку, но с этим не сложилось. Моя нынешняя работа мне очень нравится. Я работаю с корреспонденцией, веду документы по энергосбережению, снабжению, принимаю участие во внедрении новой техники и технологических процессов. В планах, конечно — продолжить работу на любимом предприятии.

К награждению Почетной грамотой ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» представлен ведущий инженер-электроник отдела технического обслуживания АРМов СП «Информационно-вычислительный центр» Виктор Медовщиков. Его общий трудовой стаж составляет 38 лет.

Виктор Владимирович — ведущий специалист по техническому обслуживанию рабочих мест СП «ИВЦ», управления ГУП ДНР «Донецкая железная дорога», ТК «Железные дороги Донбасса». Он занимается организацией видеоконференций, обеспечивает бесперебойное техническое обслуживание системы документированной регистрации переговоров на станциях Донецкой железной дороги. Виктор Медовщиков следит за выполнением качественного технического обслуживания оборудования, обеспечением его надежной и безотказной работы.

Почетной грамотой ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» награжден каменщик 4 разряда строительно-монтажного участка СМЭУ Донецк Валерий Чава.

За время работы на предприятии Валерий Вячеславович зарекомендовал себя как специалист высокого класса. Он принимал участие в работах по восстановлению поврежденных объектов транспортной инфраструктуры на станции Углегорск, в реконструкции жилого дома по ул. Артема в Донецке, в работах по ремонту здания на территории ГОУ ВПО «Донецкое высшее общевойсковое командное училище» и других объектов.

Благодарственным письмом ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» отмечены шесть сотрудников магистрали: машинист автотрисы 6 разряда Ясиноватской дистанции электроснабжения Сергей Волошин; составитель поездов 5 разряда станции Кумшацкий



Андрей КОЛЕУШКО

станции Дебальцево-Сортировочная Сергей Иващенко; мастер участка Дебальцевского СМЭУ Николай Коваленко; слесарь по ремонту путевых машин и механизмов 5 разряда ПМС №191 Виктор Мирошниченко; начальник восстановительного поезда Дебальцево Владимир Плехов; мастер локомотивного депо Иловайск Сергей Таранов.

Самый мужественный праздник

Самый мужественный праздник в году не раз менял свое название: День Красной армии и флота, День Советской армии и Военно-морского флота, День защитника Отечества. Но дата празднования, как и его суть, оставались неизменными. В канун 23 февраля наши коллеги-железнодорожники рассказали о том, чему их научила служба в армии и как полученные навыки пригодились в жизни и работе.

Мастер по эксплуатации и ремонту машин и механизмов ПДМ Дебальцево Вячеслав Семененко проходил срочную службу с 1980 по 1982 год в Белоруссии, был командиром танка. В 1981 году принимал участие в оперативно-стратегических учениях армии и флота СССР и стран Варшавского договора «Запад-81».



Вячеслав СЕМЕНЕНКО

— Учения проходили с 4 по 12 сентября 1981 года на территории Белорусского и Прибалтийского военных округов, а также в акватории Балтийского моря, — рассказал Вячеслав Семененко. — По большому счету, мы повторяли операцию «Багратион», в ходе которой Красная армия нанесла крупнейшее поражение немецким войскам в годы Великой Отечественной войны. Наши танки шли, по сути, там, где обычно не ходят — по болотам. Было непросто, но мы марку держали. Присутствовало много иностранных наблюдателей как со стороны стран Варшавского договора, так и НАТО. Несмотря на то, что данных об этих событиях довольно много в открытом доступе, многое и сейчас остается засекреченным.

Вячеслав Семененко был назначен заместителем командира взвода, в подчинении у него было около 30 человек. Именно тогда по-настоящему сформировалось чувство ответственности не только за себя, но и за подчиненных. А еще он научился быстро принимать верные решения.

В 2000 году Вячеслав Михайлович поступил на Донецкую железную дорогу.

— В армии приказ — это святое, он не подлежит обсуждению и требует четкого выполнения. Такой же принцип и в работе, — признается железнодорожник. — В мои обязанности, как мастера, входит организация работы коллектива, выполнение поставленных задач. Мы занимаемся ремонтом путей тяжелой техники, поэтому важно правильно организовать работу, распределить людей с учетом их знаний и способностей, проконтролиро-

вать выполнение.

Заместитель начальника восстановительного поезда Ясиноватая Геннадий Черкун ушел в армию, имея за плечами учебу в институте и опыт работы в локомотивном депо. Служил в железнодорожных войсках.

— В Днепропетровском институте инженеров железнодорожного транспорта я окончил военную кафедру по специальности «подрывник-восстановитель». Работал в локомотивном депо Ясиноватая, — вспоминает Геннадий Борисович. — Когда в 1979 году меня призвали в армию, я уже был офицером.

Сначала его направили в Харьковскую бригаду в группу эксплуатации, затем — в Вильнюсскую. В ее составе участвовал в прокладке вторых путей на участке Тапа - Таллин.

— Базировались мы на станции Черниховск Калининградской области, работали в Эстонии, Литве, Вильнюсе, но основная часть работ приходилась на станцию Тапа, — вспоминает Геннадий Борисович. — Работали непосредственно на станции, жили в вагонах. Часто помогали местным. Там тайга кругом. Мы, когда пути прокладывали, деревья бульдозерами в сторону сгребали. Жителям нужны были дрова, а нам нетрудно было им помочь. Несмотря на то, что разговаривали мы на разных языках, всегда понимали друг друга.



Геннадий ЧЕРКУН

Вместе с Геннадием служили ребята из России, Казахстана, Западной Украины. Как отмечает наш собеседник, армия — это настоящая школа жизни, которая учит находить общий язык, ориентироваться в сложных жизненных ситуациях.

После демобилизации Геннадий Черкун вернулся в родное депо. Работал помощником машиниста, машинистом. Затем ему предложили работу в восстановительном поезде Ясиноватая.

— Давая согласие, я уже знал, с чем придется иметь дело, ведь в армии не раз ви-

дел работу восстановителей: как поднимают вагоны, локомотивы, помогают людям, — признается наш собеседник. — Здесь главное — сохранять спокойствие, оперативно принимать решения, уметь ориентироваться на местности. Многие из этих качеств я приобрел во время службы.

Электрогазосварщик восстановительного поезда Ясиноватая Владимир Пинчевский о годах своей службы вспоминает с теплом. В 1980-м, когда пришла повестка, он сам попросился в военно-морской флот. Не остановило парня и то, что служить там нужно было на год дольше.

Службу Владимир Пинчевский проходил на Северном флоте в городе Североморске на большом противолодочном корабле «Маршал Тимошенко», экипаж которого на тот момент насчитывал около 470 человек.

— Новеньких на вахту сразу не ставят, дают время освоиться, обучиться, — вспоминает Владимир Борисович. — График у нас был 4 через 4, то есть, 4 часа нужно стоять на вахте, 4 — отдыхать, и это в любое время суток, при любой погоде. Получается, что в то время, когда тебя нести вахту не допускают, кто-то стоит за тебя, и чувствуешь себя из-за этого неудобно. А когда становишься на вахту, то и сам себя по-другому ощущаешь, и смотришь на тебя уже, как на равного. Кстати, когда рассказываю про «адмиральский час», многие не верят. Это — когда после обеда все, кто не на вахте, обязательно должны один час поспать. Так прописано в Уставе корабельной службы.

