



## Современные автоматизированные системы: оперативность и высокая достоверность данных

В современных условиях автоматизированные информационные системы являются неотъемлемой частью эксплуатационно-хозяйственной деятельности железной дороги.

Осуществляя комплекс работ по разработке, внедрению, сопровождению и технической поддержке автоматизированных систем и задач, информационно-вычислительный центр ГП «Донецкая железная дорога» способствует информационному обеспечению процессов перевозки грузов и управлению транспортной инфраструктурой дороги.

В период работы в составе Укрзалізниці на Донецкой железной дороге, как и на всех железных дорогах Украины, входивших в ее состав, эксплуатировался базовый комплекс – Автоматизированная система управления грузовыми перевозками Единая (далее АСКВП УЗ-Е), который полностью обеспечивал информационную поддержку всех показателей перевозочного процесса и финансово-экономической деятельности.

– Но вследствие сложившейся ситуации эксплуатация АСКВП УЗ-Е на территории ГП «Донецкая железная дорога» стала невозможной, и, как следствие, все планирование, учет и отчетность поездной, вагонной и ком-

мерческой работы были переведены на бумажную технологию, – отметила начальник информационно-вычислительного центра ГП ДЖД Татьяна Зиновец. – Это значительно уменьшило оперативность получения информации по показателям работы служб дороги, возникла острая потребность в разработке собственных автоматизированных систем и задач.

Одной из основных автоматизированных систем, разработанных специалистами информационно-вычислительного центра ГП «Донецкая железная дорога», является Автоматизированная система «Контроль вагонов» (далее АСКВ), которая была создана в мае 2017. Она разрабатывалась в оперативном порядке по обращению службы перевозок и предназначалась для ввода и работы с единицей информации телеграмм-натурный лист в целом, то есть, функционал АСКВ изначально не включал в себя работу с вагоном как с отдельной информационной единицей.

Однако особенности ведения дея-

тельности служб дороги требовали расширения возможностей базы данных АСКВ, и в течение нескольких месяцев специалистами ИВЦ велись работы по модернизации структуры базы данных «Контроль вагонов».

В начале апреля 2019 года была внедрена АСКВ-2, в которой реализована возможность ввода и хранения операций: прием, сдача поездов, работа с единицей информации – вагон. Данное новшество позволит в дальнейшем расширять функционал АСКВ-2 и разрабатывать другие подсистемы и задачи, которые будут работать с такими единицами информации как вагон, локомотив, документ и т.д., позволив таким образом вести учет как по единице информации, так и ее участию в объектах перевозочного процесса.

Для информационного сайта Донецкой ж.д. - «ИНФО» специалистами ИВЦ разрабатываются справки на основании введенной информации средствами АС и АРМами, что позволяет руководителям дороги и служб получать оперативную информацию о работе подразделений дороги. Это приводит к повышению производительности труда, а на основании высокой достоверности данных – к наиболее точной

эксплуатационной, статистической и финансовой отчетности.

Как отметила Татьяна Зиновец, сегодня дорога испытывает острую потребность в привлечении специалистов в области программирования. Для решения этой проблемы руководители и ведущие специалисты служб принимают участие в «Ярмарках вакансий» и «Днях карьеры» в вузах Донецкой Народной Республики, где приглашают на работу молодых специалистов соответствующего направления подготовки.

– Однако без решения на законодательном уровне вопроса об обязательной отработке лиц, получивших высшее образование за счет местного или государственного бюджета, на государственных предприятиях Республики со сроком отработки не менее 3-х лет пополнить ряды информационно-вычислительного центра ГП «Донецкая железная дорога» специалистами в области программирования не представляется возможным, – убеждена начальник ИВЦ. – Только при поддержке правительства ДНР возможно сохранение молодых специалистов для развития нашей Республики, привлечения и закрепления перспективных кадров как на нашей дороге, так и на других госпредприятиях ДНР.

# Завершен важнейший этап восстановительных работ

1 июля специалисты подразделений службы строительно-монтажных работ и гражданских сооружений ГП «Донецкая железная дорога» произвели заливку бетона на верхней и нижней обойм, установленных на опоре путепровода 27 км ПК1 перегона Чумаково-Ларино, поврежденной в результате диверсии.

Как пояснил начальник службы СМГ ГП «Донецкая железная дорога» Сергей Кульбачный, это один из важнейших этапов восстановительных работ на объекте. На данный момент поврежденная опора и пролетные строения путепровода просели на 6,5 см, и всю конструкцию необходимо поднять на проектную отметку. Для выполнения этой сложной задачи и понадобилось создать верхнюю и нижнюю обоймы, так называемые площадки, между которыми будут установлены два гидравлических домкрата.

– На поврежденной опоре сварен каркас из арматурных стержней, сделана опалубка на обоймах, и обе конструкции залиты бетоном, – рассказал Сергей Кульбачный. – Для того чтобы бетон застыл и приобрел необходимую прочность,



понадобится не менее 28 дней. По истечении этого срока будут проведены испытания железобетона, и только после подтверждения полного набора прочности начнется работа по установке гидравлических домкратов и подъему конструкции путепровода.

На этом этапе будут задействованы все восстановительные поезда ГП «Донецкая железная дорога».

– Поднимать будем по 10 мм и после каждого этапа проверять состояние конструкций, – рассказал главный ревизор по безопасности движения поездов и автотранспорта ГП «Донецкая железная дорога»

Николай Боженко. – Специалистами дороги такие работы еще не проводились. Сложно сказать, сколько времени на это потребуется.

При подъеме нагрузка будет перераспределяться на уже созданные 4 вспомогательные опоры. После достижения проектной отметки начнется следующий этап восстановления центральной железобетонной опоры, поврежденной взрывом. Между обоймами будет сделан сварной арматурный каркас, создана опалубка, и конструкция залита бетоном. Таким образом, специалисты ГП «Донецкая железная дорога» полностью восстановят опору.

Напомним, подрыв центральной железобетонной опоры железнодорожного путепровода на 27-м километре перегона Чумаково-Ларино произошел 1 января 2019 года. Для предотвращения возможного обрушения специалистами ГП «Донецкая железная дорога» были сделаны временные поддерживающие конструкции, а также демонтирован железнодорожный путь в пределах путепровода.

Все работы по восстановлению путепровода 27 км ПК1 перегона Чумаково-Ларино выполняются специалистами ГП «Донецкая железная дорога». Путевым ремонтно-механическим заводом Дебальцево изготовлены секторные и тангенциальные опорные части, подпорные стойки, опорные конструкции для проведения ремонтно-восстановительных работ на объекте.

## Сертификация услуг

На Донецкой железной дороге проведена большая работа по получению Сертификатов на подтверждение целого ряда услуг по системе ДОНТРАНССЕРТ.

В частности, службой коммерческой работы и маркетинга получены Сертификаты на услуги, предоставляемые на железнодорожном транспорте при перевозке грузов; услуги, предоставляемые экспедиторами на железнодорожном транспорте; а также на транспортную обработку грузов; складирование и хранение грузов; дополнительные услуги.

Процедура сертификации включала в себя полное обследование предприятий-участников перевозочного процесса, проверку услуги – подтверждение материальной базы и компетентности персонала на соответствие требованиям, предусмотренным лицензионным соглашением. На основании полученных результатов было принято решение о выдаче Сертификата соответствия на заявленную услугу. Разрешение на применение знака соответствия выдано сроком до 2022 года.

В июне 2019 г. локомотивное депо Ясиноватая и локомотивное депо Иловайск подтвердили соответствие требованиям органа сертификации и получили Сертификат соответствия на перевозку пассажиров в пригородном подвижном составе (электропоезд, дизель-поезд) по системе сертификации ДОНТРАНССЕРТ.

## Защита от пожаров

На Донецкой железной дороге продолжается работа по обеспечению пожарной безопасности на объектах инфраструктуры, в поездах и в полосе отвода.

