Издается с 1934 года

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК ДОНБАССА

30 июня 2022 г. №6 (11609) Цена договорная

Газета Донецкой железной дороги

На железнодорожном вокзале Ясиноватая трудятся люди со стальным характером

12 июня коллектив вокзала Ясиноватая отметил 70-летний юбилей. В этом году знаменательная дата выпала на период активных боевых действий. Вместе с многострадальным городом железнодорожников Ясиноватский вокзал подвергается обстрелам. Но даже в столь сложное время его сотрудники остаются верны своему предприятию и продолжают работать, поддерживая друг друга. Они мечтают о мире и надеются, что в скором времени железнодорожные врата города снова откроются для пассажиров.

Уже 13 лет вокзалом Ясиноватая руководит Елена Алипа, ее общий стаж работы на этом предприятии – 43 года. Накануне юбилейной даты мы общались с Еленой Григорьевной на фоне звуков канонады.

– Люди устали! – признается она. – Из-за постоянных обстрелов все на пределе, но мы работаем. Весь наш коллектив на протяжении вот уже восьми лет трудится героически. Некоторые уехали в эвакуацию, но таких немного. Всеми, кто остался, я восхищаюсь – и это не преувеличение. Даже в самые сложные времена они не подвели ни нашу Донецкую железную дорогу, ни своих пассажиров, ни меня, как руководителя. Я уверена в своих коллегах полностью и благодарю их за самоотверженность, преданность профессии!

После заморозки активных боевых действий 2014-2015 годов ВФУ продолжали обстреливать Ясиноватую. Но несмотря на то, что линия разграничения проходила буквально в нескольких километрах от вокзала, предприятие работало в штатном режиме, сотрудники выполняли свои обязанности, поезда ежедневно отправлялись в путь.

– Функционировали все подразделения: административно-бытовой комплекс, цех питания, билетный и хозяйственный цеха. Курсировали 13 пар пригородных поездов в направлении Иловайска, Дебальцево, Енакиево, Горловки, Нижней Крынки; пассажирские поезда №619/620 «Ясиноватая-Успенская-Ясиноватая» и №603/604 «Ясиноватая-Луганск-Ясиноватая».

14 марта во время очередного обстрела города со стороны украинских военных формирований сильно пострадало здание вокзала.

– Обстрел территории вокзала считаю кощунством, – выражает свое мнение Елена Алипа. – Разрушения нанесены серьезные: снаряд попал под фундамент основного здания, пострадал пригородный зал, здание административно-бытового комплекса, выбило окна, двери, в вестибюле пострадали кассы. Осколками посекло уникальный фасад исторического здания. Думаю, многие помнят, что, когда в 2002-2007 годах проводился капитально-восстановительный ремонт вокзального комплекса, для восстановления исторического облика здания на каждый кирпичик наклеивалась специальная плитка.

Ясиноватский вокзал всегда был визитной карточкой города, гордостью Донецкой железной дороги. В 1997 году он был признан памятником архитектуры и старины. А в 2012-м по итогам областного конкурса на лучший историко-архитектурный объект культурного наследия был включен в десятку наиболее значимых объектов культурного наследия Донецкой области.

Сейчас вокзал встречает редких гостей гулким эхом. Пассажиров нет, работает только персонал. Из соображений безопасности отправка поездов временно перенесена из Ясиноватой в Макеевку.

(Продолжение на стр. 3)

Донецкая железная дорога продолжает восстановление освобожденных территорий

Практически сразу же после освобождения Красного Лимана руководители дирекций ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» под руководством главного инженера Дениса Пашкова отправились в командировку в тогда еще весьма горячую точку. Работали в условиях, приближенных к боевым – давали о себе знать украинские ДРГ. К сожалению, город железнодорожников и сегодня регулярно подвергается артиллерийским обстрелам со стороны ВСУ.

В течение недели мы обследовали объекты инфраструктуры, фиксировали имеющиеся повреждения, организовывали работу с людьми и принимали документы от оставшихся в городе работников железнодорожного узла для последующего трудоустройства в ГУП ДНР «Донецкая железная дорога».

В первый же день по приезду расчистили дорогу на южную сторону города через Зеленый Клин. Ввиду того, что станция большая, а объезд через Зеленый Клин с северной стороны на южную затруднен по причине того, что дорога простреливалась ДРГ противника, городу была крайне необходима так называемая «дорога жизни» – как у нас в Ясиноватой. Приняли решение по ее отсыпке. Для этого восстановили автогрейдер, автопогрузчик и отсыпали самосвалом около 180 метров через путь в районе базы ПМС порядка 350 тонн щебня и отсева. Сделали это, чтобы упростить и обезопасить передвижение гражданского транспорта между южной и северной сторонами города. Хочу сказать отдельное спасибо работникам, выполнявшим эти работы фактически под обстрелами. Уже на следующий день по дороге, которую мы соорудили, МЧС привез людям гуманитарную помощь.

В целом по Красному Лиману разрушено около 40% железнодорожной инфраструктуры. К большому сожалению, в связи с регулярными обстрелами фиксируются все новые разрушения.

Здания и хозяйственно-бытовые сооружения на железнодорожном узле получили многочисленные повреждения фасада, кровли, в них практически нет остекления. Значительно повреждено здание вокзала, пешеходный мост, разрушен и выгорел на 90% Дом науки и техники, сгорела Дортехшкола. Разрушения инфраструктуры имеются практически на всех предприятиях.

Убегая, украинская власть вывезла в Днепр и Львов тепловозы, электровозы, электропоезда, специализированную технику, вагоны и другие товарно-материальные ценности – практически все ценное движимое имущество. Но что-то удалось сохранить. Хочу сказать большое спасибо настоящим железнодорожникам, которые, несмотря на давление бывшего руководства, сумели сохранить имущество на своих предприятиях.

Объем восстановительных работ по Краснолиманскому узлу сегодня колоссальный, но почти вся рабочая автотракторная техника, которая могла быть использована для восстановления, также вывезена либо похищена. Поэтому большой объем работ по разбору завалов людям приходится выполнять вручную.

В ходе рабочей поездки мы приложили максимум усилий, чтобы поднять оставшуюся после боевых действий разбитую технику. За неделю работы удалось ввести в эксплуатацию фронтальный погрузчик, автогрейдер, автокран, автовышку, самосвал, «ЗИЛ» бортовой, автобус «ПАЗ», пассажирскую «Газель», легковой автомобиль «Волга», трактор МТЗ.

Как и на всех освобожденных территориях, пострадавших в результате активных боевых действий, в Красном Лимане перед дорогой стоит первоочередная задача возобновления электроснабжения жилых домов, социальных объектов и железнодорожной инфраструктуры. Южная часть города запитана от наших распределительных подстанций, но все они получили критические повреждения.

Для возобновления электроснабжения узла Красный Лиман необходимо восстановление машзала (там было попадание снаряда с обрушением кровли и перекрытий первого и второго этажа) и оборудования тяговой подстанции «Зеленый Клин», районной подстанции РП-35, а также линий внешнего электроснабжения 110 кВ Дробышево и СлавТЭС (балансовая принадлежность ГУП ДНР РЭК), двухцепной линии 10 кВ Зеленый Клин-РП-35 и ВЛ 35 кВ Райгородок-РП-35. Кроме того, требуют полной замены поврежденные в ходе боевых действий устройства контактной сети.

Остро стоит в городе и проблема водоснабжения, но она, к счастью, оказалась решаемой. Мы обследовали техническую насосную станцию со скважиной, которая ранее обеспечивала техническое водоснабжение железнодорожных предприятий Краснолиманского узла. Конечно, имеют повреждения здания станции, есть порывы на водопроводных сетях. Но главное, что, подключив генератор и произведя пробный пуск глубинного насоса мощностью 5,5 кВ, мы убедились, что существует возможность подачи технической воды на объекты железнодорожной инфраструктуры – пока по графику.

«Дорога жизни» упростила и обезопасила передвижение гражданского транспорта между южной и северной сторонами Красного Лимана

На ранее освобожденных территориях Республики специалисты хозяйств ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» продолжают ремонтно-восстановительные работы. Среди приоритетных задач – обеспечение электроснабжения Хлебодаровского карьера и возобновление железнодорожного движения на Мариуполь-Порт.

В настоящее время перед энергетиками поставлена задача по восстановлению воздушной линии 35 кВ на участке Волноваха-Хлебодаровка и воздушной линии 10 кВ на участке Хлебодаровка-Зачатьевская. Это даст возможность запитать электроэнергией Хлебодаровский карьер, на котором будет добываться сырье с последующей переработкой горной массы в товарный щебень и отсев. Щебень по качеству пригоден для изготовления бутового камня, путевого щебня и щебня для бетонов высоких марок. Уже есть обращения на поставку продукции Хлебодаровского карьера на асфальтобетонные заводы для восстановления разрушенных дорог и мостов Республики.