Служил Владимир Пинчевский в БЧ-5 (электрохимическая боевая часть). Следил за состоянием водоопреснительной установки. В условиях автономности корабля и возможности его хождения на дальние расстояния на эту установку ложится задача по обеспечению экипажа водой для технических целей и бытовых нужд.

— Однажды из-за отсутствия пресной воды корабль встал посреди океана, ведь, кроме прочего, она необходима для вращения турбин, — вспоминает Владимир Борисович. — Мы трое суток работали непрерывно, отвлекаясь только на быстрые перекусы. Вот тогда я понял, что такое настоящая усталость.

За время службы Владимир Пинчевский четыре раза проходил экватор, имеет специальное удостоверение. На полгода ходил в одиночное плавание, где экипаж «Маршала Тимошенко» нес боевую службу.

— За время боевой службы мы прошли практически весь Атлантический океан, около 60 тысяч миль, — с гордостью рассказывает наш собеседник. — Побывали в двух портах Анголы. Там как раз война шла с Намибией. Заходили в Конго, город Пуэнт-Нуар, затем на острова Сан-Томе и Принсипи. Недели стояли в столице Гвинеи — Конакри. Эти страны запомнились, в первую очередь,

бедностью. Стоило нам только встать на стоянку, как к нам уже плыли местные на лодках. Мы выменивали у них мыло и макароны на экзотические фрукты.

Служба на флоте закалила характер, научила выдержке и стрессоустойчивости. Все эти качества пригодились впоследствии в работе. А еще служба привила понимание, что поставленную задачу нужно выполнять качественно и в срок, будь то экипаж корабля или коллектив железнодорожников.



Владимир ПИНЧЕВСКИЙ

Главный технолог локомотивного депо Дебальцево-пассажирское Сергей Будько проходил службу в Южной группе войск.

— Меня призвали в 1986 году. После учебки направили в Венгрию, поселок Лепшень, где дислоцировался 1092 зенитно-ракетный полк, — рассказал Сергей Константинович. — Я был командиром ПЗРК «Оса» и «Стрела». Со мной в команде были зенитчик и зенитчик-водитель. Нашей задачей было прикрытие батареи управления. Одним из самых ярких впечатлений тех лет было приземление Матиаса Руста на Большом Москворецком мосту в мае 1987 года. Это событие отразилось и на нашей службе, стало стимулом для совершенствования системы противовоздушной обороны. Запомнились и массовые беспорядки, вспыхнувшие в Венгрии в 1986 году. У нас тогда была объявлена готовность номер один.

Армейскую жизнь Сергей Будько считает уникальной возможностью научиться общаться с разными людьми. Говорит, что сослуживец — это надежное плечо и поддержка. В память о событиях более чем тридцатилетней давности, он хранит дембельский альбом.

— Дембельский альбом мне особенно дорог, — признается Сергей Константинович. — Когда нас бомбили в 2015 году, кто спасал бытовую технику, кто личные вещи, а я — альбом, потому что это память, и икону. Начальник отдела организации охраны грузов и объектов СП «Центр ведомственной охраны» Арсений Шерстнев проходил срочную службу в Днепропетровской области, в артиллерийском дивизионе.

— Меня призвали в 1992 году, я тогда только устроился на работу, — вспоминает Арсений Олегович. — Назначили командиром орудия 2С1 «Гвоз-

дика». В расчет входили еще три человека. Наводчик был родом из Крыма, механик — из Красноармейского района, заряжающий — с Западной Украины. За время службы мы стали настоящими друзьями.

В 1995 году Арсений Шерстнев поступил на Донецкую железную дорогу, в военизированную охрану. Работал стрелком, диспетчером, инструктором, а в нелегкие военные годы возглавлял отдел организации охраны грузов и объектов.

— Чем старше становлюсь, тем больше прихожу к пониманию, как важна для мужчины армия, недаром ее называют школой жизни. Гражданский долг, обязанность — это, конечно, само собой, но ничто так не учит самостоятельности и ответственности, как армейская служба, — уверен он.

Не по повестке, а по зову сердца принял решение служить Родине главный инженер Ясиноватской дистанции пути Андрей Карачевцев. Идти воевать он решил еще в 2014 году, но не сложилось — попал под обстрел и получил серьезное ранение. Требовалось лечение и продолжительная реабилитация. Но в 2017-м году Андрей Васильевич все-таки стал военным служащим Вооруженных сил ДНР.

— Попал я пулеметчиком в одно из штурмовых подразделений Донецкой Народной Республики. Вместе со мной служили люди абсолютно разного возраста — от 18 до 55 лет, были добровольцы из России, — вспоминает он. — Больше всего меня впечатлила жизнь в поселке Зайцево в период бо-



Сергей БУДЬКО

евых действий. Днем там идет жизнь, люди ходят по улице, играют дети. А ночью рвутся снаряды, летают пули. Помню, однажды женщина вышла полоть в огород, и тут прилетело. Ее ранило, и мы транспортировали ее в больницу.

Андрей Карачевцев убежден, что война снимает маски и проявляет настоящие качества человека.

— На передовой все хорошее в человеке умножается на два, все плохое становится в два раза хуже, — говорит он. — А еще армия помогает правильно расставлять приоритеты в жизни, переоценивает ценности, дает стимул двигаться вперед и не размениваться по мелочам.

Елена СУШКОВА

Пластилиновая армия Александра Евдокимова

Танки, боевые машины пехоты, тягачи и транспортеры. Эту военную армаду, к счастью, нам довелось наблюдать не на поле боя, а мирно стоящей на полках шкафа в доме пенсионера-железнодорожника, бывшего начальника сектора МТО вагонного депо Ясиноватая Александра Евдокимова. Уже более полувека Александр Ильич создает из пластилина уникальные модели автомобилей и военной техники.

Скромный, добродушный, талантливый и очень увлеченный — именно такое впечатление сложилось у нас при встрече с Александром Ильичем. Мастер приветливо встречает нас у калитки и приглашает в дом. Здесь уже ждет супруга — Вера Ивановна. Провожая нас в гостиную, указывает на шкаф со стеклянными полками. Здесь аккуратно рядами расставлены миниатюрные модели пластилиновой армии Александра Евдокимова.

— Это советские средние танки: вот, к примеру, Т-44, разработанный в 1943-1944 годах, — объясняет Александр Ильич. — Есть украинский Т-84, немецкие «Тигр» и «Пантера» времен Второй мировой войны, французский современный основной боевой танк «Леклерк». А моя самая любимая работа — английский танк, это очень сложная модель с массой деталей. Двух одинаковых моделей у меня не существует. Например, танки Т-34 и Т-54 представлены сразу в нескольких различных модификациях.

Александр Евдокимов увлекся лепкой еще в раннем детстве.

— Помню, когда мне было 5 лет, дядя из цельного куска пластилина слепил автомобиль. Мне это запомнилось, понравилось, — вспоминает мастер. — Мы же с друзьями лепили зверушек, а еще — солдатиков, по которым стреляли

из пневматического ружья.

В 1972 году Александр попробовал лепить автомобили. Получилось. Его первой работой стал итальянский автомобиль фирмы «Бьянки».

Интерес к военной технике проявился после службы в армии. Демобилизовавшись, он привез домой целую кучу журналов «Зарубежное военное обозрение».

— Первые свои работы я делал на глаз, понимал, что какая-то часть модели должна быть больше, другая меньше, — объясняет мастер. — Но со временем начал работать в масштабе: 1 метр — 18 миллиметров. Это не стандартные пропорции: обычно принято работать в масштабе 1:35. Такие модели получаются большими, а я решил делать их поменьше.