Произведена очистка полосы отвода от сухостоя и кустарника общей площадью 76,2 га. Выполняется опашка полосы отвода от лесопосадок, жилых и хлебных массивов с помощью минерализованной полосы 1,4 м. Продолжаются работы по отделению минерализованными полосами шириной не менее 0,6 м по периметру зданий, построек, расположенных в полосе отвода, деревянных опор линий электропередачи, связи и т.п.

В первом полугодии 2019 г. проведены внеплановые противопожарные инструктажи с работниками – в первую очередь теми, кто задействован на работах с повышенной пожарной опасностью.

По состоянию на 20.06.2019 г. проведена проверка противопожарного состояния 46 единиц ЧМЭЗ, 7 секций 2ТЭ116, 41 единица ВЛ-8, а также 79 секций мотор-вагонного подвижного состава и 31 пассажирский вагон.

Распоряжением от 19.04.2019 № Н-01/1462 по дороге установлен порядок действий работников ГП «Донецкая железная дорога» при возникновении чрезвычайных ситуаций и пожаров на станциях, перегонах и вблизи них. Данным порядком предусмотрено ограничение, а при необходимости прекращение и перенаправление движения на участках, где возникла чрезвычайная ситуация.



# Восстановлена пропускная способность участка Ясиноватая-Макеевка

18 июня на тяговой подстанции Ясиноватая были завершены работы по монтажу, наладке и настройке защиты тягового трансформатора ТРДП-16000/35 ЖУ1, который был доставлен из ремонта, проводившегося на мощностях ТЕ «Электроремонт» РП «Энергия Донбасса».

Как сообщили в службе электроснабжения ГП «Донецкая железная дорога», на данный момент агрегат находится под нагрузкой и питает контактную сеть путей парков станции Ясиноватая и перегона Ясиноватая-Макеевка-Пас. Восстановление трансформатора обеспечило увеличение пропускной способности и повышение надежности электроснабжения контактной сети участка Ясиноватая-Макеевка.

– С августа 2018 года электроснабжение данного участка осуществлялось по ненормальной схеме от тяго-

вагон масляного хозяйства ремонтно-ревизионного участка ЭЧ-Ясиноватая. Прибывшие на место спасатели МЧС ДНР совместно с дежурным персоналом цеха сделали все возможное для локализации очага возгорания и тушения пожара, но спасти оборудование не удалось.

На устранение последствий пожара были брошены все силы персонала тяговой подстанции, района контактной сети и ремонтно-ревизионного участка ЭЧ-Ясиноватая.

– Чтобы восстановить электроснабжение контактной сети парков станции и перегона Ясиноватая-Макеевка, было принято решение подключить тяговый трансформатор ТПВА-3. Он был выведен из работы после повреждения РУ-3,3 кВ в 2015 году и находился в резерве, – пояснил

Борис Гетьманенко. – После проведения соответствующих процедур устройство было включено без нагрузки, но спустя несколько часов произошел выброс масла, что свидетельствовало о внутреннем повреждении активной части трансформатора.

Службой электроснабжения в сжатые сроки был заключен договор с РП «Энергия Донбасса». Силами специалистов ДС, восстановительного поезда, ПЧ, ПЧЛ и ЭЧ станции Ясиноватая был осуществлен демонтаж, погрузка и отправка трансформатора к месту ремонта.

– После извлечения активной части трансформатора специалистами ТЕ «Электроремонт» были обнаружены повреждения на вторичной обмотке фазы «С», которые явились следствием межвиткового

замыкания. Были составлены дефектный акт, календарный план работ. Начался ремонт. Но ежедневный ход работ был нарушен обнаружением скрытого повреждения после демонтажа верхнего слоя расщепленной обмотки, – уточнил главный инженер. – Специалистами службы электроснабжения и РП «Энергия Донбасса» были оперативно проведены работы по заключению дополнительного соглашения к договору, обуславливающего изменение в смете и календарном плане.

К концу мая 2019 г., согласно намеченному сроку, ремонт был окончен. Силами службы дороги и предприятый Ясиноватского узла трансформатор был доставлен к месту установки и после комплекса мероприятий по монтажу и наладке включен в работу.

# Эффективная автоматика и надежная связь – гарантия безопасности на дороге

В службе сигнализации и связи ГП «Донецкая железная дорога» сегодня работает более 800 человек. Именно эти люди обеспечивают выполнение комплекса работ по техническому обслуживанию и восстановлению работоспособности устройств автоматики, телемеханики и связи. Основной задачей работников обособленных подразделений службы сигнализации и связи является выполнение работ, связанных с ремонтом и текущим содержанием действующих устройств автоматики, телемеханики и связи, которые эксплуатируются на Донецкой железной дороге.

Для обеспечения безопасности движения поездов в обособленных подразделениях дистанций сигнализации и связи (дистанции связи) создана специальная организованная система обеспечения надежности и управления качеством технического обслуживания устройств. Данная система, заключающаяся в разработке и выполнении графика технологического обслуживания устройств автоматики, телемеханики и связи работниками, позволяет не только устранять отказы и повреждения в сжатые сроки, но и работать на их предупреждение и недопущение.

В настоящее время дистанции сигнализации и связи (дистанции связи) столкнулись с трудностями в реализации системы обеспечения надежности и управления качеством технического обслуживания устройств. Причина – недоукомплектованность штата электромеханиками и электромонтерами СЦБ и связи в линейных цехах дистанций. Это основной состав работников, занятых в обслуживании и техническом содержании устройств автоматики, телемеханики и связи. По состоянию на 1 июля 2019 г. по этим специальностям в службе сигнализации и связи Донецкой дороги – 20 вакансий.

Несмотря на имеющиеся проблемы, наши работники прилагают все необходимые усилия по надлежащему обеспечению проведения технического обслуживания и планового ремонта, что позволяет снижать количество отказов в работе средств автоматики, телемеханики и связи. За 6 месяцев 2019 года было допущено 55 таких отказов против 80 отказов, допущенных за аналогичный период 2018 года.

Работая на перспективу для решения проблемы кадрового голода, усилия направляются на сотрудничество с профильными вузами ДНР. В текущем году по распределению в ШЧ-3 пришли 4 молодых специалиста. Есть еще 4 вакансии на дистанциях, где планируется трудоустроить именно выпускников вузов.

Нередко на работу в наши подразделения приходят молодые специалисты, которые проходили здесь практику и хорошо знакомы железнодорожникам. К студентам присматриваются работники дороги, и для тех, кто ответственно подходит к делу, ГП «Донецкая железная дорога» может стать первым рабочим местом. В этом году практику на дистанциях сигнализации и связи прошли 53 студента Донецкого института железнодорожного транспорта.

Несмотря на нехватку квалифицированных кадров и ограниченные материальные ресурсы, специалистами обособленных и структурных подразделений службы сигнализации и связи ГП «Донецкая железная дорога» восстанавливаются поврежденные в результате боевых действий устройства, модернизируется автоматическая переездная сигнализация, осуществляется строительство волоконно-опти-

ческих линий связи. Многие проекты были начаты в 2018 году и продолжают реализовываться в 2019-м.

В минувшем году специалистами обособленных и структурных подразделений службы сигнализации и связи восстановлены и введены в постоянную эксплуатацию устройства ЭЦ станции Булавин, ЭЦ парка Западного отправления станции Дебальцево-Сортировочная, устройства автоматической блокировки перегонов Дебальцево-Булавин, Булавин-Угледорск, Угледорск-Байрак.

За 6 месяцев 2019 года восстановлены и введены в эксплуатацию устройства автоматической блокировки на перегонах Дебальцево – Дебальцево-Сортировочная, устройства электрической централизации на станциях Иловайск, Дебальцево-Сортировочная и переездной сигнализации на двух железнодорожных переездах. Ведутся работы по восстановлению устройств электрической централизации на станциях Мандрыкино, Бай-



Работы по строительству ВОЛС на перегоне Рассыпная-Пелагеевский участка Дебальцево-Торез

рак, систем горочной механизации и централизации на Восточной горке станции Дебальцево-Сортировочная, устройств автоматической блокировки на перегонах Горловка-Пантелеймоновка, Горловка-Байрак, Байрак-Угледорск.