Специалистами хозяйства электроснабжения продолжаются работы по восстановлению воздушных линий 0,4 кВ и 6 кВ на станции Волноваха, линии продольного электроснабжения 10 кВ на участке Карань-Кальчик; приведению в габарит устройств контактной сети по станциям Волноваха, Велико-Анадоль, Сартана. Осуществлены работы по приведению в габарит участка контактной подвески по Мариупольскому узлу, в том числе по четному пути перегона Мариуполь - Мариуполь-Порт, по 8 пути и съездам станции Мариуполь-Порт, по 2 пути и съездам станции Мариуполь.

Работниками путевого хозяйства продолжаются работы по восстановлению железнодорожного пути по станциям Карань, Мариуполь, Волноваха, Зачатьевская, перегонам Волноваха-Карань, Кальчик-Карань, Мариуполь - Мариуполь-Порт. В частности, осуществляется замена поврежденных рельсов и железобетонных шпал, вырезка балласта на участках пути между стрелочными переводами, засыпка воронок от попадания боеприпасов, рихтовка пути.

Специалистами хозяйства сигнализации и связи по станции Хлебодаровка выполнен ремонт и настройка вызывного оборудования поездного диспетчера Волновахского направления; подготовлена и подключена селекторная связь электромехаников. Подготовлено и настроено оборудование связи совещаний в студии станции Волноваха. Выполнены: ремонт кабеля связи и стрелочного кабеля по станции Волноваха; восстановление монтажа релейного шкафа сигнальной установки №1 Волноваха парк отправления; замена линзовых комплектов светофоров, проведены другие работы.

Строители Донецкой железной дороги продолжают ремонтно-восстановительные работы по зданиям постов ЭЦ станций Волноваха и Велико-Анадоль, зданию вокзала станции Зачатьевская, зданию багажной кладовой и конторы СМЭУ станции Мариуполь, зданию багажной кладовой и посадочной платформы вокзала станции Мариуполь.

По дирекции тяги ведется работа по ремонту уцелевших локомотивов. В частности, по Волновахе планируется запустить порядка трех тепловозов ЧМЭ3 и порядка пяти секций тепловозов 2ТЭ116.

Специалистами информационно-вычислительного центра ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» по станции Волноваха восстановлен сервер АСУ Локбриг для локомотивного депо Волноваха, продолжается работа по подключению к сети передачи данных автоматизированных рабочих мест по станции.

Восстановительные работы на освобожденных территориях не останавливаются ни на день.

Денис ПАШКОВ,
главный инженер ГУП ДНР
«Донецкая железная дорога»

На железнодорожном вокзале Ясиноватая трудятся люди со стальным характером

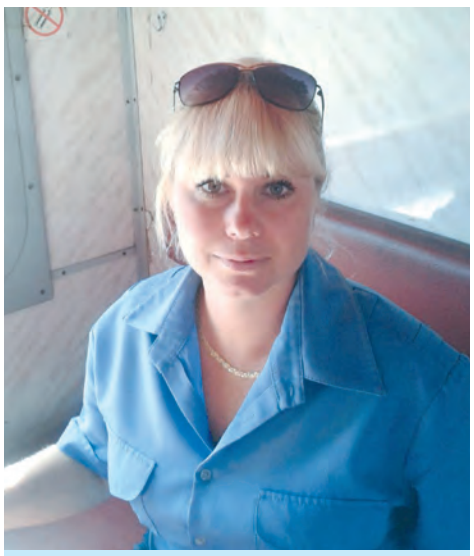
(Продолжение. Начало на стр. 1)

Пришлось отменить даже поезд «Ясиноватая-Макеевка», который был назначен для подвоза людей из Макеевки до станции Ясиноватая-Западная: вечером 28 мая под один из его вагонов попал снаряд. К счастью, обошлось без жертв.

Елена АЛИПА

Но несмотря на трудности коллектив вокзала продолжает самоотверженно трудиться. Билетный цех вокзала Ясиноватая сейчас работает в Макеевке, где две билетные кассы обслуживают пассажиров дальнего и пригородного сообщений.

– В сутки там обилечивают около



Раиса КОВАЛЬЧУК

200 человек. Руководит работой заведующая билетными кассами вокзала Ясиноватая Конельская Елена Васильевна, – рассказала Елена Алипа. – Там же работают наши проводники пассажирских вагонов, они обслуживают пять пригородных поездов. В пассажирском поезде № 619 «Ясиноватая-Успенская», который в сутки в среднем перевозит более 450 пассажиров, работают два билетных кассира, которые оказывают услуги по приобретению проездных документов непосредственно в поезде. Делают это быстро, профессионально и качественно.

Тех, кто ежедневно ездит на работу в Макеевку, Елена Григорьевна считает настоящими героями:

– Они делают все, чтобы работа не останавливалась, и наши пассажиры имели возможность с комфортом добраться к месту назначения. И это притом, что из-за постоянных обстрелов автобусы по самой Ясиноватой сейчас не ездят, а девчонки, их четыре человека, сами изыскивают возможность и транспорт для своевременного прибытия в Макеевку на работу.

На вокзале продолжает работать цех по обеспечению питания пассажиров. Там по-прежнему пекут ароматный хлеб и вкуснейшие духовые пирожки. Как говорят сами сотрудники, сделано с любовью.

Торговые точки с полюбившимися пассажирам сладкими духовыми пирожками, пиццей, сосисками в тесте работают на вокзалах в Макеевке, Донецке, Никитовке. Буфеты работают в поездах «Ясиноватая-Луганск-Ясиноватая», «Ясиноватая-Успенская-Ясиноватая».

– Свою продукцию мы доставляем в Макеевку, чтобы ее могли реализовать в поездах, которые в восемь утра отправляются до Успенской и до Луганска, – поясняет начальник вокзала.

Специалисты цеха питания кормят и железнодорожников, задействованных на восстановлении Волновахского и Мариупольского узлов.

– Часть блюд мы готовим у нас в Ясиноватой, остальные – на месте в Волновахе. Ежедневно туда ездят наши сотрудницы: заведующая производством цеха по обеспечению питания пассажиров вокзала Ясиноватая Маншилина Татьяна Сергеевна и кондитер Корчменная Галина Николаевна. Спасибо им огромное за работу! – говорит руководитель.

За коллектив и сам вокзал Елена Григорьевна болеет душой. На ее глазах предприятие росло и развивалось, налаживалась работа, формировался коллектив.

Первое, что сделала Елена Григорьевна после назначения на руководящую должность – взяла благословение у батюшки. Говорит, чтобы Господь помогал в принятии правильных реше-

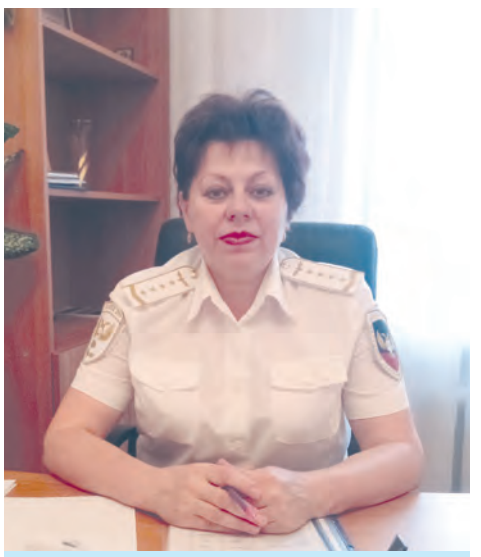
ний, а сейчас надеется, что он поможет и убережет.

Имея за плечами более сорока лет работы на вокзале, восемь из которых пришлись на военные годы, Елена Алипа с уверенностью называет свой коллектив семьей.

– Вклад каждого сотрудника в работу нашего предприятия в этих сложнейших условиях невозможно переоценить, все они – пример неподдельного героизма, – отзывается о своих коллегах Елена Григорьевна. – Эти люди прекрасно проявляют себя в самых неординарных, критических ситуациях. Особенно хотелось бы отметить моего заместителя Бензик Валерию Сергеевну, инженера 1 категории Безлаковскую Любовь Вячеславовну, начальника вокзала Никитовка Вакулину Елену Леонидовну, старшего кассира билетного по Горловке Городенскую Елену Яковлевну, старшего кассира билетного по Никитовке Шамардину Валентину Васильевну. Самоотверженно работают дежурные помощники начальника вокзала Шаталова Людмила Владимировна, Собко Светлана Викторовна, Духницкая Людмила Семеновна, старшие кассиры билетные Звонкова Людмила Владимировна и Сачковская Ольга Петровна, кассиры билетные Семик Ирина, Зайченко Яна, Горбенко Светлана, Ковальчук Раиса, Зайцева Ирина и Кашкина Ольга, проводники пассажирского вагона Гончаренко Лариса, Гращенко Галина, Макарова Лидия, Саенко Светлана.