Сейчас коллекцию Александра Евдокимова можно с полным основанием назвать военно-историческим музеем в миниатюре — она насчитывает около пятисот работ. Среди них — разнообразная военная техника различных родов войск, периодов и стран. Пластилиновые модели более чем в 50 раз меньше реальных размеров, при этом в каждой сохранены все детали, форма и цвет прототипа.

В коллекции представлены советский вездеход-амфибия «Витязь»; знаменитая российская «Амата»; швейцарская

боевая машина пехоты «Торнадо» и германская «Мардер» с усиленной броней; британский крейсерский танк «Крусайдер»; первая колесная БМП в мире «Ратель», разработанная в 1968-1972 гг. в ЮАР; израильский танк «Меркава»; британский броневомобиль 1950-х годов «Саладин» и многое другое.

Кроме военной техники, на полках красуются модели раритетных автомобилей.

— У меня есть итальянский Fiat, знаменитая чешская Tatra, спортивный Porsche, несколько марок джипов, а также Renault 8, который начали выпускать во Франции в 1962 году, — перечисляет наш собеседник. — Есть и копия автомобиля Citroen DS 19, на котором ездил комиссар Жюв в кинофильме «Фантомас».

Любимым делом Александра Евдокимова занимается в свободное время, которое зачастую выпадает на конец осени, зиму и весну. На каждую модель у него уходит от двух до трех дней. Работа начинается с поиска чертежей, изучения строения транспортного средства. Инструмент нехитрый: лезвие, пассатижи, проволока для укрепления конструкции.

— Все мои модели — пустотелые, — рассказывает мастер. — Работу над любым изделием начинаю с колес. Чтобы они получались одинаковыми, использую калибры. Танки в



последнее время стараюсь делать так, чтобы основная нагрузка приходилась на вертикальные боковые плоскости, и основной груз ложился на борта — чтобы изделие не гнулось. Затем изготавливаю корпус, башню. БМП делаю немного по-другому. Если она гусеничная, то беру специальную твердую плоскость, в которой делаю так называемую «канавочку». В нее потом вставляю колеса, и получаются гусеницы. Снизу укрепляю с помощью горизонтальных поперечин, которые потом заклеиваю пластилином.

Особые требования у Александра Ильича и к материалу, и главному инструменту — лезвию.

— Первые работы я делал из константиновского пластилина. Он был твердый, особо не лип к рукам. Сейчас, как основу, использую скульптурный — выполненные из него изделия не деформируются. У него мало цветов, но я их смешиваю, чтобы получить нужные оттенки.

Лезвие у меня было еще советское, я им 20 лет работал, потом потерял, — вздыхает мастер. — Найти альтернативу среди современных оказалось непросто — они гнутся и режут пальцы.

Старые изделия Александр Евдокимов по возможности реставрирует, какие-то, используя многолетний опыт, изготавливает с нуля.

— Есть у меня очень старая модель первого советского легкого бронетранспортера БТР-40, — рассказывает мастер. — Он очень сложный по выполнению — много мелких деталей, не сплошное днище, и мне его жалко ломать. Храню этого ветерана уже много лет.

В доме Александра Ильича множество книг с фотографиями и техническими характеристиками военной техники. И каждая модель в последующем может послужить образцом для его новых работ.

Елена СУШКОВА

Когда вся жизнь — железная дорога и футбол



Александр Гусак уже четверть века на дороге, причем на одном предприятии — дебальцевском отделении ПМС-191. Он прошел путь от монтера пути до производителя работ. Много лет отстаивает спортивную честь предприятия и города на футбольном поле.

— Играю я с детства, — рассказал Александр Гусак. — Выступал за свой класс, за родную Дебальцевскую школу №3. Футбол, как и работа, стал важной частью моей жизни, самой жизнью. Правила и на работе, и на поле одни — сделать все верно, без ошибок, выложиться на полную, чтобы не было

Трудовые династии — особая гордость Донецкой магистрали. Вдвойне примечательно, когда поколения железнодорожников объединены не только профессией, но и спортом. Именно к таким относится династия Александра Гусака, прораба ПМС-191, одного из вратарей нашей сборной по футболу.

стыдно за результат.

Таким серьезным подходом к делу железнодорожник обязан отцу Александру Ивановичу Гусаку. Большую часть жизни он проработал осмотрщиком вагонов в дебальцевском вагонном депо и выступал на позиции вратаря в дорожной команде.

На рубеже 60-70 годов прошлого века Александр Иванович в составе местного «Локомотива» одержал победу в чемпионате УССР среди железнодорожных футбольных клубов, за что заслуженно получил разряд кандидата в мастера спорта.

— Отец всегда внимательно наблюдал за тем, как я играю, — говорит Александр Александрович. — Всегда старался меня чему-то научить, поделиться навыками вратарского дела, маленькими хитростями и секретами. Я уверен, что от него мне досталась врожденная реакция, которой просто так не научишься.

Родоначальник железнодорожной и футбольной династии передавал свой опыт не только старшему, но и младшему сыну — Анатолию. Анатолий Гусак работал в ПМС-191, ПЧ-5 и в свое

время тоже успешно защищал ворота, играя за дебальцевские команды.

Вообще, в этой семье не представляют себя без спорта. Помимо футбола, Александр Гусак увлекается плаванием, занимается настольным теннисом и шахматами.

— Все это помогает в жизни, — убежден Александр Александрович. — Те же шахматы — отличный способ учиться тактике и стратегии, повышать смекалку, тренировать память. И многие ребята на предприятии это понимают. Поддержал нас и профсоюз: был закуплен инвентарь, благодаря чему мы проводим у себя соревнования. Также с удовольствием принимаем участие в дорожных и профсоюзных спартакиадах, которых сейчас, к сожалению, из-за пандемии стало меньше. Очень хочется, чтобы ситуация поскорее наладилась, и встречи со спортсменами других предприятий возобновились.

При этом радует, что хотя бы по футболу сейчас для Александра и его партнеров по команде насыщенный спортивный сезон. В эти дни сборная ГУП ДНР ДЖД «Локомотив» подала заявку на участие в Республиканском

межведомственным турнире, который пройдет в марте 2022 года, а также уверенно продолжает спортивную борьбу в Первой лиге Чемпионата Донецка по мини-футболу. По результатам десяти туров сезона 2021-2022 наши футболисты входят в пятерку лучших.

В ходе соревнований железнодорожники, ставшие бронзовыми призерами прошлого сезона, встречаются с лучшими в своем классе командами Донецкой Народной Республики. Среди соперников нашей сборной заявлены клубы «Антрацит» из Кировского, «Нотариал» из Тореза, донецкие «Аврора», «МФК Крылья Донбасса», «МФК Победа», «СКА-Гарант», «ГК «Донбассгаз» и другие — всего тринадцать команд. «Локомотив», как и прежде, показывает достойный уровень игры и имеет все шансы на победу в соревнованиях.

Уже 20 февраля сборная футболистов-железнодорожников встретится на спортивном поле с донецкой командой «МФК Стилумл», которая сейчас занимает девятое место в общем зачете. Напомним, что в связи с мерами по противодействию коронавирусной инфекции матчи проходят без присутствия болельщиков, но мы уверены в успехах нашей команды. Желаем Александру Гусаку и всем нашим спортсменам удачи!

Александр КОВАЛЕНКО

Голос – золотой, характер – железный

Как гласит старая профессиональная мудрость, бывших железнодорожников не бывает. И ярким примером тому – солист Донбасс Оперы Александр Климов, опытный и любимый зрителями донецкий артист, исполнитель мощных и проникновенных басовых партий мирового классического репертуара и, помимо этого, представитель железнодорожной династии, сам в свое время посвятивший много лет работе машинистом тепловоза на Донецкой железной дороге.

