



В приоритете – исполнительская дисциплина и соблюдение требований охраны труда

21 ноября в Доме науки и техники станции Ясиноватая были подведены итоги двухдневного комиссионного осмотра сооружений, устройств, служебно-технических зданий и проверки работы предприятий хозяйств ГП «Донецкая железная дорога».

На совещании под председательством генерального директора ГП «Донецкая железная дорога» Владимира Кабачий и при участии директора по инфраструктуре ТК «Железные дороги Донбасса» Александра Петренко были рассмотрены результаты комиссионного осмотра. В частности – уровень подготовки предприятий к работе в осенне-зимний период, состояние охраны труда и соблюдение техники безопасности при выполнении работ.

– Донецкая железная дорога в целом готова к работе в зимний период, – отметил Владимир Кабачий. – При этом есть целый ряд замечаний, в основном, технического и финансового характера.

О выполнении запланированных мероприятий на совещании отчитались

начальники отраслевых служб дороги.

Так, в путевом хозяйстве выполнен в полном объеме средний ремонт стрелочных переводов, продолжаются работы по капитальному ремонту. Заменено более 14 тысяч шпал. Все обособленные подразделения службы подготовлены к зиме. В дистанциях пути отремонтированы кровли производственных зданий общей площадью 2318 м кв.

Силами Ясиноватской дистанции защитных насаждений произведена вырубка просек вдоль линии электропитания протяженностью 35,8 км, что на 10 км больше запланированного.

– Вместе с работниками службы электропитания специалисты ПЧЛ вырубали 179 аварийных деревьев, которые могли повредить воздушные ли-

нии электропередач, – отметил директор по инфраструктуре ТК «Железные дороги Донбасса» Александр Петренко.

В ходе подготовки к осенне-зимнему периоду обособленными подразделениями службы электропитания выполнен ремонт кровель зданий трансформаторных и тяговых подстанций, а также бытовых помещений общей площадью порядка 2 тыс. м кв. Заменено более 60 км электропровода, и до конца года запланировано довести этот показатель до 70 км. Полностью подготовлены механические средства оббивки гололеда, проведена проверка схем профилактического подогрева контактной сети.

В то же время озабоченность энергетиков вызывает состояние линий электропитания по узлу Ясиноватая. Они прокладывались в 1959 году и на сегодня морально и физически устарели.

– Особое внимание следует обратить на линии электропитания, которые обеспечивают подачу электроэнергии объектам социальной сферы. Это детские сады, школы, больницы, – отметил

Александр Петренко. – Зимой перебоев с электроснабжением быть не должно.

В обособленных подразделениях службы сигнализации и связи выполнен значительный объем работ по подготовке устройств СЦБ и связи к работе в зимний период. При подведении итогов комиссионного осмотра была позитивно оценена работа, проведенная связистами Донецкой железной дороги на участке Еленовка-Донецк, на станциях Горловка, Пантелеймоновка, Байрак, Дебальцево-Сортировочная.

В то же время было указано на имеющиеся проблемы в обеспечении видимости огней поездных и маневровых светофоров на ряде участков дороги.

В период подготовки к зиме службой строительно-монтажных работ и гражданских сооружений были выполнены все запланированные работы по ремонту кровель, наладке и пуску котельных. Но, как было отмечено на совещании, не везде приведены в порядок санитарно-бытовые помещения, выполнен косметический ремонт.

(Окончание на стр.2)

Путепровод открыт для движения

Специалисты ГП «Донецкая железная дорога» восстановили путепровод 27 км ПК1 перегона Чумаково-Ларино, поврежденный в результате диверсии в ночь на 1 января 2019 года. 25 октября по нему проследовал первый хозяйственный поезд путевой машинной станции с грузом щебня, а уже 14 ноября здесь было возобновлено движение пригородных поездов.



Возобновление курсирования пригородных поездов, соединяющих Ясиноватую, Донецк и Иловайск, пассажиры ждали с нетерпением.

– На поездку в Донецк у меня ушло около полутора часов, ехала двумя автобусами с пересадкой, – рассказала жительница Моспино Надежда. – Чтобы к восьми быть на работе, приходилось выходить из дома около 6 часов утра. Сейчас от станции Мушкетово до места работы – 20 минут пешком. Очень удобно.

Хотя дачный сезон уже закончен, те, кто любит поработать на садовых участках, благодарны за возобновление движения через Ларино и Менчугово.

– Все лето приходилось добираться на дачу на перекладных, – рассказал дончанин Александр. – Сначала трамваем из центра города на автостанцию в Буденновский район, оттуда – автобусом в Моспино, и снова пересадка. Поездом намного удобнее, да и урожая с дачи можно намного больше привезти.

Чтобы возобновить движение поездов через путепровод 27 км ПК1 перегона Чумаково-Ларино специалистами ГП «Донецкая железная дорога» была проделана огромная работа.

Сразу же после подрыва железобетонной опоры на месте диверсии начались аварийные работы по предотвращению возможного обрушения пролетных строений. Для максимального снижения нагрузки

на установленные временные опоры с путепровода была демонтирована рельсошпальная решетка и другие конструкции.

Главной проблемой, над решением которой ломали голову инженеры-проектировщики, были просевшие больше чем на 6 см пролетные конструкции моста. Для поднятия их на проектную высоту понадобилось создать верхнюю и нижнюю обоймы, между которыми впоследствии и были установлены два гидравлических домкрата.

– На поврежденной опоре мы сделали каркас из арматурных стержней, опалубку на обоймах и обе конструкции залили бетоном, – рассказал начальник службы строительного-монтажных работ и гражданских сооружений ГП «Донецкая железная дорога» Сергей Кульбачный. – После того, как железобетон застыл, были проведены соответствующие испытания, и только после подтверждения полного набора прочности начата работа по установке гидравлических домкратов и подъему конструкций путепровода.

– Поднимали по 10 мм и после каждого этапа проверяли состояние конструкций, – подчеркнул главный ревизор по безопасности движения поездов и автотранспорта ГП «Донецкая железная дорога» Николай Боженко. – Специалистами дороги такие работы проводились впервые.

После проверки состояния пролетных конструкций путепровода

железнодорожники приступили к следующему этапу работ. Согласно проектной документации было выполнено армирование и бетонирование поврежденной опоры. Затем две стойки опоры усилены железобетонными обоймами, а расположенный выше ригель с подферменными блоками – железобетонными пилонами. Был выполнен ремонт и сделана гидроизоляция бетонных поверхностей опор и пролетных строений специальным гидроизоляционным материалом. Только после этого был произведен демонтаж временных опор пролетных балок.