Ежедневно совершают трудовой подвиг наши станционные рабочие и рабочие зеленого строительства, которые, несмотря на опасность, продолжают облагораживать территорию вокзала – Казмирчук Тамила, Дорошенко Ирина, Гаврилова Татьяна. Хотелось бы также отметить заведующую производством цеха по обеспечению питания пассажиров Макаренко Викторию Акимовну, электромонтера по обслуживанию электроустановок Карандина Михаила и водителей автотранспортных средств Козина Сергея, Белого Александра, Лобзу Валерия. В этих непростых условиях у нас продолжает работать парикмахерская – мужской и женский залы, и наш парикмахер Елена Долгая, даже когда «шумно», каждый день приезжает на работу с другого конца города. Ну и, конечно, особенно хотелось бы выделить председателя профсоюзного комитета Потапчук Татьяну Владимировну, которая является душой и сердцем нашего коллектива. Благодарю каждого сотрудника, кто остался в это сложное время в городе и продолжает выходить на работу, выполнять свои обязанности. Вы – люди стального характера и железной выдержки!

Как работать в непростых военных условиях, коллектив вокзала знает не понаслышке. Многим из них после восьми лет боевых действий есть что вспомнить и рассказать. Как работали под обстрелами, восстанавливали поврежденную железнодорожную инфра-



Елена ВАКУЛИНА

структуру, переживали за себя, семью, коллег.

Сейчас сотрудники вокзала мечтают об одном – о мире. Они надеются, что вокзал снова заработает на полную мощь и в недалеком будущем отсюда, как и прежде, снова пойдут поезда в Крым, Питер, Москву, на Кавказ. На данный момент в условиях

Людмила ЗВОНКОВА

непрекращающихся обстрелов коллектив делает все, чтобы сохранить необходимую материально-техническую базу.

Наша главная награда – спасенная жизнь

Ежегодно 14 июня в разных странах мира отмечают Всемирный день донора крови. Эти люди вызывают искреннее восхищение, ведь, спасая человеческие жизни, они дарят другим самое ценное – свою кровь. Донецкая железная дорога всегда отличалась активным донорским движением, и эта благородная традиция продолжается сегодня.

Почетный донор Сергей БУДЬКО сдает кровь уже 52-й раз

О важности донорства не понаслышке знает главный технолог локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское Сергей Будько. Он – почетный донор, человек, который по доброй воле неоднократно сдавал свою кровь и тем самым подарил надежду на жизнь многим людям.

Последний раз Сергей Константинович сдавал кровь в январе этого года. Потом не было возможности – в феврале, как и многие железнодорожники, он был мобилизован.

– Стоим мы недалеко от города Орехова, что в Запорожской области. Сейчас ненадолго приехал домой поправить здоровье, – рассказал Сергей Будько. – В Пологах обращался в госпиталь, чтобы для кого-то сдать кровь, знаю, что она сейчас нужна, но не соглашаются. Прямое переливание запрещено. Я понимаю, конечно, что сбор крови – процедура, требующая специальной технологии и множества проверок, тем не менее, сдал бы с удовольствием.

Сдавать кровь Сергей Константинович начал 18-летним студентом, сейчас на его счету больше полусотни кровосдач.

– Первый раз сдал кровь, когда учился в техникуме. Пошли вместе с ребятами – стимулом был дополнительный день отпуска, – с улыбкой вспоминает железнодорожник. – Решились дружно, шли большой компанией, для нас это было сродни приключению. У меня процедура прошла легко, но были ребята, которые теряли сознание. Потом сдавал периодически, когда кто-то попросит, такие случаи я даже не считал.

В 2010 году в семье Сергея Будько случилась беда – срочно понадобилась кровь его сыну.

– Нужно было 20 доноров, и люди, спасибо, сразу откликнулись, – рассказывает Сергей Константинович. – Тогда я решил: если люди помогли мне, когда была необходимость, значит, и я должен помогать.

В непростом 2014 году, когда Дебальцево находилось под украинскими военными, Сергей Будько продолжал сдавать кровь для донецких ополченцев.

– Два раза в 2014-м ездил через блок-посты в Енакиево, говорил, что на рынок, а сам бегом на станцию переливания крови, – вспоминает наш собеседник. – У меня спрашивали: «Кому будете сдавать?» Я без раздумий отвечал: «Ополченцам». У меня с 2014 по 2016 год было по 6 сдач крови в год, при том, что норма 5 раз. Я понимал, что в той ситуации кровь была нужна, как никогда. У меня нет ни одной сдачи крови за деньги. В 2014-15 годах, бывало, приходили на станцию переливания крови, а у них нет денег, которые выдаются как компенсация на питание. Медики извинялись, предлагали банку сгущенки и пакетик гречки. Кто-то разворачивался и уходил, а я – никогда, ведь не за этим шел.

Одной только сдачей крови деятельность Сергея Будько не ограничивается. Он ведет активную просветительскую работу – общается с коллегами-железнодорожниками, объясняет, насколько важно переливание крови, и что при желании это может сделать практически каждый.

Сейчас Сергей Константинович поддерживает тесные отношения с российскими донорами.

– Я планировал зарегистрироваться в реестре доноров костного мозга, но поздно познакомился с российскими донорами – к сожалению, по возрасту уже не подхожу, – сетует Сергей Будько. – Таких доноров в России критически не хватает, поэтому я агитирую молодежь, рассказываю об этой процедуре, объясняю, что в ней нет ничего страшного и опасного. Жаль, мало кто соглашается.

Сергей Константинович мечтает поскорее вернуться на любимую работу в родное локомотивное депо Дебальцево-Пассажирское, а еще – продолжить помогать людям и к шестидесяти годам выйти на 70 кровосдач.

Уже много лет добровольно и безвозмездно сдает кровь инженер-лаборант 2 категории локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское Виктория Ногачевская, двоюродная сестра Сергея Будько. Она убеждена: в судьбе каждого человека могут быть моменты, когда помощь незнакомых тебе людей равноценна спасению жизни.

– Первый раз я сдала кровь в 1984 году, когда училась в Енакиевском металлургическом техникуме, – вспоминает Виктория Владимировна. – В наше учебное заведение обратились за помощью, когда маленькому ребенку срочно нужны были доноры. Откликнулись многие, и я среди них была единственной девушкой. Было, конечно, страшно, но одновременно интересно. Как потом оказалось, в этом нет ничего сложного, и уже тогда я подумала, что сдавать кровь – это очень благородно. Чувство, что ты помогаешь кому-то, ни с чем не сравнимо.

Так естественно и быстро донорство заняло важное место в жизни Виктории Ногачевской.

– Я стараюсь помочь всем, независимо от возраста, пола, национальности, статуса, – говорит наша собеседница. – Каждая жизнь – бесценна. Я всегда с большим удовольствием сдаю кровь и знаю, что она кому-то понадобится.

Сейчас Виктория Ногачевская – почетный донор Донецкой Народной Республики, на ее счету уже более 60 кровосдач.

– У меня очень редкая группа крови – четвертая подгруппа IV группы (резус-фактор – положительный), – объясняет Виктория Ногачевская. – Но мне кровь сдавать тяжело – вены очень тонкие, и в них сложно попасть. Бывает, что уже три донора кровь сдали, а я лежу. Но врачи не торопят, подбадривают, успокаивают. Во время кровосдачи переживаю только об одном – чтобы все прошло хорошо, получилось взять необходимое количество. В последнее время эта процедура стала довольно болезненной, но я не собираюсь прекращать сдавать кровь. Мне в этом помогает муж, который по мере возможности старается меня сопровождать на эти процедуры.

Деньги за сдачу крови донор никогда не брала, считает, что главная награда – спасенная жизнь.

– Однажды я сдавала кровь 4-летнему мальчику, – вспоминает Виктория Владимировна. – Ребенка нужно было оперировать, и возникли проблемы с донорами – никто не соглашался. Мы поехали в Донецк, сдали кровь. Когда нам сказали, что ребенку это помогло, радость была огромная: день прошел не зря, жизнь проходит не зря!

Виктория Ногачевская убеждает коллег, друзей и знакомых стать участником донорского движения, и многие соглашаются. Среди них – ее коллега, оператор при дежурном локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское Елена Тараканова. Она – универсальный донор: у нее первая группа крови, резус-фактор положительный.

– Сейчас на моем счету уже около 30 донаций, – рассказывает Елена Владимировна. – Первый раз сдавать было боязно. Но после процедуры я чувствовала себя хорошо, поняла, что ничего страшного в этом нет. После этого появилось желание сдавать кровь и дальше, чтобы помогать людям. Часто наталкиваюсь на объявления, что нужны доноры, стараюсь всегда откликаться, потому что знаю – крови не хватает. Иногда ко мне люди сами обращаются, и если с последней сдачи прошло не менее 56 дней, я всегда соглашаюсь.

Елена СУШКОВА

ДОМАШЕНКО
Павел Олегович
(10.09.1987 – 30.05.2022)

СП «Дирекция по обслуживанию пассажиров» ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» с прискорбием сообщает, что 30 мая 2022 года в боях за Донбасс погиб Домашенко Павел Олегович.

Трудовую деятельность на Донецкой железной дороге он начинал аккумуляторщиком 4 разряда электроцеха вагонного депо Донецк. С 2021 года работал экипировщиком 2 разряда пункта технического обслуживания пассажирских вагонов участка I группы вагонного депо Донецк СП «Дирекция по обслуживанию пассажиров». 22 февраля 2022 года был призван на военную службу по мобилизации.