Что и кого можно встретить в квартире оперного певца? Классический джентльменский набор: фрак, белоснежная сорочка и бабочка, книги по теории музыки и истории вокального мастерства, пряный кофе, любезно приготовленный хозяином. Рядом, на почетном и самом теплом месте – полный пожилого достоинства кот Тимофей. Что еще? Театральные программки и афиши, профессиональные грамоты и благодарности, государственная награда – медаль «За трудовую доблесть». Но ко всему этому в доме Александра Гавриловича я вижу, казалось бы, совершенно неожиданную фотографию – ветхий, практически антикварный снимок. В кадре – явно промышленная зона, большой железнодорожный кран и люди – настоящие трудяги.

– Это – железнодорожный цех Донецкого металлургического завода, – рассказывает Александр Климов. – Здесь в депо кранов и ковшей работал машинистом-инструктором мой отец Гавриил Михайлович. Мы жили у ДМЗ, и мальчиком я часто бегал на горку смотреть на эти «краники-паровозики» и выглядывать батю.

Папа для Александра Климова был далеко не единственным профессиональным примером – его семья является железнодорожной династией в четырех поколениях. Сегодня о каждом из своих предков Александр Гаврилович вспоминает с нескрываемым пиететом и огромной благодарностью:

– Я – железнодорожник с прадеда. Отец моего деда по маме – Илларион Журавлев работал обходчиком и стрелочником на станции Лозовая. Брат моего деда по маме Михаил был машинистом паровоза, отработал на магистрали всю Великую Отечественную войну, получив железнодорожную бронь, часто был командирован к линии фронта. Закончил он свою трудовую деятельность уже машинистом тепловоза. А мой отец, будучи сотрудником ДМЗ, одним из первых осваивал здесь железнодорожные краны, которые приходили к нам из ГДР. Это были машины большой грузоподъемности – 60 и 80 тонн. Позже он ездил в трудовые командировки в Брест, а в Донецк пригонял и осваивал краны, поднимавшие уже 120 тонн, передавал свой опыт молодежи.

При этом для самого Александра его будущая профессия, несмотря на очевидность выбора, была вопросом.

– В школе я однозначно был гуманитарием, – говорит Александр Климов. – Видимо, не зря в здании моей тогдашней школы №30 позже расположилось художественное училище. Вообще, я с детства хотел стать историком: читал запоем, как и до сих пор. Закончив восьмилетку, я, честно говоря, не знал,

куда себя деть. Родители очень хотели, чтобы я получил техническое образование, поэтому какое-то время я проучился в платной радиотехнической школе. Там понял, что это не мое, чем, конечно, родителей огорчил. Но от работы я не отлынивал – сразу устроился на ДМЗ в службу СЦБ, крутил там гайки на стрелочных переводах. Позже перешел к отцу в депо, занимался ковшами, обслуживал электродвигатели. Ну, а потом пришло время армии. Служил я радиотелеграфистом – полгода в учебке в Белоруссии, потом полтора года на берегу Балтийского моря в польском Колобжеге. Места там были не самые приятные, многие ребята не переносили ужасно влажного климата. Связистам было тяжело: к примеру, нужно прокладывать кабель – на штык копнешь лопатой, а там уже вода. Вечная сырость, вечная сушка сапог, каждая царапина очень долго заживала. Но на то она и служба – закалять, воспитывать выносливость. Да и вообще – что нам, донецким парням? Мы везде прорвемся! – уверен Александр Гаврилович.

Еще со школьных времен будущий солист театра оперы и балета знал гитару и баян, учился музыкальной технике, с мальчишеским неприятием, но все же изучал теорию сольфеджио.



– Мне все-таки было интересно, – вспоминает Александр Климов. – Помню, как старые песни – «Ивушка» и «Рябинушку» – напевали мама и бабушка, а я старался поймать на слух, подыграть. Позже уже практически от зубов отскакивал любимый марш «Прощание славянки». Так же я и пением занимался – просто нравилось. Заметили это в учебке. Я служил под Минском, и там перед парадом 7 ноября участвовал в отборе в хор, а по итогу маршировал в парадной шеренге. После армии я вернулся в Донецк с направлением в приемную комиссию ДПИ, но, посмотрев на перечень профессий, понял, что это не то, чего хочу. В свою очередь, исторический факультет не одобрили родители, и в какой-

то момент, памятуя о своей родословной, я без раздумий согласился на предложение одноклассника пойти вместе с ним учиться на машиниста в Ясиноватское ПТУ №69.

В славном железнодорожном училище с вековой историей Александр Климов учился 2 года. Стипендия в 70 рублей позволила освоиться в самостоятельной жизни, появилось время для творческой самостоятельности.

– Силами ребят-сверстников была организована агитбригада, и мы с лету в нее записались, – вспоминает артист. – Влились с воодушевлением, сразу же заняли второе место на областном смотре. Меня заметила и очень поддержала наш куратор – руководитель драмкружка Ясиноватского ДК железнодорожников Валентина Максимовна. Я стал заниматься и выступать в драмкружке, вместе с этим посещал вечера в Донецком культпросветучилище. Там я впервые увидел, как ребята сами, своими силами ставят выступления, играют на разных инструментах – все делалось вживую.

Тем временем Александр Климов окончил училище. Пройдя курсы повышения квалификации при Дортехшколе под началом известного всей магистрали Аркадия Ольшанского, получил права машини-

ста. Трудился в ТЧ Волновахи и ТД Мариуполя. О своей работе на Донецкой железной дороге Александр Гаврилович говорит с большим уважением к профессии: – Обкатан я был на путях Порты пассажирского, мои маршруты: Сартана, Жданов Грузовой, Жданов Сортировочный и Асланова. Управлял тепловозами ЧМЭЗ, еще с училища хорошо знал ТЭЗ. Хорошо помню первый раз, когда повел тепловоз – очень волновался, было даже страшновато. Но очень поддержал машинист, к которому я попал на практику. Со временем меня поставили машинистом-экипировщиком, позже я заменял дежурного по депо, сам ездил экипировать тепловозы, сам их там возле депо разгонял, работал и



днем, и ночью. Участвовал в строительстве жилых домов и зданий депо. Работал и с заводчанами, и с портом, куда приходили грузы из-за рубежа. Помню, как однажды с огромной осторожностью везли контейнеры с апельсинами.

– Особой гордостью для нас, железнодорожников, была форма, – вспоминает Александр Климов. – Если низ соответствовал моде времени – джинсы, кроссовки, то верх был только форменным – темные олене рубахи, куртки, кители. Очень любили зимнюю куртку, которую называли «Гудок» – теплую, стеганую, с плащевым покрытием. Особым шиком были фуражки, переделанные местными мастерами – с коротким стильным козырьком, как у моряков и железнодорожников в Первую мировую войну.

Работая машинистом, Александр Гаврилович активно участвовал в самодеятельных коллективах и агитбригадах ДК завода «Азовсталь» и ДК Металлургов, играл и пел в постановках.