На завершающем этапе специалистами дистанции пути Ясиноватая и ПМС-191 была произведена засыпка щебнем балластного корыта моста и подходов, выполнена укладка звеньев рельсошпальной решетки, осуществлена балластировка новым щебнем, выправка и рихтовка.

25 октября по восстановленному путепроводу проследовал первый хозяйственный поезд путевой машинной станции с грузом щебня, необходимого для продолжения ремонтных работ.

Все ремонтно-восстановительные работы на путепровод 27 км ПК1 перегона Чумаково-Ларино велись подразделениями службы СМГ и службы пути ГП «Донецкая железная дорога» без привлечения сторонних подрядчиков.

Виктория ШЕВКУНОВА

Продолжается ремонт вокзального комплекса

Донецкая железная дорога продолжает работы по восстановлению вокзального комплекса станции Углегорск, пострадавшего в результате боевых действий.

Специалистами строительно-монтажных управлений службы СМГ в здании вокзала полностью восстановлена кровля, практически закончены работы по отделке фасада и благоустройству территории, установлены стеклопакеты на окна и витражи, заканчивается монтаж наружных дверей. Выполнены работы по утеплению фасада.

Возведена подпорная стена перрона и выполняется ее облицовка, устанавливаются бордюры.

Работники СМЭУ Донецк выполняют комплекс общестроительных работ, сотрудники СМЭУ Ясиноватая монтируют электропроводку и систему теплоснабжения в здании вокзала. Теперь строителям предстоит заняться внутренней отделкой помещений.

Напомним, восстановление вокзального комплекса станции Углегорск было начато 1 апреля 2019 года. Сметная стоимость проекта составляет около 17 млн руб. Все работы выполняются обособленными подразделениями службы строительно-монтажных работ и гражданских сооружений ГП «Донецкая железная дорога» без привлечения подрядчиков.



Поддержали энергетиков

Для обеспечения своевременной доставки энергетических углей на Старобешевскую ТЭС путейцы Донецкой железной дороги выполняют необходимые ремонтные работы.

Так, на станции Новый Свет произведены средний ремонт 3 стрелочных переводов, замена стрелочного перевода № 8 на участок пути.

С целью обеспечения бесперебойного и безопасного перевозочного процесса ГП «Донецкая железная дорога» в рамках заключенного с ОП «Старобешевская ТЭС» договора выполнит работы по укладке 4 стрелочных переводов на новых железобетонных брусках на путях предприятия. В настоящее время работники ПМС-191 производят сборку стрелочных переводов для последующей их укладки краном УК-25 СП.

В приоритете – исполнительская дисциплина и соблюдение требований охраны труда

(Окончание. Начало на стр.1)

В текущем году ГП «Донецкая железная дорога» большое внимание уделяет закупке зимних видов спецодежды и обуви. Службой материально-технического обеспечения согласно поданным заявкам в полном объеме приобретены плащи, шапки-ушанки, куртки утепленные, костюмы утепленные, костюмы «Гудок», «Энергетик», «Зима», «Путеец», бушлаты для работников военизированной охраны. До середины декабря ожидается доставка брюк утепленных. Ведется работа по закупке утепленных сапог.

Швейными цехами ОП «Вокзал Дебальцево» и СМЭУ-7 Иловайск самостоятельно изготавливаются жилеты сигнальные, рукавицы х/б и брезентовые, костюмы и халаты х/б, костюмы брезентовые.

Служба материально-техни-

ческого обеспечения продолжает работу по закупке угля разных марок. Для оптимизации работы и заключения наиболее выгодных контрактов с поставщиками ГП «Донецкая железная дорога» участвует в электронных аукционах, которые проводятся на базе электронной торговой площадки Министерства экономического развития ДНР.

– По результатам осмотра хотелось бы отметить, что дорога к зиме подготовлена, работа ведется, – сказал главный ревизор по безопасности движения поездов и автотранспорта ГП «Донецкая железная дорога» Николай Боженко. – Но остается много проблемных вопросов: по подготовке инвентаря для снегоборьбы, резиновых рукавов, используемых для обдувки стрелочных переводов от снега, и других. Все недостатки, выявленные в

ходе комиссионного осмотра, должны быть устранены.

Подводя итоги комиссионного осмотра, генеральный директор ГП «Донецкая железная дорога» Владимир Кабаций акцентировал внимание присутствующих на необходимости соблюдения исполнительской дисциплины – и руководителей структурных и обособленных подразделений, и сотрудников предприятий:

– Вызывает много вопросов качество подготовки специалистов и уровень знаний самих руководителей. А ведь дорога выделяет средств на обучение железнодорожников в сфере неразрушающего контроля, охраны труда, пожарной безопасности и так далее. Нужна отдача! Требую со всей ответственностью отнестись к вопросу организации обучающего процесса, – подчеркнул он.



Большое внимание на совещании было уделено вопросам охраны труда на предприятиях Донецкой железной дороги и соблюдения техники безопасности.

– Нарушений требований охраны труда быть не должно, – заявил Владимир Кабаций. – Я высказал свои замечания

руководству ряда служб и жду принятия соответствующих мер. Любое нарушение нормативных требований охраны труда считаю недопустимым. Оно должно караться решительно и жестко.

Александр КОВАЛЕНКО,
Виктория ШЕВКУНОВА

Мастерство плюс ювелирная точность

11 ноября работники восстановительных поездов Донецкой железной дороги отметили свой профессиональный праздник. В этот день в 1936 году наркомом путей сообщения СССР Лазарем Кагановичем был подписан приказ № 168 «О перестройке работы восстановительных поездов». Документ был направлен на коренной перелом системы функционирования действовавших на тот момент вспомогательных поездов. На их базе были созданы восстановительные поезда, призванные максимально оперативно и качественно проводить работы по ликвидации крушений и восстановлению поврежденного пути.

Сегодня в восстановительных поездах ГП «Донецкая железная дорога» трудятся 88 специалистов. Это мастера своего дела, готовые незамедлительно прийти на помощь. Их огромная самоотдача, решительность и находчивость помогают оперативно ликвидировать возникающие чрезвычайные ситуации на железной дороге и быстро возобновлять движение поездов.

На Донецкой железной дороге функционируют четыре восстановительных поезда. Они дислоцируются на станциях Ясиноватая, Дебальцево, Иловайск, Никитовка.