Специалистами Дебальцевской дистанции сигнализации и связи, Донецкой дистанции связи и Иловайской дистанции сигнализации и связи на протяжении 6 месяцев 2019 года осуществлялось строительство волоконно-оптической линии связи на участке Рассыпная-Торез-Дроново-Постниково. На данный момент общий объем выполненных работ составляет



24 км. В июле 2019 года будет продолжено строительство ВОЛС на участке Постниково-Иловайск. Объем работ – 42 км. Завершить их планируется до конца 2019 года.

Также специалистами Ясиноватской дистанции сигнализации и связи за первое полугодие 2019 года была восстановлена работа линейных устройств двусторонней парковой связи участка Ясиноватая-Мушкетово-Моспино, что обеспечило хорошую слышимость в границах парка станций.

В настоящее время на балансе ГП «Донецкая железная дорога» находится 157 железнодорожных переездов. Связистами в 2018 году восстановлены и включены в постоянную эксплуатацию устройства автоматической переездной сигнализации на 10 железнодорожных переездах. Выполнены работы по модернизации линии связи на участке Дебальцево-Кумшацкий-Рассыпная.

В 2019 году эти работы продолжены. В течение первого полугодия модернизированы устройства автоматики и телемеханики на пяти железнодорожных переездах. Была выполнена замена 10 изношенных и морально устаревших шлагбаумов на новые современные модели.

На станциях Донецкой железной дороги выполнена замена 50 поврежденных путевых и стрелочных коробок на пластиковые с антивандальными приспособлениями. Это позволяет не только увеличить пропускную способность станций и повысить безопасность движения поездов, но и, что крайне важно, обеспечить сохранность напольных устройств электрической централизации.

Работниками службы сигнализации и связи осуществляется комплекс мер, направленных на предотвращение случаев хищения имущества ГП «Донецкая железная дорога». На протяжении 6 месяцев 2019 года выполнен огромный объем работ и оперативно-профилактических мероприятий по усилению мер, направленных на предотвращение несанкционированного вмешательства в работу железнодорожного транспорта. В частности, установлено 32 защитных устройства для дроссель-трансформаторов типа «саркофаг», 48 дополнительных защитных (запорных) устройств для батарейных, релейных шкафов и стрелочных

электроприводов. Проведение вышеуказанных мероприятий позволило сократить количество случаев несанкционированного вмешательства посторонних лиц с 28 фактов правонарушений, зафиксированных за первое полугодие 2018 года, до 25 случаев в текущем году.

Работа по предотвращению хищений продолжается. Проводятся плановые мероприятия совместно с правоохранительными органами, а также идет работа в коллективах на местах. Хотелось бы отметить, что благодаря особой бдительности и решительности старшего электромеханика Дебальцевской дистанции сигнализации и связи И. Быстрова 17.04.2019 года по станции Горловка сотрудникам полиции удалось произвести задержание злоумышленника при очередной подготовке к хищению.

Наиболее подвержены хищениям дроссель-трансформаторы, стрелочные электродвигатели, кабельная продукция СЦБ и связи, привлекают внимание злоумышленников и релейные шкафы, начиненные аппаратурой СЦБ. К участкам, где эксплуатируется это оборудование, – повышенное внимание всего персонала. По каждому случаю несанкционированного вмешательства посторонних лиц в действующие устройства автоматики, телемеханики и связи причастными работниками дистанций сигнализации и связи (дистанции связи) в установленные сроки направлялись заявления в территориальные органы полиции и прокуратуры для расследования случаев несанкционированного вмешательства, поиска и задержания злоумышленников, привлечения их к уголовной ответственности.

Несмотря на то, что, как и в каждом железнодорожном хозяйстве, проблем у нас хоть отбавляй, коллектив службы сигнализации и связи ГП «Донецкая железная дорога» выполнит все намеченные планы по восстановлению и модернизации инфраструктуры дороги, обеспечит бесперебойное функционирование устройств автоматики, телемеханики и связи. Ни один поезд не отправится в рейс без разрешающего огня светофора, а красный сигнал остановит его в случае занятости пути или возникновения препятствия для движения. Под защитой заградительных светофоров и автоматических шлагбаумов находятся железнодорожные переезды. Современная техника СЦБ стоит на страже безопасности движения поездов.

**Максим КАЛАШНИКОВ,**  
начальник службы  
сигнализации и связи  
ГП «Донецкая железная дорога»

# 4600 нарушений выявлено ревизорами за первое полугодие

Аппаратом безопасности движения поездов и автотранспорта ГП «Донецкая железная дорога» проанализировано состояние безопасности движения на дороге по итогам работы за 6 месяцев 2019 года.

За первое полугодие 2019 г. на Донецкой железной дороге было допущено 33 случая событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, что на 15 случаев больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Наибольшее количество случаев событий – 14 против 5 – допущено в подразделениях локомотивного хозяйства. В путевом хозяйстве допущено 11 случаев против 6, в хозяйстве электроснабжения – 4 против 4, в вагонном хозяйстве – 3 против 1, в хозяйстве сигнализации и связи – 1 против 0.

По хозяйствам перевозок, пассажирскому, коммерческой работы и маркетинга случаев транспортных событий не допущено. За аналогичный период прошлого года в хозяйстве перевозок было допущено 2 случая.

Ухудшено положение с обеспечением безопасности, а соответственно и увеличено в сравнении с аналогичным периодом прошлого года, количество событий в 11-ти подразделениях дороги. Наибольшее количество событий допущено в ТЧ Ясиноватая (8 против 2), ЭЧ Дебальцево и ПЧ Торез (по 3 случая против 0 в прошлом году).

Наиболее распространенным нарушением является возникновение технической неисправности устройств инфраструктуры и отказов в работе, что в итоге приводило к задержкам поездов более одного часа. Всего таких случаев было допущено 16 против 6 за аналогичный период прошлого года.

Также было допущено 9 случаев сходов подвижного состава против 5 за аналогичный период прошлого года. В результате было повреждено 16 грузовых вагонов и 3 локомотива.

Работа по обеспечению безопас-



ности движения поездов, проведенная руководителями подразделений и служб в локомотивном и путевом хозяйствах за первое полугодие 2019 года, признана неудовлетворительной, а в вагонном, электроснабжения и сигнализации и связи – недостаточной.

За 6 месяцев 2019 года в ходе проведения профилактической работы по обеспечению безопасности движения поездов и автотранспорта ревизорами аппарата безопасности движения проведено 526 проверок работы подразделений хозяйств, выполнено 28 технических ревизий подразделений, выявлено 4601 нарушение. Выдано 277 предписаний, в которых принято 398 запретных мер, что в значительной степени позволило предотвратить значительное количество транспортных событий.

На автодорогах общего пользования за 6 месяцев 2019 года, также как и за аналогичный период прошлого года, допущено одно дорожно-транспортное происшествие (ДТП) с участием ведомственного автотранспорта дороги (ПЧ Донецк).

За отчетный период принято к учету 8 случаев ДТП на железнодорожных переездах (без погибших и травмированных), которые произошли по вине сторонних водителей без участия колесных транспортных средств дороги. За аналогичный период прошлого года допущен один

такой случай.

Из 8 случаев ДТП на переездах один допущен на неохраняемом переезде и семь – на переездах с дежурным работником. Переезды оборудованы сигнализацией, которая на момент ДТП находилась в исправном состоянии. Все случаи произошли по причине нарушения водителями правил проезда железнодорожных переездов, указанных в п. 20 Правил дорожного движения.

В локомотивном хозяйстве, кроме допущенных 14-ти событий, за 6 месяцев текущего года было допущено 103 случая срыва с графика движения поездов. Из них: в пассажирском движении – 3 случая, в пригородном движении – 31 случай, в грузовом движении – 69 случаев. По локомотивным депо допущено 15 случаев внеплановых видов ремонта тягового подвижного состава, из них: тепловозов – 7 случаев, электровозов – 2 случая, МВПС – 6 случаев.

В путевом хозяйстве допущено увеличение событий – сходов подвижного состава, основной причиной которых является наличие кустовой непригодности шпал и брусьев, дефектность промежуточных скреплений.