Павла Олеговича ценили в коллективе за высокий профессионализм, трудолюбие, отзывчивость и доброту.

Руководство ГУП ДНР «Донецкая железная дорога», СП «Дирекция по обслуживанию пассажиров», коллеги и товарищи разделяют боль тяжелой утраты и выражают искренние соболезнования родным и близким покойного.

ПРИТУЛЬСКИЙ
Игорь Александрович
(31.08.1971 – 27.05.2022)

СП «Дирекция инфраструктуры» ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» с прискорбием сообщает, что 27 мая 2022 года в боях под Горловкой (Никитовский район) погиб Притульский Игорь Александрович.

Работе в Дебальцевской дистанции пути он посвятил более 20 лет. На предприятие пришел в 2000 году монтером пути околотка № 7, где и проработал всю жизнь, постоянно совершенствуя и повышая свою трудовую квалификацию. 28 февраля 2022 года Игорь Притульский был призван на военную службу по мобилизации.

Игорь Александрович был отличным специалистом, добрым надежным другом. Теплые воспоминания о нем навсегда останутся в памяти товарищей и коллег.

Руководство ГУП ДНР «Донецкая железная дорога», СП «Дирекция инфраструктуры» выражают искренние соболезнования родным и близким погибшего, разделяют всю горечь невосполнимой утраты.

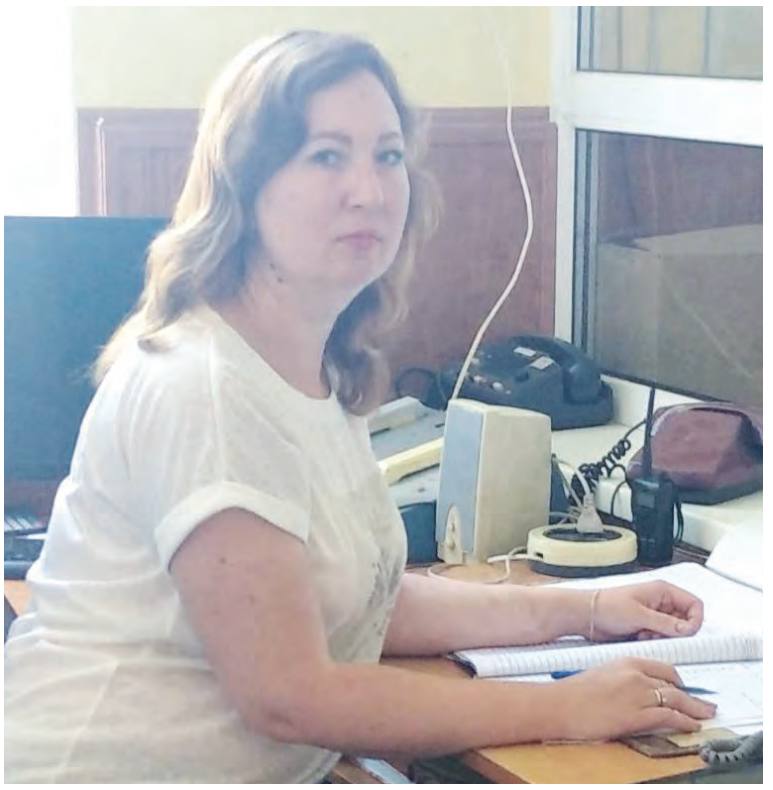
Это наша история

Мемориальный комплекс Саур-Могила будет максимально деликатно сохранен и возрожден в первоначальном виде. Об этом заявил заместитель руководителя Российского военно-исторического общества Николай Овсиенко.

Работы по восстановлению мемориального комплекса уже начались в июне. Силами российских специалистов там проходит первый этап реконструкции.

– Чугунное литье было в 1967 году, мы эту технологию повторим, – поделился планами Николай Овсиенко. – Исторические барельефы мы частично реставрируем на месте, частично вывозим в Ростов-на-Дону для проведения глубокой реставрации. Верхний пилон, посвященный авиации, разбомблен вдребезги. Его будут собирать из частей и недостающие фрагменты доливать чугуном. На исторических пилонах мы специально оставим несколько фрагментов, на которых видна плотность огня. При обстреле Саур-Могилы в 2014-2015 годах осколками был побит буквально каждый сантиметр барельефов. Это тоже часть истории, которую должны знать наши дети и внуки. Мы сохраним снаряды, застрявшие в монументе, потому что точно такие же разрывались в центре Луганска и Донецка.

Нельзя концентрироваться на негативе



Совершенно мирная профессия психолога стала особенно важной в неспокойное военное время. Единственный психолог на Донецкой железной дороге работает в локомотивном депо Волноваха. Светлана Корницкая не только дает оценку личностным качествам локомотивных бригад, что очень важно для обеспечения безопасности движения поездов, но и помогает всем, кто обращается к ней за психологической помощью.

Мое знакомство со Светланой Корницкой началось с обычной фразы: «Здравствуйте. Я – корреспондент «Железнодорожника Донбасса». А в ответ услышала: «С вашей газеты начался мой путь на Донецкой железной дороге».

В далеком 2008 году в нашей газете вышла статья о психологе локомотивного депо Ясиноватая Татьяне Ровенской. Мама нашей героини Людмила Николаевна работала приемосдатчиком на станции Волноваха и, как все на дороге, выписывала железнодорожную газету. Увидев статью, поспешила к дочери – психологу по образованию. Светлана Алексеевна окончила Донецкий институт рынка и социальной политики по специальности «психолог широкого профиля». Уже на следующий день Светлана отправилась в локомотивное депо Волноваха. На проходной удивились: «А что, нам нужен психолог?» Но пропустили в отдел кадров. На тот момент на дороге уже были психологи в Ясиноватой, Дебальцево, Славянске. Через год Светлана Алексеевна стала психологом локомотивного депо Волноваха.

– Я ходила на технические занятия работников локомотивных бригад и объясняла: «Давайте сразу разграничим: психиатр – это специалист, который работает с людьми с патологиями, а психолог – со здоровыми людьми, которым нужно улучшить эмоциональное состояние, память, реакцию, внимание», – вспоминает Светлана Корницкая.

Как это ни печально сознавать, но аварии и крушения на железной дороге случаются, и нередко человеческий фактор играет в них не последнюю роль. Чтобы снизить такую вероятность, как раз и работает в локомотивном депо психолог. Он определяет стрессоустойчивость машинистов и помощников машиниста, скорость реакции на экстренное действие, способность быстро переключать внимание. Также машинист с помощником проходят обследование на психологическую совместимость локомотивной бригады.

В своей работе психолог использует компьютеризированные комплексы: «Допуск» и «Диагност», которые более точно показывают психофизиологические реакции человека.

– К сожалению, после боевых действий более современный «Диагност» частично поврежден и на нем невозможно работать, – говорит она. – Зато остался целым старенький, но рабочий «Допуск». А еще мне повезло: после боевых действий остались целыми и мой кабинет, и кабинет психологической разгрузки, хотя большинство помещений в администдании депо серьезно повреждены.

О коллегах из локомотивного депо Волноваха Светлана Алексеевна говорит с неизменным уважением и восхищением: «Это мужественные люди, с которыми мы вместе поднимаем депо. Оказавшись в трудной жизненной ситуации, они всегда готовы протянуть руку помощи, и это дорогого стоит!»

Сегодня помимо основной работы к Светлане Корницкой обращается много людей, которым нужна психологическая помощь.

– У кого-то разрушено жилье, у кого-то пострадали родственники. Сейчас вообще большой процент эмоционально нестабильных людей, – рассказывает Светлана Алексеевна. – Это не значит, что они больны, просто военная обстановка создает психологическое давление, и иногда людям нужно помочь, чтобы они вышли из стрессового состояния. Все мы просидели в подвале. Я сама с семьей с 26 февраля по 12 марта не выходила из убежища. И знаю, что такое быть без еды, без воды, в холоде и темноте. А вокруг раздавались громкие зловещие звуки. Конечно, в такой ситуации страшно, но человек собирает волю в кулак и живет. И только через время наступает постстрессовое состояние – сейчас много именно таких обращений. Если человеку не оказать психологическую помощь, то следствием такого эмоционального состояния может стать физическая болезнь. Среди самых распространенных: инфаркты, инсульты, онкологические заболевания.

Недавно ко мне обратилась одна из наших работниц. Она долго искала дочь, которая была в Мариуполе. Плюс – все происходившее в Волновахе. Так вот, уже после всех этих событий у нее случился большой стресс. Мы с ней долго работали, чтобы выйти из этого состояния. Также ко мне обращался машинист, у которого ребенок очень остро реагирует на громкие звуки. Было и такое, что на фоне войны один из деповчан развелся и тяжело переживал развод – нужно было оказать ему психологическую помощь.

Если выводить статистику, то за последний месяц один человек в день обращался именно с такой острой психологической проблемой, говорит психолог. Люди просили помочь им успокоиться.