Предприятия оснащены 7-ю подъемными кранами на железнодорожном ходу грузоподъемностью от 80 до 250 тонн, 10-ю единицами тяжелых промышленных бульдозеров Т-330 с навесным оборудованием, установленными на железнодорожных платформах для возможности их оперативной доставки на место ликвидации последствий сходов, а также автотракторной техникой. Спецсоставы участвуют как в восстановительных, так и в подрядно-договорных работах.

— За 10 месяцев 2019 года нашими восстановительными поездами осуществлено 11 выездов на случаи схода с рельсов подвижного состава, поднято 13 вагонов и 2 локомотива. Выполнено 49 хозяйственных и подрядно-договорных работ для предприятий ГП «Донецкая железная дорога» и сторонних организаций, — рассказал старший инспектор аппарата безопасности движения ГП «Донецкая железная дорога» Александр Лысенко. — Всего за период с 2014 по 2019 год осуществлено 125 выездов на ликвидацию последствий сходов подвижного состава. Поднято 247 вагонов и 19 локомотивов, сошедших, в том числе, в результате боевых действий.

Любое происшествие — это риск, связанный с безопасностью движения, и выезд к месту чрезвычайной ситуации — это экзамен для каждого члена команды восстановителей.

Трудятся в восстановительных поездах Донецкой железной дороги настоящие профессионалы, опыт которых испытан делом и временем.

Начальник восстановительного поезда Дебальцево Владимир Плехов работает здесь уже 20 лет. В его команде — 28 человек.

— У меня ребята все молод-

цы! Работают давно, у всех шестой профессиональный разряд. Я уверен, что на них можно положиться в любой ситуации, — рассказывает о своем коллективе Владимир Геннадиевич. — Работа у нас нелегкая, зачастую опасная, поэтому очень важно знать, что ты можешь полностью рассчитывать на коллегу. Гораздо легче работать, когда каждый четко и правильно выполняет свои обязанности.

Нередко восстановителям приходится сталкиваться с нестандартными ситуациями, поэтому особенно приветствуются умение мыслить неординарно, творческий подход.

— Каждая восстановительная работа имеет свою особенность, — говорит Владимир Плехов. — Если нам нужно выполнять подрядные работы, мы их планируем заранее. Например, ребята хорошо сработали на последнем объекте по мон-



Работы по восстановлению смешанного моста 1122км ПК9 перегона Пантелеймоновка-Горловка

ювелирную работу, ведь длина пролетного строения составила более 27 метров, вес — около 50 тонн. Кроме того, рядом проходила контактная сеть. Так что нужно было учесть все нюансы, чтобы избежать раскачивания и попасть точно на место крепежа.

Начальник восстановительного поезда Иловайск Борис Ткаченко — представитель третьего поколения железнодорожников-восстановителей. На этом посту он заменил своего отца Анатолия Борисовича, который возглавлял подразделение с 1987 года до выхода на пенсию в 2019-м.

За плечами у Бориса Ткаченко — большой опыт, заслуженный авторитет и доверие коллег. Под его началом в вос-

становительном поезде Иловайск работают 15 человек: 4 машиниста крана, 2 стропальщика, 2 машиниста бульдозера, 1 помощник машиниста крана, мастер, 4 проводника служебно-технического вагона, кладовщик.

— Успех операции зависит от каждого, — убежден Борис Анатольевич. — Если произошла чрезвычайная ситуация, важно быстро сориентироваться, определить порядок действий, выбрать технику для работы. И при всем этом строго соблюдать технику безопасности.

— Советы и наставления — неотъемлемая часть любой работы, — считает Борис Ткаченко. — Для восстановителей это особенно важно, ведь все мы — звенья одной цепи. Мы друг за друга отвечаем, друг друга страхуем. Более опытный восстановитель никогда не останется в стороне, всегда поможет молодому словом и делом. Прекрасно помню свой первый выезд на сход. Тогда я был помощником машиниста. Мы использовали домкраты, и, конечно, мне требовалась помощь, в которой никто не отказал. Я тоже всегда стараюсь помочь молодежи.

Игорь Ступка после окончания Харьковского института инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Тепловозы и тепловозное хозяйство» пришел работать в восстановительный поезд станции Ясиноватая мастером по гидравлике. В 1997 году был назначен начальником. Сейчас у него в штате — 19 человек.

— Мы готовы к ликвидации любой чрезвычайной ситуации, — заверяет Игорь Владимирович. — У нас для этого есть надежные дизель-электрический кран немецкого производства ЕДК 500, промышленный бульдозер Т-330, автотракторная техника и устройства для поднятия подвижного состава. Правда, после 2014 года остро встал вопрос обслуживания. Сейчас все ремонтные работы выполняем собственными силами. Вся техника в исправном состоянии.

В восстановительном поезде Ясиноватая трудится семейная династия Кавлейских. Ее основатель Леонид Кавлейский работал мастером подъемки. Затем к нему присоединился сын Валентин — машинист бульдозера Т-330. После окончания Ясиноватского училища на работу в восстановительный поезд поступил внук Леонида Сергеевича — Евгений. Он — машинист крана ЕДК-500.

— Я с самого детства хотел стать восстановителем, — рассказывает Евгений Кавлейский. — Хорошо помню, как в детстве прибежал на работу к

отцу, любовался огромной техникой. Она уже тогда вызывала у меня восхищение! Поэтому и хотел работать не просто на железной дороге, а именно в восстановительном поезде. В работе мне нравится, что при всей схожести сходов одинаковых чрезвычайных ситуаций просто не бывает. Каждая требует разного подхода, уникального решения.

Сергей Фуриленко работает в восстановительном поезде станции Никитовка уже 35 лет. Пришел сюда сразу после службы в армии. Работал водителем, помощником машиниста крана, машинистом, заместителем начальника, а в конце 2013 года возглавил подразделение.

— Почему стал восстановителем, и сам не знаю, часто задаюсь этим вопросом, — признается Сергей Николаевич. — В молодости мечтал, чтобы работа приносила удовольствие, хотелось ощущать, что ты делаешь важное дело. Так оно и оказалось. Для меня работа — это жизнь. Снег, дождь, ветер, мороз — не помеха.

Сейчас часть составов восстановительного поезда дислоцируется на станции Никитовка, часть — в Иловайске. В команде работает 24 человека.

Сергей Фуриленко считает, что для успешного выполнения поставленной задачи главное — четкость и оперативность.

— Если поступил приказ, значит, появилась работа, которую нужно выполнить быстро и качественно, — говорит он. — Порой от этого зависит не только обеспечение перевозочного процесса, но и сама жизнь.