**Николай БОЖЕНКО,**  
главный ревизор  
аппарата безопасности движения поездов и автотранспорта  
ГП «Донецкая железная дорога»

## Карантинные растения – проблема международная

На ГП «Донецкая железная дорога» регулярно осуществляются мероприятия по борьбе с карантинными растениями.

Для локализации и ликвидации очагов карантинных растений – амброзии и других вредных сорняков – на Донецкой железной дороге проводится плановый покос травы. Большая часть работ по выкашиванию сорняков выполняется силами обособленных подразделений службы пути.

За первое полугодие 2019 года сотрудниками дистанций пути была очищена от карантинной растительности территория общей площадью 174,347 га. При этом было задействовано 83 единицы бензомоторной техники и 4 единицы роторных косилок, 2 машины УНО, 131 единица ручных кос, сообщили в службе пути.

В следующем году для борьбы с карантинной растительностью на дороге планируется использовать гербициды. Это позволит повысить эффективность работ и уменьшить затраты.

Борьба с карантинными растениями – проблема международная, и ее актуальность активно обсуждалась во Всемирный день борьбы с аллергией, который отмечается 8 июля.

Наиболее часто встречающееся аллергическое заболевание – поллиноз или сенная лихорадка. Его причиной может быть пыльца злаков, пырея, тимopheевки, подорожника, липы, крапивы, амброзии, полыни и других растений.

Но аллергики называют именно пыльцу амброзии одним из самых агрессивных аллергенов, который в ряду с аллергической реакцией способен вызывать и астму. Никакие другие сорные травы и деревья не имеют такого обширного спектра влияния пыльцы на кожу и слизистые человека. Аллергическая реакция наступает при концентрации 25 зернышек пыльцы на 1 м<sup>3</sup> атмосферного воздуха, а одно хорошо развитое растение дает до нескольких миллионов частичек.



## Цеха по производству спецодежды расширяют ассортимент

Работа швейного цеха по производству спецодежды ОП «Вокзал Дебальцево» и обеспечение железнодорожников спецодеждой стали основными темами обсуждения на недавнем совместном совещании представителей Министерства транспорта ДНР и ГП «Донецкая железная дорога».



В ходе совещания обсуждались планы и нормы пошива спецодежды на 2019 год, возможности увеличения производительности цеха по производству спецодежды ОП «Вокзал Дебальцево», а также его техническое и материальное обеспечение. Также был рассмотрен вопрос своевременного и в полном объеме обеспечения спецодеждой работников обособленных и структурных подразделений ГП «Донецкая железная дорога».

С начала года специалистами швейного цеха по производству спецодежды вокзала Дебальцево изготовлено 16571 пар рукавиц комбинированных, 1241 пара рукавиц брезентовых, 2504 жилета сигнальных, 1380 костюмов синих х/б мужских, 149 костюмов оранжевых х/б мужских, 155 халатов синих х/б, 38 халатов белых х/б.

1 июля швейный цех вокзала Дебальцево приступил к изготовлению летних головных уборов для сотрудников обособленных подразделений отраслевых служб дороги. Согласно поданным заявкам, головные уборы бу-

дут пошиты для работников дистанций пути, подразделений службы вагонного хозяйства, службы сигнализации.

Швейной мастерской СМЭУ-7 Иловайск с начала года было пошито 669 комплектов спецодежды для сотрудников Донецкой ЖД рабочих специальностей – это защитные костюмы х/б для маляров, штукатуров, плотников, каменщиков, электромонтажников, а также работников смежных служб.

Готовые изделия распределяются между структурными подразделениями Донецкой железной дороги через службу материально-технического обеспечения согласно заявкам предприятий.

Швейные цеха вокзала Дебальцево и СМЭУ-7 Иловайск ГП «Донецкая железная дорога» также занимаются изготовлением продукции для предприятий и организаций Республики – детских садов, больниц, школ. Предприятия располагают всеми возможностями для изготовления оригинальных качественных занавесок, штор, чехлов для мебели, полотенец, скатертей, постельных принадлежностей.

# Вопрос мотивации профсоюзного членства сегодня не ставит нас в тупик



– **Сергей Романович, нередко от железнодорожников можно услышать: «А зачем вообще нужен профсоюз?» Особенно часто этот вопрос звучит в проблемные периоды и, как это было недавно, когда случается задержка выплаты заработной платы.**

– Да, к сожалению, каким бы деятельным ни был профсоюз, противники у него всегда найдутся, да и будут находиться, потому что в кризисные моменты людям нужен громоотвод. Профсоюз в этом плане очень удобен. Можно, спрятавшись за чужой маской в социальных сетях, писать что угодно. Но в противовес подобным заявлениям нашему профсоюзу есть о чем говорить в отчетно-выборный период.

Если в 2015-2016 году мы еще были в самом начале пути построения нашей организации, то сейчас вопрос мотивации профсоюзного членства нас уже не ставит в тупик. Всеми звеньями Профсоюзного комитета Донецкого союза работников Донецкой железной дороги ведется активная работа по основным направлениям профсоюзной деятельности.

Начнем с того, что с момента заключения Коллективного договора между руководством ГП «Донецкая железная дорога» и Советом профсоюза в марте 2017 года в него внесено свыше 80 дополнений и изменений.

При непосредственном участии специалистов Совета ПРОФДОНЖЕЛ проводилась разработка ведомственной нормативной базы. В прошлом году введены в действие такие важнейшие документы, как руководящий приказ по условиям оплаты труда, Положение о рабочем времени и времени отдыха работников, связанных с движением поездов, и другие, существенно улучшающие социальный пакет льгот и гарантий членов ПРОФДОНЖЕЛ.

– **Общезвестно, что сила профсоюза – в защите социально-экономических и трудовых прав членов профсоюза.**

– С целью защиты прав и интересов членов профсоюза нашими главным правовым инспектором труда и специалистом по организации труда и заработной платы, главным

техническим инспектором труда осуществляются проверки выполнения законодательства о труде, в том числе правильности начисления заработной платы. В результате проверок только за 2018 год работникам дороги-членам профсоюза доначислено и выплачено свыше 1,5 млн рублей. Восстановлены трудовые права 2604 человек. Интересы 3 человек защищены в суде.

Помимо этого проводилась правовая экспертиза проектов приказов по реорганизации обособленных подразделений дороги с внесением необходимых замечаний и предложений. Оказывалась практическая помощь профсоюзным комитетам в налаживании эффективной правозащитной деятельности. Для этих целей в специальном выпуске «Библиотечки профсоюзного лидера» опубликованы Методические рекомендации профсоюзным комитетам по осуществлению профсоюзного контроля за выполнением законодательства о труде, проводились семинарские занятия, консультации, оказывалось содействие в решении конкретных вопросов.

– **Не последнее место в профсоюзной работе занимают вопросы организации оздоровления членов профсоюза и их детей. Каковы отзывы об этом направлении деятельности ПРОФДОНЖЕЛ?**

– С момента создания нашего профсоюза в 2015 году мы впервые столкнулись с тем, что донецким железнодорожникам и их детям стало некуда поехать отдохнуть. По не зависящим от нас причинам все оздоровительные объекты – от оздоровительного комплекса «Урзуф» до дорожных санаториев-профилакториев – остались за линией разграничения. Начинать решение вопросов организации оздоровления приходилось с того, что мы в буквальном смысле с протянутой рукой обратились к нашим российским коллегам. Благодаря Роспрофжел в 2015-2016 годах был организован бесплатный отдых 550 детей наших железнодорожников в оздоровительном лагере Северо-Кавказской железной дороги «Экспресс». В 2017 году был опыт организации детского отдыха в Неклиновском рай-

оне Ростовской области в лагере «Спутник», куда съездили 333 ребенка.