– Там меня заметили руководители хоровой капеллы и кружка сольного пения, даже устроили небольшую борьбу за молодого исполнителя, – улыбается наш собеседник. – Я больше тяготел к сольному, тем более что руководитель местного духового оркестра выразил желание сделать со мной лично пару песен. Там же подрабатывал уроженец Мариуполя Валерий Мальцев – вокалист, окончивший Гнесинку в Москве и работавший в нашей филармонии. У него самого была дилемма, кто он – бас или баритон. Меня же он, слава богу, определил, как баса, поэтому я сразу понял, в каком диапазоне мне петь правильно. После нескольких месяцев занятий он сказал: «Саша, надо поступать – басов мало, есть шанс». Мне было около тридцати, и к совету я отнесся скептически: думал, позднавато. Но в ответ услышал: «Нет, самое время». Я тогда уже был женат, подрастал ребенок, поэтому было волнительно сходить с привычной колеи. Но решение было принято.

Вот так, благодаря волевому решению Александра Климова, Донбасс обрел талантливо-

го певца. Уволившись с дороги, будущий оперный солист поступил в музыкально-педагогический институт. На первом курсе, к счастью, хватало стипендии и сбережений, а уже на втором Александр поступил на службу в Донецкий государственный академический театр оперы и балета.

– Драматический опыт сыграл свое, – уверен певец. – Поначалу я участвовал, в основном, в сказках и опереттах, учился у старших, постепенно получал серьезные роли и партии. За три десятилетия было все – как у нас шутят, от шума ветра – до царей-королей.

И хотя Александр Гаврилович шутливо отзывается о своих достижениях, послужной список у него серьезнейший. Вот далеко не полный репертуарный перечень артиста-вокалиста Донбасс Оперы Александра Климова: Рамфис – «Аида», Граф Чепрано, Монтероне – «Риголетто», Феррандо – «Трубадур», Пистоль – «Фальстаф», Доктор Гренвиль – «Травиата», Верховный жрец Бело – «Набукко»; Цунига – «Кармен»; Дон Базилио – «Севильский цирюльник»; Альциндор – «Богема», Комиссар – «Мадам Баттерфляй»; Король Рене – «Иоланта», Нарумов – «Пиковая дама»; Фальк – «Летучая мышь»; Зупан – «Цыганский барон»; Никош – «Веселая вдова». Кроме того, у него обширная концертная программа, гастроль с труппой театра в Италии, Испании и других странах, а также творческий вечер к тридцатилетию службы в театре.

Несомненно, железная дорога, закалившая характер будущего певца, научившая его ответственности и выдержке, оставила теплый след в сердце Александра Климова. В преддверии Дня защитника Отечества артист поздравляет всех своих бывших и нынешних коллег с праздником. Мы же с огромным удовольствием поздравляем Александра Гавриловича с днем рождения, который он отмечает 20 февраля, желаем здоровья, мира, трудовых свершений, творческих успехов и человеческого счастья!

Александр КОВАЛЕНКО

Пять поколений династии Щербины

Работе, связанной с сигнализацией и связью на железнодорожном транспорте, посвятили свою жизнь пять поколений семьи Щербины. Общий профессиональный стаж династии насчитывает три сотни лет. За плечами одного только Геннадия Петровича Щербины – почти полвека работы на Донецкой железной дороге и сотни инновационных разработок.

Основоположником династии стал дед Геннадия Петровича – Семен Самсонович Щербина. В начале 30-х годов прошлого столетия он обслуживал устройства сигнализации и связи на участках Дебальцевской дистанции Северо-Донецкой магистрали.

– Дед к работе всегда относился ответственно, щепетильно, – рассказал Геннадий Петрович. – Он обслуживал участок Дебальцево-Миллерово – по тем временам довольно загруженный. Тогда применялись еще механические устройства – семафоры, гибкие тяги. Работа с ними требовала огромных физических затрат, но у деда всегда все было исправно.

Сын Семена Щербины Петр пошел по стопам отца. С отличием окончил Киевский железнодорожный техникум и вернулся работать в Дебальцевскую дистанцию сигнализации и связи. Уже через несколько лет ему доверили возглавить предприятие, а вскоре перевели в Артемовск начальником технического отдела службы сигнализации и связи Северо-Донецкой магистрали. У Петра было все, о чем только можно мечтать – жена, сын, любимая работа, где он пользовался доверием и уважением, но грянула война. Семью эвакуировали в Ташкент.

– Когда началась война, мне было 5 лет. Мы с мамой остались в Ташкенте, папа работал в прифронтовом Саратове – обслуживал железную дорогу, – вспоминает Геннадий Петрович. – Жили на разъезде в большом длинном казенном доме, вдали горы – красиво. Но жились тяжело. Помню, как в большом котле варили суп из черепашек.

В 1943 году Петр Щербина с семьей вернулся в только что

освобожденный Донбасс. Артемовск встретил их разрушенными зданиями, изувеченными станциями и перегонами. Началось восстановление. Петра Щербину назначили заместителем начальника местной дистанции сигнализации и связи.

– В то время я отца видел очень редко, он постоянно ездил в командировки, – вспоминает Геннадий Петрович. – Работал на восстановлении Дебальцево, Штеровки, Должанской.

Геннадий решил продолжить дело деда и отца. Жаль, поступить в Московский институт инженеров транспорта не позволила тройка за сочинение на вступительных экзаменах. Зато в Московский железнодорожный техникум им. Андреева парня приняли с радостью.

После выпуска его направили на Донецкую железную дорогу, где ускоренными темпами шла электрификация.

– Мне повезло, можно сказать, в новую эпоху. Моим первым местом работы стала Артемовская дорожная лаборатория сигнализации и связи, – вспоминает Геннадий Петрович. – Тогда на всех станциях модернизировали устройства сигнализации, централизации и блокировки. Мы настраивали новое оборудование, выполняли пусконаладочные работы. Благодаря опытным практикам-преподавателям техникума и его современному техническому оснащению я получил необходимые знания, которые потом использовал в работе. Параллельно я заочно учился в институте.

Свежий взгляд и энтузиазм молодого человека были замечены руководством дороги. Ему стали доверять очень ответственные задания.

В 60-е годы в Попаснянском

районе, под станцией Нырково, произошло столкновение грузового и пассажирского поездов, было много жертв. Комиссия из Москвы установила, что при проектировании устройств СЦБ была допущена ошибка, повлекшая крушение, и рекомендовала МПС создать на каждой дороге группы по проверке документации устройств сигнализации и связи.

– Были созданы группы технической документации, и меня всего после нескольких лет работы на Донецкой железной дороге включили в ее состав, – вспоминает Геннадий Петрович. – С тех пор, перед тем, как что-то внедрять или строить, проводится полная проверка проекта, каждой схемы под личную подпись проверяющих.

Затем Геннадия Щербину назначили руководителем дорожной лаборатории. И не прогадали! При нем в коллективе появилась экспериментальная группа, которая начала заниматься инновационными разработками.

Одним из самых значимых изобретений группы был первый в Советском Союзе единый центр управления движением поездов (ЕЦУ). По предложению Геннадия Щербины при создании диспетчерского табло взяли за основу систему «Луч», которая безотказно снимала показания с napольных устройств и обеспечивала данными дежурного по станции.

С помощью ЕЦУ, оснащенного на тот момент самой современной вычислительной техникой, стало возможным отслеживание грузонапряженности всех отделений Донецкой железной дороги. Ознакомившись с инновацией и переняв уникальный опыт на Донбасс съезжались специалисты и ученые практически со всех дорог Советского Союза.



Геннадий Петрович Щербина (справа) с коллегами на первомайской демонстрации

В 1986 году Геннадий Щербина был назначен начальником конструкторского бюро Донецкой железной дороги. Переходя на новую должность, Геннадий Петрович забрал с собой почти всю экспериментальную группу дорожной лаборатории, вместе с которой проработал много лет. На новом месте коллектив продолжил работу над совершенствованием ЕЦУ, разрабатывал и внедрял новые изобретения.