С 2014 года специфика работы восстановителей изменилась — они принимают активное участие в восстановлении объектов инфраструктуры, разрушенных в результате боевых действий. В нынешнем году восстановительные поезда Донецкой железной дороги привлекались к работам по ремонту путепровода 27 км ПК1 перегона Чумаково-Ларино, поврежденного в результате диверсии в ночь на 1 января 2019 года, и восстановлению смешанного моста 1122 км ПК9 перегона Горловка-Пантелеймоновка, разрушенного в ходе боевых действий в 2015 году.

Елена СУШКОВА



Разгрузка прибывшего из ремонта силового трансформатора ТДТНГЭ-20000/110/27,5кВ/10кВ для тяговой подстанции Иловайск

тажу пролетного строения на смешанном железнодорожном мосту 1122 км ПК9 перегона Пантелеймоновка-Горловка. Сложность заключалась в том, что пролетное строение необходимо было установить через канал Северский Донец-Донбасс. Для выполнения работ был задействован кран ЕДК-2000. Машинист крана Сергей Изотов проделал поистине

становительном поезде Иловайск работают 15 человек: 4 машиниста крана, 2 стропальщика, 2 машиниста бульдозера, 1 помощник машиниста крана, мастер, 4 проводника служебно-технического вагона, кладовщик.

— Успех операции зависит от каждого, — убежден Борис Анатольевич. — Если произошла чрезвычайная ситуация, важ-

Мы рады каждому пассажиру, работаем для всей Республики



Чтобы создать максимальный комфорт пассажирам и обеспечить бесперебойную работу всего хозяйства, в пассажирской службе ГП «Донецкая железная дорога» трудятся 893 человека. Это работники вокзалов Донецк, Ясиноватая, Дебальцево, Иловайск, Макеевка, Горловка, Никитовка, Енакиево и Харцызск, а также вагонного депо Донецк.

Каждый вокзал – это большая инфраструктурная система, где осуществляется комплекс работ по обеспечению перевозочного процесса и созданию максимально комфортных условий для пассажиров. Здесь осуществляется продажа билетов на пригородные и пассажирские поезда, оформляются электронные железнодорожные и авиабилеты на поезда формирования РЖД и авиаперелеты перевозчиками Российской Федерации, работают комнаты отдыха, магазины, кафе.

Первостепенной задачей, которую выполняют работники пассажирской службы, является обеспечение перевозки пассажиров, и данные статистики показывают стабильный рост показателей пассажирских перевозок на Донецкой железной дороге. За 10 месяцев 2019 года поездами ГП «Донецкая

железная дорога» отправлено 1226463 пассажира (+19,6% к январю-октябрю 2018 года), в том числе в дальнем следовании – 125713 человек (+12,2%), в пригородном сообщении – 1100750 пассажиров (+20,5%). За этот период дорога перевезла 493216 пассажиров льготных категорий.

В октябре 2019 года услугами железнодорожного транспорта ГП «Донецкая железная дорога» воспользовались 132296 пассажиров, что на 12325 (+10,3%) больше, чем за аналогичный период прошлого года. Из них пассажирскими поездами перевезено 12501 человек (-3,5%), пригородными – 119795 (+11,9%). В октябре было перевезено 52423 пассажира льготных категорий.

В настоящее время пассажирская служба продолжает работу по реализации комплекса мер по подготовке к зиме. Уже отремонтировано 35 пассажирских вагонов, еще 5 будут подготовлены в ближайшее время. Это – больше, чем было запланировано. В вагонах проверены системы отопления, обеспечен неснижаемый запас угля.

Подготовлены к зиме территории железнодорожных вокзалов и станций, проверена специальная техника, есть в

наличии инвентарь для уборки снега. Выполнен ремонт помещений станций и вокзалов, при этом особое внимание уделено пожарной безопасности. В ряде зданий отремонтирована кровля.

Поездные бригады прошли обучение и сдали экзамены по правилам эксплуатации систем отопления пассажирских вагонов в зимний период. 73 «первозимника» пассажирской службы под руководством опытных работников изучили специфику работы в условиях зимних холодов.

Работники подразделения пассажирской службы в полном объеме обеспечены зимней спецодеждой и спецобувью.

Различные виды спецодежды производятся в швейном цехе ОП «Вокзал Дебальцево». Это обособленное подразделение постоянно наращивает объемы производства, работает над расширением ассортимента. К примеру, если раньше здесь шили обычный костюм х/б, то сейчас выпустили модели, созданные специально для энергетиков и движенцев.

При разработке костюмов для энергетиков и работников службы движения наши специалисты взяли за образец

По территории Донецкой Народной Республики по 25 маршрутам курсируют 58 пригородных поездов. В республиканском сообщении перевозку пассажиров осуществляют 4 пассажирских поезда №619/620 «Ясиноватая-Успенская-Ясиноватая» и №603/604 «Ясиноватая-Луганск-Ясиноватая».

спецодежду белорусского производства, но внесли в модели свои изменения. Добавили светоотражающие элементы и оранжевые вставки. В костюме энергетика добавили капюшон: люди работают на улице, и это обеспечит им дополнительную защиту от сырости, ветра и холода. Те, кто большую часть рабочего времени проводит в цехах, получают более простой, но не менее функциональный костюм.

Сегодня работники службы движения и службы электрооборудования изучают и оценивают экспериментальные модели, примеряют их и советуют, где лучше расположить карманы, какими должны быть элементы застежки, подсказывают, где нужно добавить пуговицу для более надежной фиксации молнии и другие нюансы, которые помогут сделать спецодежду максимально удобной.

С начала 2019 года швейным цехом ОП «Вокзал Дебальцево» изготовлено 38101 изделие более 30-ти наименований продукции. Кроме того, здесь изготавливают простыни, наволочки, занавески, чехлы, форменные юбки и рубашки, халаты, полотенца вафельные, костюмы оранжевые, фартуки, колпаки белые, летние головные уборы, штормы, а также флаги.

Железнодорожники тесно сотрудничают с администрациями городов и участвуют во многих социальных проектах. Так, по просьбе администрации Горловки Донецкая железная дорога открыла модуль по продаже продуктов питания на КПВВ «Майорск». Люди, пересекающие линию разграничения, могут купить здесь холодные и горячие напитки, питьевую воду, сладости, свежую выпечку. Ее изготавливают в цехе питания

вокзала Ясиноватая. Торговая точка пользуется большой популярностью. Ларек начинает работу с 5 утра. Доступные цены, вкусные продукты и вежливые сотрудники привлекают новых клиентов.