В летний период 2018 года совместно с руководством ГП «Донецкая железная дорога» было организовано оздоровление 209 детей членов профсоюза в детском оздоровительном лагере имени Ю.А. Гагарина в крымской Евпатории. И если до 2018 года речь шла об организации только детского оздоровления, то в прошлом году уже был организован отдых 257 работников дороги-членов профсоюза на базе отдыха «Озерейка» в Краснодарском крае. Помимо этого, в клиническом санатории «Приморье» в Евпатории организовано санаторно-курортное оздоровление 180 членов профсоюза в период с октября 2018 по май 2019 года.

В текущем году в летний период запланировано оздоровить 180 работников дороги в пансионате «Крымская весна» в Судаче. Ну и, конечно, не остались в стороне дети. По совместному решению руководства дороги и Совета профсоюза 200 детей железнодорожников отдохнут в уже полюбившемся им лагере имени Ю.А. Гагарина в Евпатории.

От тех, кто этим летом уже успел отдохнуть в первые заезды, отзывы только положительные. И это понятно: люди устали от войны. А с учетом того, в какие живописные и целебные места они сейчас едут, расслабиться и отдохнуть по настоящему у этих счастливых людей получается.

эти 25% от общей численности членов профсоюза. Среди них – работники структурных подразделений Донецкой железной дороги, студенты Донецкого института железнодорожного транспорта, учащиеся Ясиноватского строительного техникума транспортного строительства. Председатель Молодежного совета параллельно является членом Молодежного совета Федерации профсоюзов ДНР и введен в состав президиума Совета Профсоюза работников Донецкой железной дороги с целью представительства интересов молодых членов профсоюза в решении вопросов социально-экономической и правовой защиты членов профсоюза.

В первичных организациях профсоюза также созданы свои Молодежные советы. И сегодня на счету наших ребят уже немало побед и мероприятий, в которых они участвуют. Это игры КВН, как на уровне дороги, так и на Республиканском; футбольные состязания между командами железнодорожных узлов и с коллегами Луганской железной дороги; участие в слетах и форумах на разном уровне. Буквально на днях председатель Молодежного совета возвратился с интересного молодежного образовательного форума «Ладога-2019», проходившего в Ленинградской области Российской Федерации. Помимо встреч с известными людьми, участников учили, как развивать и применять в жизни свои способности. А скоро в рамках

Не отстают молодежь и в отстаивании интересов своих коллег-сверстников с высокой трибуны. В марте текущего года на колдоговорной конференции один из членов Молодежного совета ПРОФДОНЖЕЛ в своем выступлении поднял проблемные для трудовой молодежи вопросы: оплата учебных отпусков, профессиональный рост молодых членов профсоюза, необходимость разработки и принятия на дороге Концепции молодежной политики. На сегодняшний день часть затронутых вопросов решена положительно.

– **В какие сроки планируется провести отчеты и выборы в профсоюзных органах?**

– Согласно Уставу нашего профсоюза, отчетно-выборная кампания проводится один раз в пять лет. Сроки отчетов и выборов единые не только в нашем профсоюзе, но и по всем профсоюзам Республики. Все избранные профсоюзные органы должны отчитаться о своей работе и пройти процедуру новых выборов.

Президиум профсоюза определил, что с сентября по ноябрь состоятся отчеты и выборы в профгруппах, цеховых и первичных профсоюзных организациях, а в декабре о работе всего профсоюза на большой отчетно-выборной конференции отчитается Совет ПРОФДОНЖЕЛ. Также будут переизбраны все центральные органы профсоюза, чтобы к февралю 2020 года быть готовыми к участию в Съезде Федерации профсоюзов ДНР в обновленном составе.

Нам очень важно, чтобы к этой процедуре серьезно отнеслись все без исключения профсоюзные активисты, потому что мелочей в подготовке к отчетно-выборной кампании не бывает. Поэтому сейчас мы проводим обучающие семинары для профактива по узлам, где популярно разъясняем, как правильно подготовиться к проведению отчетно-выборных собраний и конференций, каковы требования к выдвижаем кандидатурам на пост председателя первичной профсоюзной организации и другим выборным профсоюзным органам, как правильно оформить результаты отчетно-выборной конференции. Надеемся, что этот экзамен мы все пройдем успешно, и по завершении отчетно-выборной кампании ПРОФДОНЖЕЛ сможет с успехом и дальше наращивать обороты в деле отстаивания интересов наших трудящихся.

Обо всей проводимой Советом профсоюза работе мы регулярно публикуем информацию на сайте profdonzhel.com.

**«Надеемся, что в текущем году экзамен на доверие членов профсоюза пройдут успешно все без исключения организации ПРОФДОНЖЕЛ, и по завершении отчетно-выборной кампании мы сможем с успехом и дальше наращивать обороты в деле отстаивания интересов наших трудящихся».**

Помимо этого, при поддержке руководства дороги с ноября 2017 года организовано бесплатное посещение для членов профсоюза спортивных объектов дороги (бассейны, тренажерные и игровые залы). Мы очень надеемся, что финансовые возможности позволят нам без заминок выполнять поставленные задачи по организации отдыха перед нашими членами профсоюза.

– **Сергей Романович, насколько работоспособным является созданный в 2017 году в ПРОФДОНЖЕЛ Молодежный совет?**

– Сегодня наша молодежная организация объединяет без малого 4000 человек, а

Интеграционной программы еще трое молодых членов нашего профсоюза смогут стать участниками массового молодежного форума в Подмошье, который пройдет при организационной поддержке Главного управления социальных коммуникаций Московской области.

Совместно с руководством дороги мы организовываем мероприятия, направленные на патриотическое воспитание молодежи. Это и участие в акции «Бессмертный полк», и поездки на Саур-Могилу в канун Дня Победы, и высадка Аллеи Славы в Ясиноватой в честь защитников города по инициативе Молодежного совета.

# Чистая вода – основа крепкого здоровья

О том, что человек на 80% состоит из воды, мы слышим с раннего детства. В тканях ее содержание составляет 70-80%, в мозге – 75%, в крови – 92%. Именно вода обеспечивает в организме обменные процессы, терморегуляцию, выведение продуктов обмена. При ее дефиците всего в 10% происходит интоксикация, нарушаются функции нервной системы. Без воды человек может прожить не более 5-7 дней.

Общеизвестно, что некачественная вода может нанести серьезный вред организму, а жидкость с идеальным набором солей и минералов поддерживает здоровье. Но можно ли быть уверенными в безопасности потребляемой нами воды? Кто проверяет ее состав и как это делается?

На территории Республики контроль качества питьевой воды осуществляют химико-бактериологические лаборатории ГП «Вода Донбасса» и предприятий, эксплуатирующих системы водоснабжения. В том числе – измерительная химико-бактериологическая лаборатория СМЭУ Иловайск ГП «Донецкая железная дорога».

На балансе дороги находятся 21 водонапорная башня, 25 насосных станций, очистное сооружение для приема сточных вод, 9 канализационных насосных станций, а также сети водоснабжения общей протяженностью 392,3 км и сети водоотведения – 75,45 км. Порядка 80% систем водоснабжения связаны с обслуживанием жилого фонда и социальной инфраструктуры, состоящих в коммунальной (муниципальной) собственности городов Донецк, Иловайск, Макеевка, Горловка, Углегорск и других населенных пунктов Донецкой Народной Республики.

Измерительная химико-бактериологическая лаборатория СМЭУ-7 ГП «Донецкая железная дорога» контролирует качество всей подаваемой населению Иловайска питьевой воды, сточных и поверхностных вод, а также выполняет исследования по заявкам железнодорожных предприятий.

Специалисты лаборатории определяют качество питьевой, сточной и поверхностной вод по 30 физико-химическим и 5 бактериологическим показателям. В среднем в месяц отбирается до 200 проб воды и проводится около 1000 исследований.

Потребители снабжаются водой, принимаемой от водоснабжающих организаций, и водой собственной выработки. Например, для Иловайска она закупается у КП «Вода Донбасса» и поступает по водопроводным сетям дороги в квартиры и дома, на социальные объекты и предприятия.