– Мы проводили работу по разным хозяйствам, – рассказывает наш собеседник. – Однажды дорогой были приобретены вагоны, в которых не было предусмотрено освещение, так как в них не было специальных преобразователей. По поручению начальника дороги мы не только самостоятельно разработали необходимые преобразователи, но и наладили их выпуск.

За 47 лет работы на Донецкой магистрали Геннадий Щербина разработал и внедрил огромное множество рацпредложений. Как сам признается, их уже и не счесть. За большой вклад в развитие и совершенствование деятельности железнодорожного транспорта он был награжден знаком «Почетный железнодорожник». А в 1989 году удостоен премии Совета Министров СССР – за выполнение комплексных на-

учных исследований, проектно-конструкторских и технологических работ по важнейшим направлениям развития народного хозяйства и его отраслей и за внедрение результатов этих исследований и работ.

Но самым главным событием в жизни Геннадий Петрович считает встречу со своей будущей супругой Верой. Вера Ивановна тоже железнодорожница. С ней они прожили душу в душу почти 50 лет. У них родилось трое детей.

Сегодня Геннадию Петровичу 85 лет. Все дети пошли по стопам отца. Старший сын Евгений – кандидат технических наук, доцент кафедры «Автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте» Московского государственного университета путей сообщения, автор множества разработок и книг. Вместе с женой он занимается проектированием устройств СЦБ, его сын Алексей – разработкой и внедрением микропроцессорных устройств СЦБ.

Второй сын Геннадия Петровича – Юрий работает электромехаником СЦБ в Попаснянской дистанции сигнализации и связи. Дочь Елена возглавляет коллектив телефонно-телеграфной станции Регионального центра связи ГУП ДНР «Донецкая железная дорога».

Посылка солдату от ветеранов



В канун Дня защитника Отечества кабинет Иловайского регионального совета ветеранов становится похож на закрома рачительной хозяйки. На столах – банки с домашними заготовками, печенье, варенье. Их приносят все желающие принять участие в акции «Посылка солдату».

– Мы уже третий год участвуем в акции «Посылка солда-

Каждый год Иловайский региональный совет ветеранов принимает участие в республиканской акции «Посылка солдату» – активисты собирают для военнослужащих Народной Милиции ДНР вкусные подарки ко Дню защитника Отечества.

ту». – рассказала председатель Иловайского регионального совета ветеранов Любовь Ивановна Лобода. – Когда впервые услышали, что каждый житель Республики может передать свой подарок нашим защитникам, которые находятся на передовой, конечно, не смогли остаться в стороне. Кинули клич, и от желающих передать бойцам что-то вкусненькое нет отбоя. Мы понимаем, что бойцов хорошо кормят. Но, согласитесь, казенная еда быстро приедается и так хочется чего-

то вкусненького, домашнего – печенья, конфет, орехов.

Придётся кстати и связанные заботливыми руками перчатки и шарфы. Улыбнутся солдаты и открыткам, которые им нарисовали дети из Иловайской станции юных техников.

– Мы приглашаем все региональные советы ветеранов Донецкой железной дороги присоединиться к акции «Посылка солдату» и таким образом поддерживать наших защитников, дать им понять, что нас всех волнует их боевой дух и настрой на победу, – сказала Любовь Ивановна Лобода. – Ребята, мы с вами!

Дорогие пенсионеры, ветераны войны и труда!

Разрешите поздравить вас с замечательным праздником – Днем защитника Отечества!

23 февраля – это день почитания солдат и офицеров, защищавших Родину во время Великой Отечественной войны, служивших в Афганистане и других горячих точках, стоящих на рубежах нашей молодой Республики и обороняющих наш край сегодня.

Так уж повелось, что в этот день мы поздравляем и подрастающее поколение защитников Отечества – это поистине праздник всех мужчин, от которых мы, женщины, ждем красивых героических поступков, уверенности в себе и своих силах, выдержки, мудрости и нежности.

Дорогие наши мужчины! Сколько бы ни было вам лет, помните – мы всегда надеемся только на вас и глубоко убеждены, что вы рождены быть защитниками семьи, дома, Отечества!

Желаем вам крепкого здоровья, семейного счастья и благополучия, мирной жизни. Пусть никакие трудности и преграды не помешают вам в достижении поставленных целей! Смело идите к осуществлению своей мечты!



С уважением,
Объединение ветеранов
войны и труда
Донецкой железной дороги

В лакированных ботинках много не навоюешь

С растертыми, промоченными ногами много не навоюешь, поэтому в армиях всех времен и народов остро стоял вопрос обеспечения личного состава форменной обувью. Увы, эта важнейшая деталь армейского снаряжения очень часто не отвечала требованиям времени, поэтому эволюция уставной обуви длилась на протяжении веков.

Историю военной обуви принято вести с эпохи Древнего Рима, когда хорошо обутая армия, преодолевающая многокилометровые расстояния по пересеченной местности, обеспечивала господство Римской империи в Европе. Используя стальные и бронзовые гвозди, римляне создали военную обувь, прообразом которых были обычные греческие сандалии. Солдаты носили «калиги», предназначенные для длительных переходов – с шипами на подошве и длинными ремнями до середины голени.

В России устойчивое понятие о форменной обуви сформировалось к XVI веку: военнообязанные, как правило, носили сапоги. Например, московским стрельцам выдавали сапоги с загнутыми кверху носами.

При Петре I в армии стали использовать тупоносую обувь, башмаки с пряжками и сапоги с раструбами. При этом сапоги были форменной обувью преимущественно кавалеристов. Следует отметить, что в этот период ранг военного не влиял на качество обуви. Отличия допускались только в материалах для изготовления фурнитуры и шпор.

На протяжении всего XVIII века при постоянном изменении цветов и фасонов верхней форменной одежды обувь менялась незначительно – только форма носа, высота голенища или каблука. В 1778 году фельдмаршалом российской армии стал князь Потемкин, стараниями которого всякое щегольство было уничтожено. «Туалет солдатский должен быть таков, что встал, то и готов», – говорил Светлейший. Благодаря его реформе у военных появились легкие удобные сапоги с короткими голенищами.

В период правления Павла I в армию вернулись косы и бугли, военных одели в неудобную форму на прусский манер, обуви в лакированные ботинки с чулками.

Распрощались с лакированной обувью в русской армии лишь при Александре I. Император заменил их на высокие, до колен, юфтевые сапоги.

В годы правления Николая I в армейскую моду вошла весьма странная военная обувь – совсем короткие сапоги. Вместо голенищ к ним полагались суконные штиблеты на пуговицах.

Привычные высокие сапоги с портянками вернулись в армию со следующим императором – Александром II и прочно утвердились, как неизменный атрибут военной формы.

Русские солдаты времен Первой мировой войны поначалу носили сапоги образца 1908 года, для производства которых использовалась яловая кожа (кожа молодых коров или бычков, но не телят). Голенище с одним швом сзади имело высоту 10 вершков для армии и 11 – для гвардии (45 и 50 см соответственно).