– В такой обстановке важно помнить о прекрасном. Конечно, это трудно, особенно когда твой город разрушен, вдалеке еще слышатся звуки канонады. Но это необходимо, – объясняет Светлана Корницкая. – Нельзя концентрироваться на негативных мыслях. Нужно находить позитив: например, в городе убирают улицы, высаживают цветы, жизнь продолжается. Важно научиться отгонять от себя негативные мысли. Постарайтесь вспомнить событие, которое вас вдохновляет и радует. Представляйте его как можно чаще. Особенно в моменты, когда страх готов захватить вас. Катастрофическую картину делайте в своем воображении размытой и отодвигайте как можно дальше, а мотивирующий образ, наоборот, приближайте вплотную, чтобы он занял все ваше внимание.

При острой стрессовой ситуации подойдет и быстрый метод саморегуляции: чтобы успокоиться, делаем глубокий вдох и медленно выдыхаем, и так несколько раз, советует дорожный психолог.

В заключение Светлана Алексеевна привела очень показательный пример.

– Когда в марте выбрались из убежищ, вокруг стояла звенящая тишина. Первое время жили, можно сказать, в звуковом вакууме: где-то слышалась канонада, редкие звуки машин. Но не было звуков мирной жизни. Однажды вечером вдруг раздался такой знакомый гудок локомотива. Я услышала и замерла, а в голове промелькнула мысль: «Значит, все наладится. Наступает мирная жизнь». И правда, в депо уже начинают работать тепловозные бригады. Да, сегодня основное направление – это восстановление, но люди работают – и это главное.

Светлана Корницкая надеется, что на дороге возродится психологическая команда, и в каждом локомотивном депо будет работать психолог, ведь от этого зависит безопасность движения.

Ольга КРАМАРЕНКО

Вернулись с отдыха с яркими впечатлениями

Спортивные баталии, творческое раздолье, общение со сверстниками. Именно так – весело и активно отдохнули дети сотрудников ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» в детском оздоровительном лагере «Экспресс» в Лазаревском районе Краснодарского края.

24 июня 150 мальчишек и девчонок вернулись из увлекательного путешествия к Черному морю и с удовольствием поделились своими впечатлениями.

Энергодиспетчер Иловайской дистанции электроснабжения Анна Муканова сейчас в декрете. Старшую дочь Елену она без раздумий решилась отправить на отдых в лагерь, говорит, это отличная возможность оздоровить ребенка и сделать летние каникулы незабываемыми. Возвратившись, девочка с удовольствием поделилась с родителями и друзьями яркими впечатлениями.

– Это была ее первая поездка. Лена, конечно, очень скучала по дому, но все равно осталась от отдыха в полном восторге, – рассказала Анна Муканова. – Больше всего ей понравилось море, удивил каменный пляж, пальмы и горы. Было много разнообразных мероприятий, особенно запомнился День Нептуна. Разнообразные конкурсы и викторины тоже были приняты на ура. Как ребенку из семьи железнодорожников ей запомнилось задание по складыванию пазла железной дороги.

Инженер по подготовке кадров Иловайской дистанции пути Екатерина Гайдукова в летний лагерь отправила детей-погодков: дочь Мирославу и сына Романа.

– Детям в лагере очень понравилось, программа была насыщенной, скучать не приходилось, – рассказала Екатерина Васильевна. – Каждое утро они ходили на море, затем в течение дня занимались в разнообразных кружках и секциях, каждый смог найти занятие по душе. Мирослава увлекается рисованием и выбрала соответственный кружок. Ее работы там были дважды представлены на выставках. Рома пошел на футбол и тоже остался очень доволен. Из мероприятий им запомнился необычный День Нептуна и прощальный вечер, когда на пляже детей выстроили в форме сердца и сделали общую фотографию на память.

Незабываемые впечатления и новых друзей подарила поездка в ДОЛ «Экспресс» дочери табельщика вагонного депо Дебальцево-Сортировочное Оксаны Яковлевой Насте.

– Дочь впервые поехала к морю, видела дельфинов, медуз. Ей очень понравилось. Кормили детей очень хорошо – каждый день обязательно были фрукты, – рассказала Оксана Михайловна. – Порадовало разнообразие тематических мероприятий, флешмобов. Но самое главное, что у Насти в лагере появились новые друзья. Она подружилась с Викой из Ростова и Наташей из Донецка. Они поддерживают связь, часто созваниваются.

Этим летом отдых детей железнодорожников из ДНР и ЛНР также организован в оздоровительном лагере «Ракета» в Воронежской области. Первая смена завершится 15 июля. Следующие два заезда: с 18 июля по 7 августа и с 10 по 30 августа.

Наш коллектив – это единая сила

Заместитель главного врача по медицинской части Дорожной клинической больницы станции Донецк Ирина Легостаева посвятила медицине более 40 лет жизни. 19 июня Ирина Ивановна и ее коллеги отмечали свой профессиональный праздник – День медицинского работника.

Руководить коллективом всегда непросто, это предполагает большую ответственность и требует высокого профессионализма. Но, как признается Ирина Легостаева, она с коллективом – это единая сила.

Ирина Ивановна – квалифицированный врач, мудрый наставник. Коллеги отзываются о ней, как о рассудительном тактичном человеке, добром друге для всех работников больницы.

– Врачебное дело мне было близко с самого детства, – вспоминает Ирина Легостаева. – Каждый выбирал себе игру по душе, я отдавала предпочтение медицине. Когда повзрослела, и встал вопрос о выборе профессии, я осознанно выбрала медицинское дело, а именно – анестезиологию, реанимацию. Родители отговаривали, но я настояла на своем.

Первый опыт работы начинающий медик получила в Донецкой городской больнице № 16. А в 1983 году после окончания ординатуры на кафедре «Анестезиология-реанимация» в Донецком медицинском институте имени М. Горького пришла работать анестезиологом в Дорожную клиническую больницу станции Донецк.

Сейчас Ирина Легостаева – заместитель главного врача по медицинской части. Среди обширного перечня ее обязанностей – контроль всех врачебно-профилактических мероприятий.

– Работа врача всегда тесно связана с людьми: с одной стороны – это пациенты, с другой – медицинский коллектив, – объясняет наша собеседница. – В мои обязанности входит проведение обследований, оформление качества оказания медицинской помощи, повышение профессионального уровня наших врачей, заведующих отделениями и, конечно, проведение консилиумов. На них мы совместно со смежными специалистами, кафедральными работниками обсуждаем самых сложных пациентов – ставим диагноз, строим тактику дальнейшего лечения, прогнозируем течение заболевания.

Ирина Легостаева в медицине уже более 40 лет. Говорит, о своем выборе ни разу не пожалела.

– Жизнь врача полна событий: каждая спасенная жизнь, каждый выздоровевший пациент – это борьба, которую мы должны выигрывать ежедневно, – рассказывает о своей работе Ирина Ивановна. – Я прекрасно помню, как благодаря Донецкой железной дороге расширялась и модернизировалась наша больница. Мы очень гордились, когда у нас начали проводить лапароскопические холецистэктомии – в то время это было новшество, которое у всех вызывало восхищение. В ряду знаковых событий – проведение первых эндоскопических операций в отоларингологическом отделении дорожной больницы, введение в работу компьютерного томографа. И, конечно же, все радовались, когда Донецкая железная дорога проводила у нас ремонты. Каждый раз больница преображалась: появился красивый двор, уютные беседки, клумбы с цветами.

Сегодня Дорожная клиническая больница станции Донецк работает по принципу: «Мы открыты для всех».

– За нашей больницей закреплен ряд профильных предприятий Донецкой Народной Республики – Министерство чрезвычайных ситуаций, Министерство доходов и сборов, Республиканский центр переливания крови, но пациенты-сотрудники Донецкой железной дороги по-прежнему остаются в приоритете, – рассказывает Ирина Ивановна. – Также мы обслуживаем жителей Ворошиловского и Киевского районов Донецка с ревматологическими проблемами, несем ургентные дежурства.

На данный момент в Дорожной клинической больнице станции Донецк трудится порядка 500 человек – кандидаты медицинских наук, врачи, средний медицинский персонал.

– Могу заверить, что все в нашей больнице – профессионалы высокого уровня, – отметила Ирина Легостаева. – Это люди с большим добрым сердцем, ведь одними лекарствами человека вылечить сложно – очень важно общение между пациентом и врачом. Выписываясь, пациенты добрым словом отзываются о наших врачах, а для нас это – главный показатель успешной работы.

Как отметила Ирина Легостаева, у большинства работников Дорожной клинической больницы станции Донецк – немалый стаж работы.

– Это, безусловно, говорит о многом. Прежде всего, о том, что люди пришли в профессию по зову сердца и не изменили ей, – говорит начмед. – Особенно хотелось бы отметить врачей, которые не оставили работу после 2014 года и продолжили помогать людям. Наш нынешний коллектив по большей части состоит именно из таких людей. Мы под бомбежками ходили на работу и лечили наших пациентов. Не скрою, было страшно, но мы все выдержали, выдержим и сейчас.

Коллектив больницы постепенно пополняет молодежь.