– Раз в неделю пробы берутся из двух заземленных резервуаров насосной станции Иловайск, в контрольных точках водопроводной сети, а также пробы воды, которая перекачивается Харьковской насосной станцией 1-го подъема, – рассказала заведующая измерительной химико-бактериологической лабораторией СМЭУ-7 ГП «Донецкая железная дорога» Светлана Костромина. – В каждой точке забора берется два образца воды. Один поступает для определения физико-химических показателей, другой – для бактериологического исследования.

В резервуары насосной станции Иловайск вода поступает от КП «Вода Донбасса» уже хлорированной, но при транспортировке уровень хлора снижается из-за летучести. Поэтому в первую очередь проводится анализ на остаточный хлор.

– Количество остаточного хлора в водопроводных сетях рекомендуется держать на уровне 0,3 мг/л, а в резервуа-

рах – 1-1,5 мг/л в зависимости от эпидситуации, – пояснила Светлана Костромина. – Если он ниже предусмотренного, то перед подачей потребителям выполняется дохлорирование воды.

В химической лаборатории также изучают органолептические показатели: мутность, цветность, запах и привкус воды. Лаборатория оснащена современным спектрофотометром, с помощью которого выявляется наличие загрязняющих веществ в воде – например, ионов тяжелых металлов, аммонийных соединений и др.

Но, пожалуй, самый главный анализ на безопасность питьевой воды делается в бактериологической лаборатории. Он сложный, и для получения результатов требуется 48 часов. Вода проверяется на наличие кишечной палочки, энтерококков и других болезнетворных организмов – бакисследование проводится по 5 показателям.

Специально подготовленные пробы воды помещаются в термостат, где находятся двое суток при температуре 36-37 градусов. Говоря проще, аппарат создает имитацию человеческого организма, и по результатам исследований точно определяется наличием в воде болезнетворных организмов.

– Если в результате исследований появляется хотя бы малейший намек на присутствие опасных бактерий, проводится более глубокий анализ, – говорит Светлана Костромина. – Во избежание риска заражения осуществляется дополнительное хлорирование воды на насосной станции Иловайск перед подачей потребителям. Здесь количество хлора в воде



(остаточный хлор) контролируется постоянно – каждый час делается анализ в лаборатории станции.

Следует отметить, что специалисты измерительной химико-бактериологической лаборатории СМЭУ-7 ГП «Донецкая железная дорога» уверены в качестве подаваемой воды: за последние несколько лет серьезных отклонений от нормы обнаружено не было.

Но это вовсе не означает, что можно пить сырую воду из-под крана. Она поступает к потребителям по трубам, которые были введены в эксплуатацию в 50-70 годы прошлого века, и сегодня их изношенность превышает 80%. Поэтому специалисты рекомендуют использовать бытовые фильтры, чтобы избавиться воду от лишних примесей, и кипятить ее для обеззараживания.

Как уже писала наша газета, техническое состояние сетей Донецкой железной дороги требует проведения капитального ремонта, и для решения данного вопроса руководство дороги регулярно контактирует с Министерством строительства и ЖКХ с целью получения

возможности использования для ремонта систем водоснабжения материалов из грузов гуманитарной помощи.

На балансе СМЭУ-7 также находятся очистные сооружения Иловайска производительностью 1500 кубометров в год. В измерительной химико-бактериологической лаборатории проверяется состав сточных вод, поступающих на очистные сооружения, выполняются анализы в процессе их очистки и обеззараживания. Как показывают результаты исследований, высокий уровень очистки достигает показателя 95%.

Следующий этап работы лаборатории – контроль воды, сбрасываемой в природный водоем. Для определения влияния очищенных сточных вод на состояние водоемов отбираются пробы в реке Грузская выше и ниже места сброса.

За первое полугодие 2019 года специалистами измерительной химико-бактериологической лаборатории СМЭУ Иловайск было проведено порядка 6000 исследований проб воды. За 2018 год исследовано 2529 проб.

**Виктория ШЕВКУНОВА**

## Бешенство: предотвратит болезнь своевременная вакцинация

В связи со сложной эпидситуацией по бешенству сектор медико-санитарного обеспечения ГП «Донецкая железная дорога» обращает внимание железнодорожников на необходимость соблюдения мер личной безопасности при контакте с животными – как дикими (бездомными), так и домашними (не вакцинированными).

Вопросы профилактики бешенства среди животных были рассмотрены на заседании Государственной чрезвычайной противэпидемической комиссии при Совете Министров ДНР 26 июня 2019 г. В частности, было отмечено, что в Республике сохраняется неблагоприятная ситуация по бешенству. За первое полугодие 2019 г. было зарегистрировано 28 случаев заболевания бешенством животных (за аналогичный период 2018 г. – 14 случаев). В целом по Республике значительно выросло общее число пострадавших от укусов животных – 79 человек. Это 71% от числа пострадавших за весь 2018 год (111 человек).

Бешенство – это острое инфекционное заболевание, которое характеризуется поражением нервной системы и является смертельным для человека и животных. Заразиться бешенством можно как от диких животных (лисиц, летучих мышей, крыс), так и от домашних (собак, кошек, крупного и мелкого

рогатого скота).

Заражение человека происходит через укусы, повреждения (раны, ссадины) на коже, реже – на слизистых оболочках, ослонение больными животными, а также при контакте с предметами, загрязненными инфицированной слюной. Особенно опасны укусы в голову, лицо, кисти рук. От человека к человеку вирус не передается.

Признаки болезни у животных: слюнотечение, агрессивность, водобоязнь, рвота, паралич, но в ряде случаев они могут отсутствовать. У собак и кошек чаще бывает «буйная форма» бешенства: беспокойные и пугливые животные прячутся по углам, плохо едят, убегают из дома. Наиболее опасна «тихая (паралитическая) форма»: животное очень ласково, но норовит исподтишка укусить.

Инкубационный период составляет от 10 дней до 3-4 месяцев, но может длиться 1 год и более. Первые симптомы заражения бешенством у людей

могут проявляться в месте нанесенного повреждения (укуса или царапины) в виде мышечных подергиваний, зуда, боли по ходу нервов. Появляются беспричинная тревога, страх, повышенная чувствительность к световым и звуковым раздражителям, субфебрильная температура. Впоследствии могут присоединиться приступы водобоязни: болезненные спазмы мышц глотки и гортани при попытке попить, при звуках льющейся воды. С каждым днем заболевание прогрессирует, развивается паралич. Смерть наступает от остановки дыхания и сердечно-сосудистой системы. Однако есть способ предотвратить болезнь: это своевременная вакцинация против бешенства.

Первым, что необходимо сделать при укусе – промыть рану с мылом. Мыть нужно интенсивно в течение 10-15 минут. Глубокие раны необходимо промывать струей мыльной воды, можно при помощи шприца. Обработайте края раны 5% настойкой йода, наложите сухую стерильную повязку и сразу же обратитесь в ближайшее медицинское учреждение или травматологический пункт.

Помните: чем раньше начата иммунизация против бешенства, тем вероятнее благоприятный исход в сложив-

шейся ситуации. Ни в коем случае не следует отказываться от назначенного лечения и самовольно прерывать его – это может привести к трагическим последствиям.

Знайте: «40 уколов в живот» давно уже не делают, вам введут вакцину в плечо и отправят домой. И так 5 или 6 раз. На время вакцинации и спустя 6 месяцев после нее необходимо воздержаться от употребления спиртных напитков. Во время прививок необходимо тщательно следить за состоянием здоровья, не переохлаждаться и не перегреваться. При любых жалобах на ухудшение состояния здоровья необходимо обратиться к врачу.

Во время летнего отдыха на природе необходимо принимать особые меры предосторожности при контакте с дикими животными, в том числе грызунами.

Обязательно объясните ребенку о необходимости информирования взрослых в случае даже незначительных повреждений, нанесенных животными!

**Наталья ЧУПРИНА,**  
и.о. начальника сектора  
медико-санитарного обеспечения  
ГП «Донецкая железная дорога»

# Мир сквозь призму вдохновения



Отработав смену на электровозе, Владимир Куликов отправляется в мастерскую, где, взяв в руки кисть, отдыхает душой и создает удивительные полотна. В небольшой комнате в одном из административных зданий локомотивного депо сосредоточен целый творческий мир художника. Стены украшают прекрасные натюрморты и пейзажи, прямо напротив двери – картина на железнодорожную тематику. На полотне – встреча двух поколений: уходящего в историю паровоза и тепловоза, технологии 50-х годов.