На вокзале Донецк 21 октября 2019 года был открыт магазин продовольственных товаров «Экспресс». Он находится на первом этаже общественно-торгового центра вокзального комплекса. Магазин предлагает покупателям: крупы, колбасные изделия, молочные продукты, мороженое, спиртные и безалкогольные напитки, овощи, фрукты, кондитерские изделия. Все товары – от производителей Донецкой Народной Республики. Поставки осуществляются ежедневно, так что все продукты свежие и качественные. В магазине также можно заказать полуфабрикаты, которые готовят повара кафе «Алмаз».

Все это позволяет службе выполнять план по подсобно-вспомогательной деятельности. За 10 месяцев 2019 года сумма полученных доходов от подсобно-вспомогательной деятельности на 4,8 млн превысила показатель за аналогичный период прошлого года.

В заключение хотелось бы отметить, что трудовые коллективы обособленных подразделений пассажирской службы ГП «Донецкая железная дорога» прилагают все усилия для реализации поставленных дорожной планов. А то, что по объективным причинам осуществить пока не удалось, будет обязательно выполнено в ближайшей перспективе.

Павел КУДРЯ,
начальник
пассажирской службы
ГП «Донецкая
железная дорога»

Инновация в системе весового контроля

На станции Харцызск приняты и введены в эксплуатацию вагонные весы марки ВРТ-03, предназначенные для поосного измерения массы в движении железнодорожных вагонов и составов.

Решение о приобретении и установке вагонных весов для определения веса в движении было принято руководством ГП «Донецкая железная дорога» с целью контроля веса перевозимого груза в вагонах и исключения случаев погрузки груза в вагоны сверх грузоподъемности. Загрузка вагонов сверх трафаретной грузоподъемности угрожает безопасности движения поездов, приводит к преждевременному износу подвижного состава и железнодорожной инфраструктуры, а также влечет за собой

недополучение денежных средств за перевозку груза.

По результатам маркетингового исследования рынка поставщиков вагонных весов службой коммерческой работы и маркетинга ГП «Донецкая железная дорога» был заключен договор с разработчиком и производителем систем весового контроля ООО «СТАТЕРА» (город Ростов-на-Дону) на изготовление, поставку и установку вагонных весов марки ВРТ-03 с пределом взвешивания 150 т.

Поскольку наиболее грузонапряженным является Иловайский участок дороги, было принято решение установить вагонные весы по станции Харцызск.

Принцип действия весов основан на преобразовании аналоговых сигналов датчиков деформации рельса под действием колесной на-

грузки в цифровые сигналы, которые обрабатываются по заданным алгоритмам программой «Весы ВРТ-03», а результат взвешивания по различным параметрам запроса отображается на мониторе ПК.

Данный тип весов является инновационной разработкой в системе весового и диагностического контроля железнодорожного транспорта, отличается простотой в установке и минимальными затратами на обслуживание. Данная марка весов позволяет осуществлять круглосуточное автоматическое взвешивание проходящих вагонов без участия оператора с архивированием результатов и синхронизацией с базой данных. При этом скорость при взвешивании в движении составляет от 1,5 до 25 км/ч, транзитная же скорость движения вагонов не ограничена.

Этап тестирования

ИВЦ Донецкой железной дороги расширяет возможности оформления перевозочных документов в межгосударственном сообщении.

Специалистами дорожного информационно-вычислительного центра разработана и добавлена в АРМ ТВК возможность оформления перевозочного документа в межгосударственном сообщении. Накладная СМГС применяется в соответствии с «Порядком действий работников ГП «Донецкая железная дорога» при перевозке груза железнодорожным транспортом ДНР» при перевозке грузов назначением на станции ГУП ЛНР «Луганская железная дорога» и в обратном направлении. В настоящее время данная функция проходит этап тестирования специалистами службы коммерческой работы и маркетинга ГП «Донецкая железная дорога» и агентами коммерческими станций Еленовка и Каракуба. По результатам тестирования будет принято решение о дальнейшем внедрении в АРМ ТВК функции оформления накладной СМГС на всех грузовых станциях Донецкой железной дороги.

Новая история Донецкого вокзала



В поисках исторических данных о железнодорожном вокзале Донецк нам посчастливилось отыскать так и не изданную книгу Виктора Свердлова и Владимира Донченко «Встречая и прощая поезд». Это – уникальная летопись красавца-вокзала, история которого началась в 70-е годы XIX столетия.

Промышленник Джон Джеймс Юз, прочтя в газете, что на недавно продолженных железнодорожных линиях в Одесской и Киевской губерниях начато строительство сразу нескольких неповторимых по своей архитектуре вокзалов, загорелся идеей построить такой же в Юзово.

Британец взял с собой опытных технарей и отправился искать подходящее место для строительства. «Вот здесь, господа, как мне кажется, со временем можно возвести аккуратный вокзал, предварительно согласовав его появление с железнодорожным магнатом Поляковым, – восторженно изрек заводчик, обращаясь к своим подчиненным». Так описывается это историческое событие в книге «Встречая и прощая поезд».

Самуил Поляков являлся полноправным владельцем только что построенной в Донецком бассейне железнодорожной линии, пришедшей из Харькова и протянувшейся к Таганрогу. Знаковая встреча между Юзом и Поляковым состоялась в Санкт-Петербурге, где они договорились о совместном строительстве вокзала в Юзово на равном долевом участии.

В октябре 1871 года на месте, выделенном Джоном Юзом, развернулась грандиозная стройка. Первый станционный комплекс с удобствами для пассажиров строился более двух лет и был сдан в эксплуатацию в начале 1874 года.

После Октябрьской революции 1917 года внешний вид железнодорожного вокзала практически не изменился. Поменялось разве что его внутреннее оформление. На стенах появились многочисленные портреты сначала Ленина, а затем и Сталина.

До Великой Отечественной войны вокзал размещался в небольшом кирпичном здании. Здесь был только один зал ожидания. Кассы работали в стоявшем рядом павильоне. Там же была комната матери и ребенка.

Летом 1941 года начались массированные бомбежки. Первый раз прилегающая к вокзалу территория попала под мощный авианалет 31 августа. А 26 октября в Сталино вошли немцы и сразу же взяли под свой контроль железную дорогу.

5 сентября 1943 года началось освобождение города, а уже к вечеру 7 сентября над Сталино победно развивались алые знамена Красной Армии. Один из флагов был водружен над полностью разрушенным железнодорожным вокзалом.

В начале 1946 года руководством

Министерства путей сообщения и руководством областного центра было принято решение о строительстве нового железнодорожного вокзала. Автором проекта стал архитектор Иосиф Воронцов.

Открыли вокзал в канун нового 1950 года. Под звуки духового оркестра в торжественной обстановке он был введен в эксплуатацию. Именно с этого времени ведет свою новую историю железнодорожный вокзал Донецк.