– Молодых сотрудников у нас сейчас немного, но все они – настоящие специалисты, – говорит Ирина Ивановна. – Например, отделением восстановительного лечения руководит Сергиенко Мария Валерьевна – отличный врач и талантливый руководитель. Есть у нас и молодые врачи-хирурги. Они ответственно относятся к своей работе. Если нужно, по собственной инициативе остаются после окончания рабочего дня.

Особым испытанием для медиков всего мира стал COVID-19. Новое, тогда еще не изученное заболевание, требовало быстрых и четких решений. В мае 2020 года в Дорожной клинической больнице станции Донецк была организована ковидная база. Специалисты медучреждения ежедневно принимали больных.

– На первых этапах возникла сложность с лечением ковида – у нас не было врачей-инфекционистов. Поэтому каждую среду мы проводили консилиумы: собирались вместе с лечащими врачами, советовались по методике лечения пациентов, обсуждали динамику. Кроме того, для размещения больных не подходило обычное отделение и палаты, все должно было соответствовать требованиям инфекционных стационаров. Все это было для нас новым, но мы справились. Госпитальная база действовала вплоть до декабря 2021 года.

Сейчас, несмотря на частые обстрелы, коллектив Дорожной клинической больницы станции Донецк стоически работает, медучреждение продолжает принимать пациентов и оказывает им необходимую медицинскую помощь.

Железнодорожники искренне поздравляют коллектив Дорожной клинической больницы станции Донецк с профессиональным праздником, благодарят за нелегкий труд и желают мира, стойкости духа, оптимизма.

Елена СУШКОВА

Его называли хирургом от Бога

Владимира Лопатинского называли врачом от Бога. Он 28 лет проработал хирургом в Иловайской железнодорожной больнице и спас сотни человеческих жизней. Лопатинский был эпохой в истории города. Старожилы и сегодня прекрасно помнят эту фамилию.

Владимир Борисович Лопатинский родился 20 октября 1917 года в городе Валуйки Воронежской губернии. Его отец Лопатинский Борис Борисович был морским офицером, капитаном дальнего плавания, служил на крейсере «Святой Николай» и линкоре «Императрица Мария». Мать Евгения Владимировна окончила Смольный институт благородных девиц, владела тремя иностранными языками. Семья жила в Одессе. В годы Первой мировой войны глава семьи погиб, и мать с двумя детьми переехала в Сталино.

В 1936 году Владимир Лопатинский поступил в Сталинский государственный мединститут, в 1941-м окончил полный курс по специальности «врач-лечебник».

После института Владимира распределили в Славянск, где он в течение двух лет работал рентгенологом. В сентябре 1942-го был угнан на принудительные работы в Германию, оказался в берлинском лагере «Блангенфельд Норд». Советские войска освободили узников 22 апреля 1945 года. До декабря Лопатинский работал начальником инфекционного отделения лазарета одной из военных частей.

В 1946 году Владимира Борисовича направили в Иловайскую железнодорожную больницу Южно-Донецкой железной дороги. Девять лет он проработал врачом-рентгенологом, в 1955 году был назначен начальником хирургического отделения больницы, в 1968 стал заведующим хирургией.

Неравнодушный человек, разносторонний специалист, в 50-е годы Владимир Лопатинский работал в поликлинике по приему больных разного профиля: как терапевт, гинеколог, хирург. А когда в 60-х годах построили новую больницу, ярко проявил свой талант, возглавив хирургическое отделение.

Владимир Борисович был левшой, что не мешало ему проявлять себя блестящим хирургом. Проводил операции на желудке, кишечнике, лечил черепно-мозговые травмы, тромбофлебиты, удалял злокачественные опухоли, помогал родильному отделению при патологических родах и даже решился на пластическую операцию – у женщины был откушен нос. Медработники и пациенты уважали Владимира Борисовича, консультировались у него, считались с его мнением.

За беззаветное служение людям Владимир Лопатинский был награжден орденом Трудового Красного Знамени, медалью «За трудовую доблесть» (1961 г.), значками «Отличник здравоохранения» (1966 г.), «Почетный донор», «Победитель социалистического соревнования» (1973 г.), многочисленными грамотами.

Владимир Лопатинский был многогранной личностью, постоянно самосовершенствовался. Выписывал огромное количество специальной медицинской литературы, увлекался автомобилями, астрономией. Как и отец, очень любил море и корабли, интересовался судостроением.

Умер Владимир Борисович Лопатинский 17 сентября 1975 года в Иловайске.

Надежда БУШУЕВА,
директор музея истории
города Иловайска

Герои негромких военных профессий

Ампулометчик, рупорист, голубевод, сапожник, слухач… Невозможно переоценить вклад представителей этих и других негромких военных профессий в борьбе с фашизмом. Каждый на своем месте, они день за днем приближали победу в Великой Отечественной войне.

Слухач. Операторы-слухачи – одна из самых редких военно-учетных специальностей в Красной Армии. Их было не более двух-трех сотен на весь армейский корпус. При помощи специальных звукоулавливателей слухачи должны были распознавать шум двигателей приближающихся вражеских самолетов. Поэтому выбирались они из бойцов, обладавших абсолютным музыкальным слухом. А в блокадном Ленинграде большинство слухачей были незрячими людьми – отсутствие зрения компенсировалось более развитым слухом.

Сами звукоулавливатели представляли собой систему труб различного размера. За этим громоздким аппаратом работали несколько человек: корректор поворачивал трубы в разные стороны, а слухачи прослушивали пространство и старались уловить характерные звуки самолета. Когда враг был обнаружен, его самолет подсвечивали с земли прожекторами и открывали огонь. Через несколько месяцев работы операторы-слухачи уже могли на слух различать даже тип самолета и его высоту.

Ампулометчик. Ампуломет – это разновидность огнемета, в котором горючая смесь заключена в стеклянные ампулы. И если с огнеметом к противнику необходимо было подобраться на расстояние 30 метров, то ампуломет бил огненной смесью из керосина, белого фосфора и серы до ста пятидесяти метров. Правда, гарантировать воспламенение жидкости могла лишь твердая каменистая поверхность – упав на траву или песок ампула могла не разбиться. Поэтому данный вид оружия часто называли камнеогнеметом и применяли в основном на Карельском и Ленинградском фронтах.

Под Сталинградом ампулометчики Кулишкин и Хамитов уничтожили 3 танка и 8 вражеских автомашин. «Мы были довольны таким грозным оружием: как ударил – танка нет, – вспоминал Василий Кулишкин. – Но ампулы очень дорогие, к тому же, орудие неудобное. Засады с ним хорошо устраивать, а для наступления оно не подходит».

Начиная с 1943 года ампулометы окончательно перестали использовать в боях. Разве что для разбрасывания листовок над окопами противника.

Аэростатчик. Эти специалисты поднимали в небо и обслуживали заградительные аэростаты, служившие помехой для самолетов противника и мешавшие прицельному бомбометанию. Аэростатом, изобретением XVIII века, управлял вручную расчет из 12 человек. По тревоге бойцы заполняли дирижабль газом и ходили с ним пешком по городу, чтобы запустить в небо в нужном месте. Несмотря на необходимость недюжинной физической силы, аэростатчиками, за редким исключением, были девушки.

Рупорист. Задачей этих специалистов была устная агитация на немецком языке. Еще до начала боя рупорист, находясь в передовом окопе, обращался к войскам противника с предложением сдаться. В начале войны представителей этой военной специальности набирали из солдат, владеющих немецким языком. Средством их труда был примитивный рупор, сделанный вручную из куска жести. Позже для этих целей стали использоваться более технологичные средства вроде машинных громкоговорителей.

Военный собаковод. Применение частями и подразделениями Красной Армии собак на фронтах Великой Отечественной отличалось масштабностью и разнообразием. Всего в годы войны в 168 воинских частях состояло «на службе» 70 тысяч служебных собак, которые освоили восемь армейских специальностей: противотанковую, минно-розыскную, ездово-санитарную, связи, сторожевую и другие.

3 января 1944 года приказом по войскам 1 Прибалтийского фронта орденом Красной Звезды была награждена командир взвода дрессировщиков 37 отдельного батальона собак-миноискателей лейтенант Дина Волкац. Как отмечалось в наградном листе, «она разработала методику и подготовила в полевых условиях впервые в СССР и вообще в военном деле собак-миноискателей глубинных мин и мин натяжного действия».

С сентября 1944 по август 1945 года на территории Румынии, Венгрии, Чехословакии и Австрии пес по кличке Джульбарс, подготовленный Диной Волкац, обнаружил 7468 мин и более 150 снарядов! 21 марта 1945 года Джульбарс был награжден медалью «За отвагу» – это единственный случай награждения собаки боевой государственной наградой!

В годы войны собаки использовались и как истребители танков. Еще в 1935 году после войсковых испытаний их официально приняли на вооружение армии, и к началу Великой Отечественной войны было создано 13 батальонов собак-истребителей.

Техника подготовки четвероногого бойца была нехитрой: под днище танка закладывали куски мяса, потом еду оставляли под танком с заведенным мотором. На собаку вешали брезентовый бандаж с сумками по бокам, в которые закладывался заряд – 12 кг тротила. Сверху торчал штырь-рычаг, соединенный со взрывателем нажимного действия – он срабатывал, когда пес залезал под танк, и цеплял штырем днище. Танк поражался в самое уязвимое место, где не было брони, и не просто выводился из строя, а уничтожался. Конечно, животное погибало.