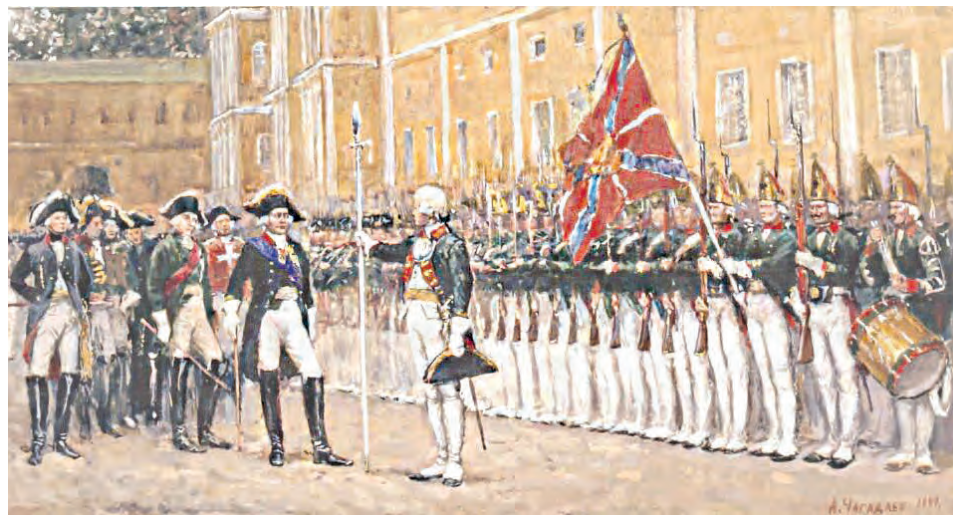
Но беспрецедентная по масштабу мобилизация вызвала настоящий сапожный кризис. Если накануне Первой мировой в распоряжении русской армии было около 4,5 млн пар обуви, то на исходе 1914 года ее катастрофически не хватало: число военнотружущих перевалило за 5,3 млн.

Для экономии материалов с января 1915 года командование армии разрешило пошив сапог с голенищем на 9 сантиметров короче прежнего. Солдатам также стали выдавать брезентовые сапоги или ботинки с обмотками. Но этого все равно было мало. Нередко служивым приходилось мастерить кожаные лапти – опанки или каламаны, а то и самые обычные – из лыка.

Первую попытку найти заменитель дорогостоящей кожи сделал еще в 1903 году генерал-майор М.М. Поморцев (1851-1916) – выдающийся химик, метеоролог, аэролог. Он пропитал несколько слоев парусины смесью из парафина, канифоли и яичного желтка. Получился материал большой прочности и совершенной непроницаемости для воды, которому, как писал изобретатель, «по желанию может быть придан вид кожи».

Первый отечественный козам был назван кирзой – по аналогии с грубым и особо прочным шерстяным сукном, которое использовалось для пошива солдатских шинелей.

Летом 1905 года кирза Поморцева, которую народная молва окрестила «чертовой кожей», прошла испытание Русско-японской войной. На фронт была отправлена опытная партия кирзовой конской амуниции, кирзовые сумки, чехлы и обитые кирзой сиденья для артиллерийских лафетов.



«Император Павел I в Гатчине». А. Чагадаев, 1999

В 1913 году Поморцев изготовил и испытал в действии первые кирзовые сапоги. Они лишь на 15% состояли из дешевой юфтевой кожи, а голенища были пошиты из заменителя.

Следует отметить, что образцы тканей, разработанных по методу Поморцева, экспонировались Министерством промышленности на международных выставках. На Всемирной выставке в Милане в 1906 году труд Михаила Михайловича был отмечен Золотой медалью. За разработку способов получения заменителей кожи он был награжден Малой серебряной медалью на Всероссийской гигиенической выставке в Петербурге в 1913 году.

Но при всем этом изобретатель тщетно добивался – причем совершенно бескорыстно! – снабжения



действующей армии кирзачами. Михаил Михайлович безрезультатно обивал пороги Главного интендантского управления вплоть до своей смерти в 1916 году.

Второе рождение кирзы произошло благодаря другим русским ученым – Борису Бызову и Сергею Лебедеву. Они разработали метод получения дешевого искусственного бутадиен-натриевого каучука.

В 1935 году из «Кирзы-СК» была сшита и восемь месяцев испытывалась в армии партия солдатских сапог. В декабре на заседании Военного совета начальник Управления обозно-вещевого снабжения РККА Косич докладывал Ворошилову: «Должен доложить вам, товарищ народный комиссар, что войска единодушно отказываются от ботинок с обмотками. Месячная носка этих сапог показывает, что они производят впечатление кожаных голенищ».

материала и пошив сапог были налажены. Обувь из усовершенствованной кирзы оказалась легкой, прочной и удобной, отлично держала тепло и не пропускала влагу. 10 апреля 1942 года постановлением СНК СССР Александру Хомутову, Ивану Плотникову и еще семи работникам промышленности искусственных кож была присуждена Сталинская премия 2-й степени за коренные усовершенствования методов работы в производстве заменителей кожи для армейских сапог.

Кирза, без преувеличения, стала спасением. Использование дешевого заменителя позволяло экономить почти 4,45 млрд м² юфтевой, 2,38 млрд м² хромовой и почти 560 тонн подошвенной кожи в год. Воюющая страна просто не могла обеспечить такие огромные объемы.

В кирзовых сапогах Красная армия дошла до Берлина. На протяжении десятков лет кирзачи носили солдаты Советской армии.

В 2007 году в РФ был принят закон, который определил новую армейскую форму. Согласно этому документу официальной обувью российских военных стали ботинки с высоким берцем. Армейские уставные берцы носят защитники Донецкой Народной Республики.

Специфические военные ботинки появились сравнительно недавно – во время Второй мировой войны. Их придумали немецкие военные для нужд своих парашютистов. Поскольку десантники часто ломали ноги, прыгая в сапогах, для них были разработаны новые ботинки с высоким голенищем на шнуровке.

После войны армии НАТО постепенно стали использовать военные ботинки с высоким берцем как основной вид армейской обуви. В частности, американская армия начала переход с низких ботинок М-1943 на высокие черные кожаные ботинки «Corgogan» в 1957 году и завершила его во время Вьетнамской войны.

В армии СССР берцы считались символом «загнивающего Запада», и Советская Армия до конца своего существования продолжала использовать сапоги. Первые черные высокие ботинки появились у офицерского состава и спецназа России в 2000-х годах.

Впрочем, в силу особых климатических и природных условий страны в российской армии и сейчас не отказываются от кирзовых, кожаных, резиновых, валяных сапог, а для воинских частей, дислоцированных на Крайнем Севере, предусмотрена новая обувь со специальным утеплением.

Под знаком гарцующего скакуна

Легендарный Энцо Феррари впервые увидел автогонки в 10 лет, в 13 сел за руль, в 21 – дебютировал как автогонщик. Он создал свою гоночную команду, занимался выпуском собственных автомобилей, и его болиды с гарцующим жеребцом на капоте не знали равных. Для профессионального гонщика у Феррари были необъяснимые странности: он панически боялся самолетов и никогда не пользовался лифтом.

Родился Энцо Феррари 20 февраля 1898 года в Болонье в семье владельца мастерской по ремонту тяжелой техники. Мастерская располагалась на первом этаже, а на втором жила семья. Жизнь мальчика проходила под непрерывный грохот молотков. Но именно благодаря шумной мастерской он увлекся техникой.

Перевернула жизнь юного Энцо поездка с отцом в Болонью на этап автомобильных гонок, и они полностью завладели его мечтами.

Вскоре началась Первая мировая война, а с ней и беды семьи Феррари. Во время эпидемии «испанки» в 1916 году умерли отец и брат Энцо. Сам юноша был призван в армию и отправился на фронт, где служил в тыловом обеспечении горных стрелков – ремонтировал повозки, подковывал мулов и лошадей. В 1918-м парень тоже подхватил испанский грипп и выжил чудом – врачи уже решили, что больной безнадежен.