– Для неискушенного человека паровоз и тепловоз – всего лишь разные слова, для железнодорожника – два разных мира, – рассказывает Владимир Куликов. – Особенно для паровозников. Их работа была сложной и физически, и психологически, тем не менее приход тепловоза на железную дорогу они восприняли с большим недоверием. Но со временем поняли все преимущества нового локомотива. На полотне я изобразил встречу паровоза с тепловозом, который в 1958 году впервые проехал по станции Ясиноватая.

Выполнена картина в стиле техно-арт. Работа в этом жанре требует от художника глубокого знания техники, которую он рисует.

– А еще работа должна быть пронизана эмоциями людей той эпохи. Нужно уметь передать и удивление, и радость, и восхищение, – объясняет Владимир. – Например, у меня была картина, посвященная Донецкой детской железной дороге. На ней изобра-

жены дети, которых научили управлять локомотивом. Передать их радость и восторг было для меня несложно, ведь я сам прошел через это. Я прекрасно помню, как первый раз проехал за контроллером тепловоза на Малой магистрали, и, наверное, целых полчаса не мог скрыть улыбку, настолько сильными были впечатления.

К железной дороге у Владимира всегда было особое отношение. Истории, которыми делился с сыном отец – машинист заводского паровоза – привили маленькому Володе любовь к железке, которую он сохранил на многие годы.

Мечтая пойти по стопам отца, мальчик пришел на Детскую железную дорогу. То время Владимир вспоминает с искренней теплотой. Каждый год он приезжает на торжественное открытие нового сезона на Малой магистрали и традиционно привозит в подарок свою новую картину. Все они занимают почетное место в музее Детской железной дороги.

– Родители не поддерживали моего увлечения живописью, – признается Владимир. – Считали, что профессия должна быть более серьезной. Я учился на юриста, но с этим не сложилось. На Донецкую железную дорогу я пришел после окончания Дебальцевского техникума и уже более 30 лет работаю в локомотивном депо Ясиноватая.

Работа над любой картиной – очень трудоемкий и ответственный процесс, говорит художник. Многие зависят от

Голубое небо, стройные березы, исторические крепости и, конечно же, мощные паровозы. Всю эту красоту мы увидели на полотнах талантливого художника Владимира Куликова – машиниста электровоза локомотивного депо Ясиноватая.

вдохновения. Если его нет, то произведение долгое время может оставаться незаконченным. Если же эмоции переполняют, работа идет, как по маслу.

– Идеи могут вынашиваться по несколько месяцев, – раскрывает Владимир секреты мастерства. – У меня очень много авторских работ, сюжет которых я разрабатываю сам. Кроме того, работаю с архивами, изучаю фотографии и комментарии к ним, читаю рассказы очевидцев.

В картинах Владимира Куликова много светлых, позитивных цветов: если небо, то ярко-голубое, если солнце, то паляще-желтое, если снег, то скрипуче-белый...

Сам он называет себя неисправимым романтиком и оптимистом, для которого стакан всегда наполовину полный. Именно это художник и передает в своих полотнах.

– При создании картины я стараюсь придерживаться реализма, – рассказывает мастер. – Мы живем в удивительном прекрасном мире, а я только подчеркиваю эту красоту на холсте. Я стараюсь, чтобы они приносили зрителям счастье и радость.

Пишет Владимир исключительно в лессировочной технике, которая пред-

усматривает нанесение полупрозрачных красок тонким слоем поверх основного цвета для получения глубоких переливчатых цветов.

– Я карандашом не пользуюсь вообще, – рассказывает он. – Работать начинаю сразу кистью. Накладываю один слой красок, он подсыхает, затем следующий. Таким образом, картины пишутся в два, три, четыре слоя. В работе я использую такие инструменты, как мастихин, масляные краски и кисти. Кстати, художнику дарить кисти нельзя – угодить практически невозможно, – объясняет он, – Каждый выбирает их под себя, смотрит, щупает. У меня есть очень затертые кисточки. Друзья говорят: «Выбрось», а я не могу – привык.

Живописью Владимир занимается почти 20 лет. За это время он создал около полутора тысяч работ разных жанров. Некоторые полотна талантливого художника известны за рубежом, часть он представляет на Донецкой выставке художников, в которой принимает участие с 1999 года. Многие подарил друзьям и коллегам, а полотна, которые наиболее близки его сердцу, пополняют домашнюю коллекцию.

Елена СУШКОВА



Владимир Куликов. Диковинный паровоз. 2017.

## Для Малой магистрали восстановили резервный тепловоз

В период летних каникул от желающих прокатиться на фирменном поезде «Донецкие зори» нет отбоя. Нагрузка на технику немалая, и на Донецкой железной дороге прилагаются огромные усилия, чтобы локомотив и вагоны радужного состава выходили в рейс в идеальном состоянии.

Сегодня на Малой магистрали курсирует состав с тепловозом ТУ2-023. При подготовке к летним перевозкам в апреле 2019 года был отремонтирован капитальным ремонтом дизель тепловоза, выполнен текущий ремонт оборудования, осуществлена размывка и покраска кузова.

А недавно был выпущен после капитального ремонта тепловоз ТУ2-038. Он станет резервным. Ввод локомотива в

эксплуатацию позволит исключить сбои в движении фирменного поезда «Донецкие зори».

Проблема восстановления тепловоза ТУ2-038, серьезно пострадавшего в результате автодорожной аварии 10 мая 2008 года, не решалась больше десяти лет. Тогда произошло столкновение локомотива Детской железной дороги с автобусом «Икарус». При падении тепловоза набор были деформированы кузов и ка-

бина управления машиниста, повреждены ходовая часть и тормозная система.

Дизельная установка с тепловоза ТУ2-038 была демонтирована и установлена на тепловоз ТУ2-023. На выведенный из эксплуатации локомотив поставили дизельную установку с изношенной шатунно-поршневой группой.

В 2019 году по решению руководства ГП «Донецкая железная дорога» для обеспечения устойчивого перевозочного процесса произведен капитальный ремонт дизельной установки тепловоза ТУ2-038.

Специалистами депо произведены: демонтаж и монтаж после ремонта дизельной

установки, ремонт топливной, масляной и охлаждающей систем, топливного бака, поверка и ремонт приборов безопасности, тормозного оборудования, сигнально-звукового оборудования, ремонт компрессора Э-400.

Работниками локомотивного депо Ясиноватая и детской железной дороги также выполнены кузовные работы по восстановлению геометрии кузова и кабины управления машиниста. Выполнена покраска кузова тепловоза и ходовой части.

Машинистом-инструктором Детской железной дороги В. Селеверстовым проведена работа по восстановлению, ремонту и модернизации внутри

кабины управления машиниста №1 тепловоза ТУ2-038.

С 1 мая 2019 года услугами Малой магистрали воспользовались около 8 тысяч пассажиров. В основном это школьники и дети дошкольного возраста, которые приходят сюда вместе с родителями.

Пассажирские перевозки осуществляются каждую пятницу, субботу и воскресенье. Поезд «Донецкие зори» выполняет по 6 рейсов в день. Маршрут движения: станция Пионерская – станция Шахтерская – станция Пионерская. Время отправления со станции Пионерская: 10.30, 11.15, 12.00, 13.30, 14.15, 15.00. Время в пути – 30 минут.

# Операция «Консервация»

В разгар сезона зимних заготовок всем хозяйкам следовало бы с благодарностью вспомнить парижского кондитера Николя Аппера и русского оружейника Николая Макарова. Первый изобрел процесс «апперизации», ставший прототипом современного консервирования, второй сконструировал закаточный ключ для крышек.