С 1943 года, когда Красная Армия получила в достаточном количестве противотанковые орудия, собак перестали применять для уничтожения танков. В мае 2011 года в Волгограде был открыт памятник собакам-подрывникам.

Голубевод. Благодаря способности голубей находить путь к своему гнезду на расстояние до тысячи километров, голубеграммы могли доставляться к заданному месту со скоростью до 100 км/ч. Депеши, написанные на тонкой папиросной бумаге, помещались в легкий металлический контейнер, который прикреплялся к лапке птицы. Вес капсулы с депешей не превышал 75 граммов.

В 1942 году на Калининском фронте потери голубей доходили до 40% - немцы использовали против них специально обученных соколов и ястребов. Но военно-голубиная связь продолжала работать. В 1944 году только за один месяц боев в Прибалтике голуби доставили более 2500 донесений. Всего же за годы войны было отправлено почти 15000 голубеграмм. Об этом написала газета «Красная Звезда» 7 января 1945 года.

Повар – одна из «незнаменитых» военных профессий, без которой путь к нашей общей Победе был бы значительно дольше. Самым известный поваром Великой Отечественной войны можно считать Ивана Середу из 46 танковой дивизии 21 механизированного корпуса, который в августе 1941 года, когда немецкий танк внезапно выехал к полевой кухне, смог не только погнуть топором танковый пулемет, но и взять в плен весь экипаж танка, за что был представлен к званию Героя Советского Союза. Но все-таки героизм повара на войне заключался не в этом.

Солдаты должны были получать горячее питание два раза в сутки – утром до рассвета и вечером после заката. Конечно, случалось, что при стремительном наступлении обозы не поспевали, и тогда поварам приходилось штудировать книжку «Блюда из дикорастущей зелени», изданную в 1943 году, где, в частности, учили готовить пюре из борщевика и подорожника, котлеты из лебеды, биточки из сныти.

Как свидетельствуют архивные документы, бывало и так, что повара с «термусом за плечами ползли по-пластунски под огнем противника на переднем крае от бойца к бойцу и раздавали им горячую пищу».

Однако, согласно Тарифно-квалификационному справочнику, работник пищеблока военного времени должен был обладать еще и массой умений и навыков, не относящихся к искусству приготовления пищи. Фронтовой повар владел различными видами оружия и мог применять его в бою, заняв место выбывших из строя пулеметчиков, стрелков, гранатометчиков. А еще умел оказывать медицинскую помощь. С июля 1943 года, когда в Красной Армии был учрежден нагрудный знак «Отличный повар», им было награждено 33 тысячи бойцов.

Сапожник. Общеизвестно, что обувь на войне – третий пункт по важности после боеприпасов и продуктов. Даже, пожалуй, второй. Без еды человек может обойтись несколько дней, без обувки – нет. Если ступня изранена, теряешь возможность быстро реагировать на изменяющиеся обстоятельства: перебегать, вскакивать, падать, и шансы выжить в бою катастрофически уменьшаются. Поэтому не случайно в 1943 году появилась «Песня фронтовых сапожников».

Приказом Главнокомандующего Группой Советских оккупационных войск в Германии от 22 августа 1945 года медалью «За боевые заслуги» был награжден красноармеец 141 роты 19 отдельного огнеметного батальона 8-й Гвардейской армии Первого Белорусского фронта Арзамасцев Андрей Иванович, по военно-учетной специальности – сапожник. «Благодаря его упорному самоотверженному труду рота всегда имеет крепкую, хорошо подогнанную обувь, – говорится в наградном листе. – В трудных военных условиях при совершении больших маршей сапожник Арзамасцев каждую свободную минуту при остановке использовал для починки и ремонта обуви. В походах никто из личного состава благодаря хорошей подгонке обуви потертостей не имел».

Почтальон. Любому солдату весточка из дома была нужна, как воздух, и руководство страны прекрасно понимало необходимость отлично наладить работу почтовых служб. Как бы ни была загружена железная дорога, почтовые эшелоны пропускались в первую очередь — этим грузам наравне с боевым обеспечением был присвоен приоритетный характер.

Основное количество почтальонов или экспедиторов, как их тогда официально называли, составляли мужчины. Это было неслучайно, поскольку общий вес груза из множества писем и газет, который им приходилось переносить, равнялся весу пулемета.

Советская военная почта к концу 1941 года уже работала как четко отлаженный механизм. Ежемесячно на фронт доставлялось до 70 миллионов писем. Сотрудники почтовых сортировочных пунктов трудились круглосуточно, чтобы не допустить перебоев и задержек. Однако они иногда все же случались, если военная часть отступала или попадала в окружение. Бывало и так, что письма гибли вместе с почтовыми эшелонами или безвестно пропадали в сумке убитого при их доставке почтальона. Для доставки почты порой использовались все мыслимые и немыслимые способы. Так в Севастополь письма приходили на подводных лодках, а в Ленинград их сначала везли через Ладожское озеро.

В 2015 году, в канун 70-летия Победы, в Воронеже был установлен памятник фронтовому почтальону. Его прототипом стал ефрейтор Иван Леонтьев, доставлявший почту на передовую Воронежского фронта. В мае 1943 года он был награжден медалью «За боевые заслуги», а последнее письмо домой пришло от него в январе 1944 г. С фронта Иван Леонтьев не вернулся.

ЖелезноДорожник Донбасса
Газета «Железнодорожник Донбасса» от 30.06.2022 г. №6 (11609)

Учредители: ГУП ДНР «Донецкая железная дорога», Профессиональный союз работников Донецкой железной дороги
Издание зарегистрировано Министерством информации Донецкой Народной Республики.
Свидетельство о регистрации СМИ от 16.09.2016 г., серия ААА 000008
Адрес редакции: ДНР, 283012, г. Донецк, ул. Горновая, 2.
Тел. редакции: 84-98, 56-31.
(по транспортному - через 2, из города - через 319).
E-mail: gp.dnrailway@gmail.com Главный редактор С.В. Коваль.
Адрес типографии: ДНР, 28070, г. Донецк, ул. Куйбышева, 58-и.
Адрес издателя: ДНР, 283001, г. Донецк, ул. Артема, 68.
Дата и время подписания в печать: установленные по графику – 29.06.2022 в 17:00, фактические – 29.06.2022 в 17:00.
№ заказа 549. Тираж 5188 экз. Свободная цена.

Изобретения, сделанные по ошибке

Многие гениальные открытия и изобретения, которые вошли в нашу ежедневную жизнь, появились в ходе случайности или ошибки. В День изобретателя и рационализатора, который традиционно отмечается в последнюю субботу июня, напомним о нескольких таких случаях.

• Спички, очень похожие на те, которые мы используем сейчас, были изобретены в 1826 году, когда английский аптекарь и фармацевт Джон Уокер использовал деревянную палочку для размешивания фосфорной смеси. Однажды, когда часть смеси осталась на кончике, Уокер попробовал избавиться от нее, потерев о каменную стену, и та внезапно вспыхнула. Уокер так и не запатентовал свое изобретение – вместо него это сделал Сэмьюэл Джонс, присутствовавший както раз при демонстрации изобретения. Он стал продавать спички тоннами, несмотря на отталкивающий запах и множество искр, которые они оставляли при зажжении.

• Пенициллин появился после того, как известный микробиолог Александр Флеминг случайно сделал открытие. Ученый был не слишком-то аккуратен и не очень любил наводить порядок на своем лабораторном столе. По этой причине в непродезинфицированную чашку Петри, где он высеивал колонию золотистого стафилококка, попала плесень из соседней лаборатории – довольно редкий плесневый грибок Penicillium notatum. Через пару дней он растворил высеянную культуру, и вместо желтой мутной массы в чашке появились капли, похожие на росу. Флеминг предположил, что смертоносное влияние на бактерии оказал плесневый грибок, а впоследствии получил из него вещество интенсивного желтого цвета, которое назвал пенициллином.

• Инженер Уилсон Грейтбатч разрабатывал аппарат для записи сердечного ритма животных, но прикрепил к нему резистор другого размера. Это привело к совершенно другому открытию: после подключения к цепи новый прибор выдавал ритмичный звук, напоминающий биение человеческого сердца. В качестве источника в приборе использовались ртутно-цинковые элементы. Генератор, работавший от такого источника, формировал импульсы, посылаемые через электроды в миокард сердца пациента. Запатентованное открытие привело к началу производства и дальнейшему развитию кардиостимуляторов.

• В 1945 году американский ученый Перси Спенсер работал над магнетроном, способным испускать микроволновое излучение. По одной из версий, Перси носил с собой сладости для перекуса, и в один из дней, работая над магнетроном, ощутил, что в кармане брюк растаяла шоколадка. Спенсер обнаружил, что это произошло из-за микроволнового излучения, и создал устройство, которое сейчас называется СВЧ-печью. Первая в мире микроволновка носила название Radarange. Она была выпущена в 1947 году в качестве устройства для размораживания пищи. Изначально оно предназначалось для использования в солдатских столовых. Высота первой СВЧ-печи составляла почти 2 метра, а ее вес был 340 кг.