Феррари демобилизовали, и по возвращении домой он устроился на работу в небольшую фирму CMN. Там разбирали военные грузовики и строили на их шасси легковые автомобили. У компании была своя небольшая гоночная команда, и Энцо стал за нее выступать, но особых успехов не добился.

Оставив CMN в 1920 году, Феррари устроился водителем в компанию Alfa Romeo. На небольших локальных гонках он выступал за команду этого предприятия уже с большим успехом.

В двадцатые годы, когда новые гоночные команды появлялись и исчезали, как в калейдоскопе, Феррари сколотил отличную команду из звезд гонок тех лет – таких как Джузеппе Кампари или Тацио Нуволари. Сам он тоже продолжал участвовать в заездах.

В первый же год существования команда Scuderia Ferrari («Конюшня Фер-

рари») насчитывала более 50 гонщиков – беспрецедентное число по тем временам. В распоряжении команды были болиды Alfa Romeo P2 и P3. На капоте P3 впервые появилось изображение знаменитого черного жеребца на золотом щите.

У логотипа Ferrari – славная история. Гарцующий жеребец красовался на фюзеляже самолета легендарного летчика, героя Италии графа Франческо Баракки в годы Первой мировой войны. Имея на своем счету 34 сбитых вражеских самолета, в июне 1918 года знаменитый ас погиб в бою.

«Когда в 1923-м я выступал на трассе в Равенне, я познакомился с графом Энрико Баракка, отцом героя, – писал Энцо Феррари в своих воспоминаниях. – Он представил меня своей жене, графине Паолине Баракка, которая однажды предложила: «Феррари, а почему бы вам не изобразить вздыбленного коня моего сына на вашем гоночном автомобиле? Он принесет вам удачу».

Так и произошло. После нескольких гонок со вздыбленным скакуном на капоте тест-пилот Энцо Феррари был переведен на менеджерскую работу, где наилучшим образом раскрылся его организаторский талант. Феррари стал директором спортивного подразделения Alfa Racing, а в 1929 году в городе Модена основал дочернюю компанию Alfa Romeo.

Уже в 30-е Феррари начал создавать собственные автомобили. В 1935 году он сконструировал уникальный двухмоторный болид Vimotore. Две «восьмерки» в сумме развивали мощность 540 л. с., что позволило гонщику Нуволари развить на обычном шоссе скорость 322 км/ч.

В 1939 году после конфликта с руководством Alfa Romeo Феррари ушел и создал собственную компанию Auto-avia Construzione (AAC). До войны он



успел построить первую модель спортивного автомобиля Tipo 815.

С началом Второй мировой завод Auto-avia Construzione стал выпускать двигатели для военных самолетов итальянской армии. Но в 1944-м предприятие было разрушено бомбежками, и Энцо пришлось поднимать его из руин. Оккупационные власти союзников помогали кредитами в надежде, что завод окажется полезен им самим, но война вскоре закончилась. В отличие от подавляющего большинства послевоенных автомобильных производств, Феррари имел к 1946 году полностью готовое для выпуска гражданской продукции предприятие.

Сохранившиеся авиационные технологии позволили ему всего за год создать великолепный 12-цилиндровый двигатель из алюминия, считавшийся шедевром инженерной мысли. Автомобиль Ferrari 125 тут же вышел на спортивные соревнования и после нескольких побед привлек внимание во всем мире. В 1950 году эта машина с мотором мощностью в 280 л. с. участвовала в первых гонках Формулы 1.

Почти сразу Феррари выпустил на рынок гражданские автомобили. Он четко понимал клиентов, знал лично этих людей и делал ставку на то, что богатые и знаменитые или члены королевских семей станут покупателями. Так и произошло. Автомобили «конюшни» комплектовались самыми дорогими материалами отделки и передовой начинкой, благодаря чему некоторые «лошадки» были дороже, чем Rolls-Royce.

Энцо Феррари очень любил, когда подчиненные называли его инженером, хотя все без исключения именовали его «Коммендаторе», что означает командор или рыцарь, удостоенный наград. Заслугами Феррари не кичился, хотя под конец жизни принялся выдавать. Он часами маршировал у себя в приемной уважаемых лиц государства, позволял себе не явиться на прием к Папе Римскому.

Энцо Феррари умер в августе 1988 года в возрасте 90 лет. В память о великом создателе завод выпустил в 2002 году модель автомобиля под названием Ferrari Enzo.

Пуш-кинский граф	Спор-тивная обувь	Матема-тический знак	«... де Браже-лон»						
Плаву-чая плат-форма	«Под гороч-ку»					Род-ственник	Продук-ция с титулом	Государ-ство в Океании	
		Пикант-ная деталь груди	Коса, банка						
Актер-ский идол	И звери-ная, и охотни-чья					Един-ственный	Участник восстания в Чехии XV в.	Вино-град, плющ	
		Здание для по-жарных машин	«Тихий» кошмар			Дли-тельный «гудеж»			
	Меховая обувь	Постель-ная поду-шечка					Пиджач-ная кожа	Подсту-пает к горлу от обиды	
						Тарелка туриста			
	Имеет покрови-теля	Старин-ная сабля					Заря-женный тип		
	«Юнона» и «...»					Болезнь, удушье			

Почему мы такие разные

Сколько бы веков не продолжалась борьба полов, ученые будут стоять на своем: сравнивать мужчин и женщин бессмысленно – разными их сделала природа.

- Объем крови, циркулирующей в организме мужчин, составляет 5-6 литров, женщин – 4-4,5. Мужская кровь богаче эритроцитами и гемоглобином, и это одна из причин, по которой мужчины легче переносят физические нагрузки.
- Мужской мозг больше женского по весу и объему. Но в женском нервных клетки расположены ближе друг к другу, что способствует более быстрой передаче сигнала между ними.
- Женщины лучше читают и распознают эмоции других людей, склоны переживать и сопереживать. У мужчин лучше развиты мозговые отделы, отвечающие за логику.
- Содержание жира в тканях организма у женщин обычно намного выше: у мужчин в среднем 12% веса, у женщин – 26%. Такое различие соответствует запасу энергии около 300 000 кДж – примерно столько ее затрачивается на вынашивание ребенка.
- У женщин сердце меньше размером и бьется быстрее. У мужчин оно в среднем совершает 72 удара в минуту, у женщин – 90. Стенки левой сердечной камеры у женщин тоньше и эластичнее, поэтому повышенное давление для них менее опасно.
- Кожа у женщин тоньше и суше, чем у мужчин. За счет особого строения соединительной ткани, а также гормона прогестерона женская кожа растягивается быстрее, а у мужчин она более упругая.
- В силу активного обмена веществ мужской организм сжигает калории гораздо быстрее женского, поэтому мужчинам требуется питание с более высокой энергетической ценностью.
- Женщины нуждаются в большем времени для сна, чем мужчины, и это обусловлено биологическими факторами. Мозг женщины склонен к многозадачности, поэтому тратит больше энергии.

Ответы на сканворд
По горизонталу: Виконт. Уклон. Лют. Уникум. Сосок. Умны. Загул. Думка. Про-
теже. Миска. Палаш. Ион. Авось. Аста.
По вертикали: Нулин. Бутсы. Плюс. Книга. Науру. Успех. Тропа. Дено.
Ужас. Отмель. Замша. Гусит. Ком. Луана.