«В Сталино завершено строительство нового железнодорожного вокзала, который отличается своей монументальностью, красивыми архитектурными формами, богатым украшением внутренней отделки, – писала всесоюзная газета «Известия» в декабре 1949 года. – Центральная вестибюльная часть увенчана стеклянным куполом, высятся колонны, отделанные мрамором».

Спустя почти полвека, в 1997 году, на вокзале была организована генеральная реконструкция, но из-за слабого финансирования проходила она достаточно вяло. Ситуация разрешилась при непосредственном участии только что назначенного начальника Донецкой железной дороги Олега Крючкова. Пообещав изыскать средства, он поставил задачу закончить ремонтные работы за 5 месяцев – ко Дню железнодорожника. К намеченной дате вокзал предстал



перед горожанами в новом облике. Но в эксплуатацию здание сдали только в 1999 году.

В своей книге Виктор Свердлов и Владимир Донченко так описывают обновленный вокзал: «Номера стали напоминать апартаменты пятизвездочных гостиниц, сервисные залы для пассажиров искусно вобрали в себя величавую красоту... Полностью преобразились кассовые залы и залы ожидания с оригинальными люстрами и различными электронными табло, появилась парикмахерская, напоминающая современный салон красоты».

Через 13 лет снова встал вопрос о масштабной реконструкции вокзала.

Построенный по инициативе промышленника Джона Юза, полностью разрушенный фашистами во время Великой Отечественной войны и заново отстроенный в 1949-м... В уходящем году железнодорожный вокзал Донецк отмечает свой 70-летний юбилей.

По решению УЕФА Донецку предстояло принимать у себя матчи Чемпионата Европы по футболу-2012, и железнодорожный вокзал должен был справиться с многочисленным потоком болельщиков.

Курировал грандиозную реконструкцию начальник Донецкой железной дороги Николай Рогов.

Автор проекта Владимир Терентьев удачно объединил историческую изюминку вокзала с современными идеями. Обновленный комплекс состоял из трех зданий вокзалов: старого и двух новых – транзитного и пригородного. Все они были соединены подземными тоннелями и двумя конкурсами – надземными переходами. В инфраструктуру вокзала также вошли два торговых комплекса, два распределительных зала и новая автостанция.

Внутреннюю отделку и оригинальные витражи старого здания, созданные в 1949 году легендарным Воронцовым, было решено сохранить: оформительские элементы потолочных сводов – вензеля, завитушки, декоративная лепнина – радуют глаз и сегодня.

Реконструкция длилась более трех лет и вошла в историю как самая грандиозная за все время существования вокзала. Ежесуточную пропускную способность вокзала удалось увеличить с 15 до 35 тысяч пассажиров.

Говорят, что театр начинается с вешалки. А Донецк начинался именно с железнодорожного вокзала. В дни Евро-2012 именно по вокзалу гости составляли свое впечатление о столице шахтерского края – городе миллиона роз, красивом, комфортном, современном.

Год 2014-й разделил жизнь Донбасса на «до» и «после». Безопасный процветающий край стал зоной вооруженного конфликта. Так сложилось, что прекрасный вокзальный комплекс оказался на передовой.

От начальника ОП «Вокзал Донецк» Максима Козловского обстоятельства требовали смелых решений и оперативных действий.

26 мая 2014 года во время обстрела

рейсы, снимать пассажиров с поезда. Помню, однажды нам поступило сообщение, что из-за обстрела оборвало контактную сеть на станции Донецк-Северный, пути разворочены... Поезд опаздывал на 12 часов. Мы размещали пассажиров в комнатах отдыха, на перронах. Особенно старались помочь инвалидам, мамам с детьми.

Последний поезд с вокзала Донецк отправился в конце октября 2014 года. Под звуки близко рвущихся снарядов он вывозил беженцев из пылающего Донецка в Симферополь.

– 2014-й стал для всех проверкой на прочность, – говорит Максим Козловский. – Было тяжело, страшно, но могу с уверенностью сказать, что коллектив все испытания выдержал достойно. Люди проявили небывалую смелость, самоотдачу, преданность делу. Сделали все возможное, чтобы сохранить инженерные сооружения и дорогостоящее оборудование. Донецкий железнодорожный вокзал – огромный инженерный комплекс. Здесь много лифтов, систем вентиляции и кондиционирования. В первую очередь мы приостановили их эксплуатацию и все, что можно, законсервировали.

– Благодаря тому, что повреждения от боевых действий устранялись качественно и в кратчайшие сроки, нам удалось не допустить более серьезных разрушений, – отметил Максим Сергеевич. – Но все уберечь, к сожалению, не удалось. В эскалатор на 4-й платформе было прямое попадание, и его восстановление крайне проблематично.

Сегодня на железнодорожном вокзале Донецк трудятся 128 человек. Дежурный помощник начальника вокзала Жанна Стражева работает на предприятии более четверти века.

– До 2014 года наш вокзал жил. Жизнь кипела, тысячи пассажиров ежедневно ехали во все уголки Украины и России, – говорит Жанна Анатольевна. – Потом все резко изменилось. Отчетливо помню, как мы отправляли детей, которых привезли из обстреливаемого Славянска, в сторону Севастополя. Началась гроза, они испугались, подумали, что это, как дома, обстрел, и попрыгали под ступлю. Мы тогда даже не могли предположить, что у нас будет то же самое, не верили, что город-миллионник будут бомбить.

Но даже в самые сложные времена сотрудники вокзала ежедневно выполняли свои обязанности.

– Я не раз попадала под обстрел, – вспоминает Жанна Стражева. – Однажды даже точка-У прилетела – меня взрывной волной в подземном переходе к стене припечатало. Но мы все равно продолжали работать. Когда начинался обстрел, помогали пассажирам спуститься в убежище. Когда все прекращалось, возвращались. Украина нам заработную плату уже не платила, но мы продолжали работать. А как иначе? Боялись оставить вокзал. Он – как ребенок, которого ты воспитывал. А его пытаются разрушить.

Сейчас железнодорожный вокзал Донецк возвращается к жизни. Знаковой датой стало 19 августа 2019 года, когда после 5-летнего перерыва с вокзала отправился первый пригородный поезд «Донецк-Еленовка».

Сегодня сотрудники вокзала мечтают о том, чтобы поскорее закончилась война, из Донецка снова пошли многочисленные поезда, и наша транспортная гавань снова стала местом тысяч встреч.