Первые изготовленные человеком консервы были обнаружены в Египте при раскопках гробницы фараона Тутанхамона. Это были жареные утки, забальзамированные и залитые оливковым маслом, находящиеся в глиняных чашах. Чаши были сверху запечатаны специальной смолой. Эти консервы пролежали в земле более 3 тыс. лет, но сохранили все свои питательные свойства. К первым консервам можно отнести и древнегреческие амфоры с запечатанными горлышками, в которых перевозили вино, масло и другие жидкие продукты.

А вот за распространение консервов в промышленных масштабах следует благодарить воинственного Бонапарта. В 1795 году он пообещал выплатить 12 тысяч франков тому, кто найдет способ подолгу сохранять провиант во время походов наполеоновской армии.

Прошло целых девять лет, пока в 1809 году парижский повар Николя Аппер не предложил для этой цели метод термической обработки продуктов – консервацию. Он обнаружил, что супы, жаркое, а также ягоды и фрукты не испортятся, если разложить их в бутылки из-под шампанского, плотно запечатать и опустить в чан с кипящей водой. Следует отметить, Аппер не знал, почему приготовленная таким образом пища остается свежей. На самом деле он стерилизовал ее, то есть убивал бактерии, которые портили продукты. Только пятьдесят лет спустя французский ученый Луи Пастер (1822-1895 гг.) открыл существова-

ние бактерий и дал научное объяснение консервированию (в честь него был назван пастеризацией способ частичной стерилизации веществ при повышенной температуре).

Наполеон лично вручил Апперу вознаграждение и удостоил его титула «Благодетель человечества». На полученные деньги изобретатель открыл свое дело: фабрику по производству консервов и магазин под названием «Разная еда в бутылках и коробках».

Как это часто бывает, придуманный Аппером метод был запатентован другим человеком. Семь месяцев спустя это сделал англичанин Питер Дюрран, честно сообщив, что узнал об изобретении от друга, живущего по ту сторону Ла-Манша. Вместо стеклянных бутылей Дюрран стал использовать запаянные жестяные банки. В них он консервировал молоко, мясо, супы, а впоследствии и овощи.

Первые консервные банки делались из простого железа. Каждая вырезалась вручную, швы паялись. Металл быстро ржавел.

Через некоторое время железо заменили листовой жестию, покрытой тонким слоем олова, помогавшим замедлить коррозию. Мастер вырезал ножницами корпус банки, доньшко и крышку. Заготовка корпуса сворачивалась в цилиндр и запаивалась по боковому шву. Затем припаивались доньшко и крышка, причем в крышке было предусмотрено отверстие. После наполнения оно запаивалось второй крышкой, и банка подвергалась те-

пловой обработке. За 10-часовую смену изготавливалось всего 60 таких консервов, и стоили они очень дорого.

В 1846 году англичанин Генри Эванс разработал способ штампования корпуса банки одним ударом, и теперь на изготовление 60 банок уходило всего один час. Хотя крышка по-прежнему припаивалась вручную еще полвека.

В России первый консервный завод появился в 1870 году. Его основным заказчиком была, конечно же, армия.

Открывать первые консервы было очень сложно. Однако производители консервов считали, что это не их проблема, и ограничивались краткой инструкцией на этикетке: «Используйте зубило и молоток». В армии начала XIX века для открывания банок обычно использовали штыки, а порой даже прибегали к помощи огнестрельного оружия.

В 1858 году американец Эзра Уорнер запатентовал открыватель консервов, имевший два лезвия. Устройство выглядело как гибрид штыка с серпом. Другие источники называют первооткрывателем консервного ножа англичанина Роберта Йейтса, который получил патент на свой консервный ключ в 1855 году.

С 60-х годов и вплоть до конца XIX века последовал целый фейерверк патентов на эту тему. В 1866 году американец Дж. Остерхуд запатентовал жестянку, крышка с которой наворачивалась на специальный ключик с прорезью, открывая содержимое банки.

В 1878 году американец Уи-



льям Лайман изобрел нож с режущим колесиком. В его конструкции имелся рычаг с острием, которое следовало воткнуть точно в центр крышки, что было весьма проблематичным, особенно в походных условиях.

В 1921 году появилась конструкция «открывалки», практически не отличающаяся от современной – без длинного рычага, но с зубчатым колесиком, поворачивающим банку навстречу режущему колесу.

Стеклобанка впервые появилась в начале XIX века, когда шотландцу Дженту Кейлеру пришлось в голову фасовать свой апельсиновый джем в широкогорлые стеклянные кувшинчики.

В СССР родиной механизированного производства стеклянной тары является Владикавказ. 29 сентября 1931 года Совнархоз принял решение начать строительство завода по изготовлению стеклянной тары механизированным способом. В 1938 году был запущен Херсонский завод стеклоизделий – первое предприятие в СССР,

выпускающее стеклянную консервную тару с государственным знаком качества.

В СССР в 50-е - 60-е годы прошлого века жестяные крышки на таких банках крепились двумя скобами, которые зацеплялись краями за отлив на горлышке. В центр скоб вкручивался винт М4, который намертво прижимал крышку. И даже когда банку разносило вдребезги, конструкция плотно сидела на горлышке.

Конструкцию герметизации стеклянных банок с прижимом стеклянной крышки пружинной скобой первым придумал Николай Макаров. Тот самый легендарный конструктор, создавший пистолет ПМ. Позднее, лет через десять, в СССР было налажено производство такой крышки.

Изобрел Николай Федорович и машинку для закатки консервов. Точнее, он придумал «систему» из банки, крышки и закаточной машинки. Все эти приспособления он сделал по просьбе жены.

## Юбилей растворимого кофе

Днем рождения растворимого кофе считается 24 июля 1938 года, когда на конвейер было поставлено его массовое производство. Но эта история началась гораздо раньше.

Первую технологию изготовления растворимого порошка из зерен кофе придумал японский ученый Сатори Като в 1901 году. А 5 лет спустя английский химик Дж. К. Вашингтон обратил внимание на порошковый налет, осевший на стенках его серебряной турки, и после серии экспериментов создал первое производство растворимого кофе. В 1909 году на полках магазинов появился новый товар – растворимый кофе «Red E Coffee», а фирма Вашингтона стала одним из главных поставщиков кофе для армии США в годы Первой мировой войны. Правда, напиток имел не самый лучший вкус, поэтому не прижился.

Настоящую известность растворимому порошку принесло сотрудничество компании «Nestle» и бразильских производителей кофе. После нескольких лет работы химик-технолог компании «Nestle» Макс Моргенштаг создал растворимый

порошок, который сохранял свойства кофейных зерен в напитке и при этом долго хранился. 24 июля 1938 года с конвейера сошли первые банки нового напитка ставшей впоследствии первой популярной маркой растворимого кофе – «Nescafe».

Такой кофе стал обязательным в рационе американских солдат. Снова в условиях войны – уже Второй мировой – уже Второго разрабатывались с привычкой пить растворимый кофе, что сделало его востребованным в США, а затем и в других странах мира.

Популярность растворимого кофе зависит от «кофейной» культуры разных стран. По данным европейской ассоциации производителей кофе, в скандинавских странах более 70% населения пьет только заварной кофе, а основными потребителями всех видов растворимого кофе являются бразильцы.

Изобрет телефон	Робинзон Крузо	Брыкастый характер	По нему ходят строем	Внутренности	...-адмирал	Тонко скрученная пряжа	Кружевное украшение
Прием в борьбе	Вилколожечный трудяга	«Белый пудель» (Куприн)	Др.-греч. баснописец	Бегун на длин. дист.	Буква кириллицы	Техническое устройство	
Воин	Пиит	Металлург печь	Деталь очковой оправы	Разменная монета Нигерии	Кино-съемка	Везение	Рабочее место Марата Сафина
«Пожарная травма»	Гориз. выступ на стене	Вооруж. сопротивление	Повозка, кладь				

Отвечать на сканворд  
По горизонталу: Нрав. Белл. Ижита. Арто. Боец. Сельто. Поэт. Ожог. Заушник.  
По вертикали: Оператор. Карниз. Фарт.  
Ковбо. Едок. Ляк. Горн. Нутро. Воз. Эзон. Смакер. Виле.  
Шкаф. Нитя. Нота. Прибор. Жабо. Корт.