• Суперклей, или цианоакрилат, был случайно изобретен в 1942 году химиком Гарри Кувером, который в это время работал над созданием прозрачного пластика для оптических прицелов. Созданный им образец не подошел для реализации задумки – при малейшем попадании влаги пластик становился липким, и Кувер забыл о нем до 1951 года.

Продолжив работу в компании «Истмен Кодак», он вместе с коллегой Фредом Джойнером разработали цианоакрилатную основу для суперклея. Продукт вышел на рынок в 1958 году под маркой Eastman 910, но получил популярность не сразу. Тогда разработчик продемонстрировал уникальные свойства цианоакрилата на телевизионном шоу. Кувер намазал суперклеем металлический стержень, прижал его к опущенному на сцену тросу и выждал несколько секунд. Затем ухватился руками за полученную конструкцию и повис в воздухе – приспособление выдержало вес ученого и присоединившегося к нему ведущего телепередачи. Так мир узнал о невероятных возможностях суперклея.

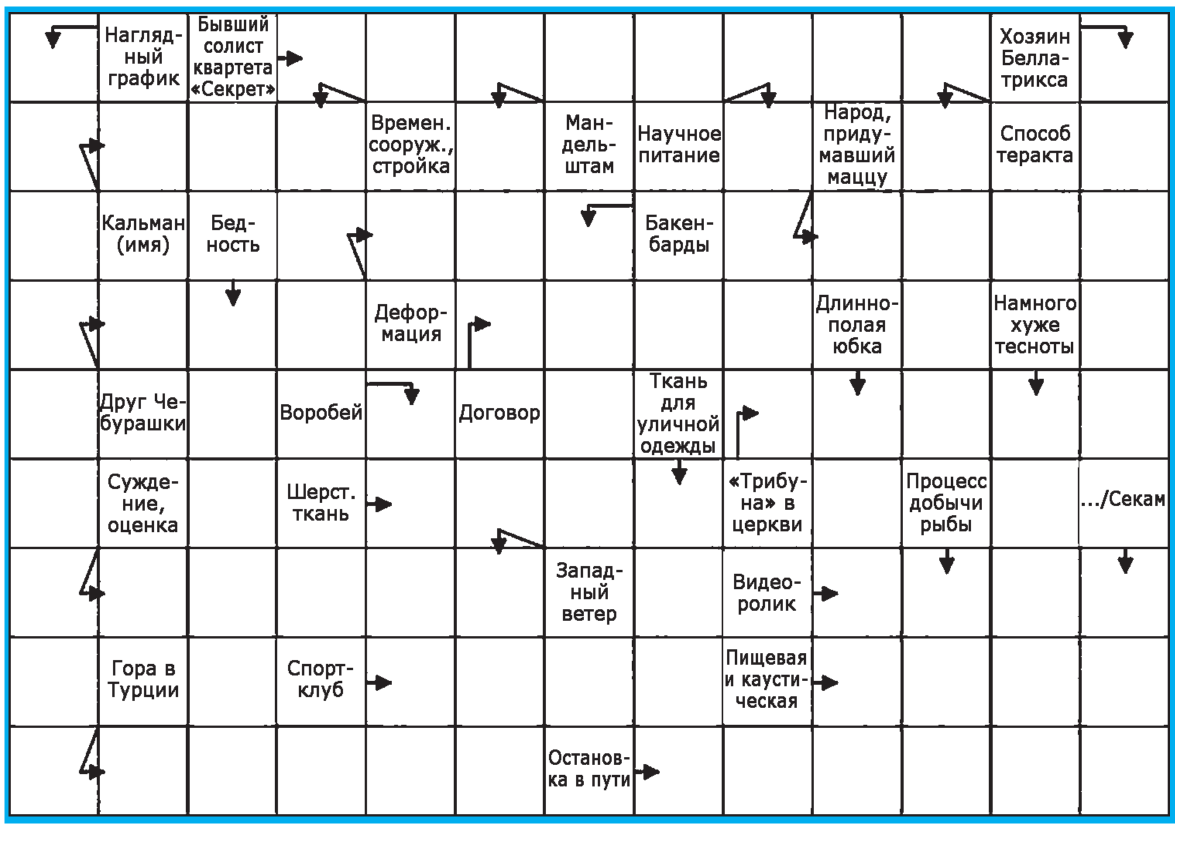
• Застежку-липучку случайно придумал швейцарский инженер Жорж де Местраль. Однажды он охотился в Альпах со своей собакой и заметил, что к ее шерсти прилип репейник. Его заинтересовала такая способность растения, и он решил изучить репейник под микроскопом. Оказалось, что тот держится на поверхности при помощи крошечных крючков, которые цепляются за одежду и мех. Несколько лет Местраль экспериментировал с разными тканями и, наконец, изобрел липучку. Технология получила распространение в быту, но приобрела особую популярность после того, как астронавты программы Аполлон стали с ее помощью закреплять предметы в невесомости.

• Француз Эдуард Бенедиктус, работая в химической лаборатории, случайно уронил колбу, но она не разбилась на мелкие кусочки, а лишь треснула, сохранив форму. Поняв, что ранее находившаяся в сосуде нитроцеллюлоза образовала внутри защитную пленку, Бенедиктус получил патент на защитное многослойное стекло, которое назвал «триплекс». Спустя два года он открыл в Великобритании предприятие, которое стало выпускать «небьющиеся» окна.

• Немецкий химик российского происхождения Константин Фальберг искал новые способы применения каменноугольной смолы и в 1879 году случайно изобрел новый вид подсластителя. В один из дней он обедал в лаборатории и заметил, что еда приобрела сладковатый привкус. Оказалось, ученый просто забыл помыть руки после работы со смолой, которая и попала в его обед.

• В 1856 году одаренный студент Королевского колледжа химии Уильям Перкин занимался разработкой из анилиновых производных каменноугольной смолы лекарства от малярии – искусственной версии хинина. В ходе опыта он смешал анилин, дихромат калия с газом пропиленом, которые образовали на стенках колбы густую черную массу. Отмывая сосуд, 18-летний студент случайно пролил воду на рубашку и заметил, что она окрасилась в лиловый цвет. Отмыть пятно ему не удалось. Так, неожиданно для себя, Уильям Перкин получил анилиновый краситель для окрашивания тканей. Он получил название мовеин.

• В 1859 году в американском штате Пенсильвания начался нефтяной бум. Химик Роберт Чезбро заинтересовался вязким воскообразным веществом, на которое жаловались нефтяники: парафиновая масса налипала на оборудование, забивала насосы и трубопроводы. Впрочем, она оказалась целебной: рабочие смазывали ею ожоги и порезы. Чезбро стал экспериментировать с нефтяным желе и сумел выделить из него полезные ингредиенты. 14 мая 1878 года «вазелин» был запатентован в США как торговая марка и торговый знак целебной мази, способствующей регенерации кожных покровов.



Ответы на сканворд
По горизонтали: Леонидов. Имре. Сгиб. Евреи. Гена. Пакт. Амвон. Твид. Мнение. Клип. ЦСКА. Сода. Арарат. Привал.
По вертикали: Диаграмма. Леса. Осип. Диета. Взрыв. Орион. Нищета. Птица. Вест. Баки. Драп. Макси. Лов. Обида. Пал.

Праздник селфиманов

Селфи – один из трендов XXI столетия, и 21 июня поклонники этого популярного увлечения отметили свой праздник – Всемирный день селфи.

Селфи уже более 180 лет! Самый первый автофотопортрет принадлежит химику Роберту Корнелиусу. Американец сделал собственное фото в 1839 году при помощи зеркала. Основная сложность фотографии заключалась в том, что необходимо было неподвижно смотреть в зеркало более 10 минут.

Об этом же писала и великая княжна Анастасия Николаевна. 13-летней девочке удалось сделать автопортретный снимок в зеркале при помощи фотокамеры Kodak. Она отправила фотокарточку другу в 1914 году и в письме призналась, что делать фото было очень трудно – у нее даже дрожали руки.

Считается, что впервые слово селфи было использовано на австралийском форуме в 2002 году. В том сообщении человек по имени Натан Хоуп рассказывает о том, как он споткнулся и выбил зуб. После этого он сам себя сфотографировал и выложил это фото, добавив, что извиняется за плохое качество, так как это селфи.

Общеизвестно, что существует зависимость от селфи. Она проявляется в навязчивом желании постоянно фотографировать себя и выкладывать фото в соцсетях, чтобы получить как можно большее количество лайков. Это психическое расстройство зарегистрировано Американской ассоциацией психиатров.

Врачи объясняют причину селфимании проблемами с самооценкой и недостатком любви близких. Официально существует три стадии тяжести этого расстройства. Если человек постит 3 селфи в день, то он находится на пороге расстройства; от 3 до 6 – острая степень. Если же количество более 6 селфи в день, это считается хронической степенью заболевания, требующей лечения с помощью психотерапии.