Елена СУШКОВА

Фестиваль креативных и талантливых



Иловайчанка Галина Лукина, автор уникальных картин, вышитых крестиком

24 ноября в Доме науки и техники СМЭУ Иловайск торжественно открылся V ежегодный дорожный фестиваль народного прикладного искусства «Город мастеров». Участниками мероприятия традиционно стали умельцы-железнодорожники и члены их семей.

Идея организовать фестиваль народного прикладного искусства родилась летом 2014 года, когда иловайчане прятались от обстрелов в убежищах и подвалах. Там люди пытались успокоиться за вязанием и вышиванием. Потом «подвальные» работы стали основой фестиваля «Город мастеров». Об этом рассказала директор Дома науки и техники СМЭУ Иловайск Людмила Дейниченко.

Первая выставка работ декоративно-прикладного искусства была организована в октябре 2014 года на праздник Покрова Пресвятой Богородицы. За 5 лет то, что начиналось как отдушина для жителей обстреливаемого Иловайска, стало одним из главных культурных событий Донецкой железной дороги. Постепенно расширялась география фестиваля. Сюда стали привозить свои работы мастера из Харцызска, Дебальцево, Донецка, Ясиноватой, Макеевки, Зугрэса, Кутейниково.

На пятом, юбилейном, фестивале в выставочных залах Дома науки и техники СМЭУ Иловайск свои работы представили более 100 мастеров. Среди экспонатов: картины, выполненные в разнообразной технике, в том числе вышитые бисером и лентами; работы

из дерева, пластика и металла; мыло ручной работы, игрушки и оригами; объемные картины, выполненные в технике папертоль (создание объемных трехмерных изображений из бумаги); женские украшения.

С 2014 года принимает участие в фестивале пенсионерка-железнодорожница Галина Лукина. Галина Павловна начала заниматься творчеством после выхода на пенсию. Помогла случайная встреча с Верой Ивановной Богатыревой, известной в Иловайске мастерицей. Ее вышивки очаровали Галину Павловну, и она решила попробовать сама.

В этом году Галина Лукина представила репродукции картин известных европейских художников: Вильяма Бугро, Микеланджело Караваджо и других. Наиболее сложной мастерица считает репродукцию картины «Гроза» Пьера Кота.

– В этой картине очень много цветов, – рассказала она. – Главная трудность заключалась в том, чтобы передать прозрачность одежды. Я работала над этой вышивкой почти год.

На фестивале Галина Павловна встретила много знакомых:

– Мы живем в одном городе. Часто встречаемся, пьем чай, советуемся, как лучше сделать вышивку. Здесь есть мастерицы опытнее меня. Например, Елена Николаевна Ионова из Харцызска. Ее работы высоко ценятся. Она вышивает так, что с лицевой и с изнаночной стороны нет ни одного узелка или неровности, рисунок одинаковый.

Уникальные и оригинальные, яркие и неповторимые, любительские и профессиональные... Уже 5 лет подряд участники дорожного фестиваля народного прикладного искусства «Город мастеров» радуют и удивляют его гостей своими изумительными работами.

Такое мастерство требует большого опыта и таланта.

Галина Лукина считает, что в жизни всегда есть чему учиться, а фестиваль для настоящего мастера, это, в первую очередь, возможность обменяться опытом, познакомиться с новыми техниками.

– У каждого мастера есть свой стиль, – говорит она. – Одну и ту же картину два разных специалиста вышьют по-разному. В процессе работы я иногда изменяю цвета, если чувствую, что так будет лучше. Вышивкой я занимаюсь уже давно, и трудно найти рисунок, который был бы для меня сложным. Главное – работать с душой. Мой любимый сюжет – это любовь. Я стараюсь передать чувства влюбленных людей.

Валерия Удовиченко представила на фестивале картины, вышитые лентами. Уникальность стиля и яркость красок можно назвать отличительными чертами полотен мастерицы. Осваивать уникальную технику железнодорожница начала в 2015 году. По ее признанию, именно эта технология создания картин позволила расширить ее творческий диапазон.

– В этом творчестве больше свободы, – рассказала Валерия Юрьевна. – Я сама выбираю не только материал, но и рисунок. Могу скопировать картину или создать свою. Есть много вариантов создания даже одного и того же цветка. В Иловайске таким видом рукоделия кроме меня никто не занимается. Я участвовала во многих выставках. Нынешний фестиваль для меня – это прекрасная возможность показать свои работы, познакомиться с теми, кто, как и я, любит творчество. В этот раз я выбрала для выставки 8 работ. Это цветочные композиции. Кроме картин, я также делаю броши, шкатулки, кулоны, могу с помощью лент украсить подушки, одежду. Главное, не бояться экспериментировать.

Семья железнодорожников Широковых – мать Тамара Макаровна и дочь Майя Витальевна принимают участие в фестивале все 5 лет. Для них участие в «Городе мастеров» стало доброй семейной традицией. В прошлом году работы Майи Широковой были признаны лучшими в номинации «Открытие фестиваля».

– Мы стараемся не повторяться и каждый год представлять что-то новое, – рассказывает Тамара Широкова. – В этом году я, например, первый раз, выставила картины «Покрова святой Богородицы» и «Иисус на оливковой горе», вышитые крестом. Моя дочь Майя занимается вязанием, но в этом году представила 4 панно из фетра, на которых изображены девушка с кувшином, девушка с пантерой. Создание этих работ – очень трудоемкий процесс, нужно подготовить тематические одеяния, подобрать фон. Кувшин, например, изготавливается из высушенной яичной скорлупы.

Кроме удивительных работ изюминкой фестиваля стало проведение ряда увлекательнейших мастер-классов, которые стали гармоничным дополнением к выставочным работам. В течение фестивальной недели умельцы раскроют секреты мастерства изготовления работ в технике сухого и мокрого валяния, оригами, вязания крючком. Также все желающие смогут освоить азы тестопластики, рисования, вышивки лентами, посетить кружок «Изонить», чтобы ознакомиться с новым видом вышивания нитью на картоне, а также



Необычное мыло ручной работы Натальи Васильевой

изучить уникальную технику двусторонней вышивки.

Выставочный зал «Города мастеров» открыт ежедневно с 10.00 до 18.00. В субботу, 30 ноября, в 12.00 организаторы приглашают гостей на торжественное закрытие фестиваля. В программе: награждение победителей, юбилейный концерт, выставка-продажа работ участников.

Елена СУШКОВА
Виктория ШЕВКУНОВА

Молодежь в действии

9 ноября состоялась II Молодежная отчетно-выборная конференция Профсоюза работников Донецкой железной дороги.

В связи с истечением срока полномочий Молодежного совета ПРОФДОНЖЕЛ его председатель Виталий Кирик отчитался о работе организации за два года. Делегаты конференции единогласно признали ее удовлетворительной.

На конференции были избраны новый председатель Молодежного совета – экономист службы строительно-монтажных работ и гражданских сооружений Владислав Алексанов, заместитель председателя – инструктор Дома науки и техники СМЭУ Ясиноватая Ярослав Татаренко, а также состав Молодежного совета Профсоюза работников Донецкой железной дороги.

Участники II Молодежной отчетно-выборной конференции ПРОФДОНЖЕЛ также обсудили проблемы работающей молодежи и другие актуальные вопросы.

Ход конференции и обсуждаемые на ней вопросы вызвали большой интерес Республиканских телеканалов.

«Локомотив» – стремление вперед



Иловайская команда «Локомотив» продолжает радовать своих болельщиков: по итогам 7-ми игр в первой лиге чемпионата Донецка по мини-футболу 2019/2020 на ее счету 5 победных матчей и 15 очков.

Благодаря успешному дебюту в прошлом сезоне, стали безоговорочными победителями во второй лиге когда железнодорожники первенства Донецка по ми-

ни-футболу, наши игроки доказали свое право выступать на более высоком уровне – в первой лиге. И здесь «Локомотив» сразу выдвинулся в лидеры.

Сейчас наши футболисты формально делят первое место турнирной таблицы с двумя опытными соперниками, уступая им только по разнице забитых и пропущенных мячей.

Как рассказал капитан команды «Локомотив» Игорь Лебезнев, в нынешнем сезоне иловайчанам пришлось встретиться с по-настоящему сильными спортсменами. «Этот турнир разительно отличается от второй лиги – здесь соперники совсем другого, более профессионального уровня подготовки и сыгранности. Но мы достой-

но приняли вызов: команда настроена на победу и готова ко всем игровым сложностям», – заверил лидер футболистов-железнодорожников.

Большую благодарность команда выражает своим болельщикам. С каждым новым матчем их количество растет, вместе с накалом страстей поддержка увеличивается.

Для тех, кто только собирается присоединиться к болельщикам «Локомотива», сообщаем, что в ближайшую субботу, 30 ноября, в 11.15 иловайчане встретятся в столичном спортивном комплексе «Купол» с донецкой командой «Гвардеец U-19». Приходите болеть за наших!

Александр КОВАЛЕНКО

Ирина Шпак: «Все мои игрушки улыбаются»

Розовощекий Пельмеш, пышногрудая Буренка, вычурный ежик, профессионал-Поваренок... Эти и множество других игрушек нам посчастливилось увидеть в квартире пенсионерки-железнодорожницы Ирины Шпак. Специально для читателей газеты «Железнодорожник Донбасса» мастерица рассказала о своих уникальных куклах, выполненных в чулочной технике, и поделилась секретами их изготовления.

Ирина Витальевна Шпак проработала на Донецкой железной дороге более 30 лет. Была машинистом кра-на в вагонном депо Ясиноватая, сведенистом, оператором Ясиноватского отделения дороги. Она часто удивляла коллег своими необычными изделиями, а после выхода на пенсию полностью посвятила себя любимому занятию.

Созданием кукол в чулочной технике мастерица занимается уже около 11 лет. Среди ее первых работ – специалист по амурным делам Купидон и композиция, посвященная собственной семье, которая изображает саму Ирину, ее супруга и двоих детей.

– Главное, чтобы любимое дело доставляло удовольствие, – объясняет Ирина Витальевна. – Мне всегда хотелось попробовать что-то новое: любимое занятие я искала всю жизнь. Я увлекалась плетением из бисера, создавала цветы из ткани, вязала. А когда попробовала делать кукол в чулочной технике, поняла: это мое! На заказ делаю очень редко, для меня важно, чтобы человек, для которого я создаю игрушку, нравился. Если он мне не симпатичен, то и кукла красивой не получится.

Мастерица говорит, что подсчитать общее количество кукол не может даже приблизительно. И в это безоговорочно веришь, когдаходишь в комнату с ее работами. Здесь Соловей-разбойник присел рядом со знаменитым пушкинским Котом ученым. А из-за угла выглядывает симпатичная Бабка-Ежка, стоящая чуть ли не в обнимку с обаятельным гномиком. В другом уголке – сказочная фея с волшебной палочкой, веселый Одуванчик и Красная шапочка.

– Отличительная черта моих игрушек в том, что все они улыбаются, – признается Ирина Шпак. – По-другому не полу-

чается. Для меня важно, чтобы каждая из них доставляла радость, поднимала настроение. Сначала я делала игрушки для подарков – родственникам, друзьям, коллегам. Часто могла подарить новую игрушку тому, кто первый приходил на работу. Было очень приятно видеть удивление и радость на их лицах. Потом стала принимать участие в конкурсах, выставках, ярмарках.

Сейчас Ирина Витальевна полна новых идей и планов, которые она воплощает в жизнь в своей небольшой мастерской.

– Для изготовления кукол использую капроновые колготы. Для начала их вывариваю, – делится куклодельница секретами мастерства. – Время зависит от цвета, который я хочу получить. Затем наполняю чулок. Чаще – синтепоном, но можно использовать синтепух или холлофайбер. Далее с помощью иглы и нитки делаю лицо. Небольшими прихватками формирую глазки, носик, рот. По желанию ротик можно сделать приоткрытым, «дорисовать» ямочки на щечках и подбородке.

Далее – макияж. Румянами выделяют щечки, пудрит носик, тенями наводятся глаза и губы.

– У меня все, как в салоне красоты, – улыбается женщина. – Тени и румяна настоящие. Кисточки тоже нужны разные: для румян – косметическая, мягкая, для губ – художественная, немного подрезанная для жесткости. Затем все вскрываю лаком. Губы – лаком для ногтей, чем больше слоев, тем ярче. Но я люблю, когда все ближе к натуральным цветам. В конце лицо куклы взбрызгиваю лаком для волос. Благодаря этому «макияж» дольше держится.

Следующий этап работы – прическа. Волосы Ирина делает из ниток для вязания, иногда – из шерсти для валяния. Здесь тоже можно проявить фантазию: хвостики, косички или просто



распушенные – на любой вкус и цвет.

Головной убор зависит от типажа игрушки. Это может быть платок, летняя косынка или элегантная шляпка.

Каркас туловища изготавливается из синтепона и проволоки. От ее жесткости зависит, сможет ли кукла двигать руками и ногами или же будет неподвижно стоять в выбранной для нее позе.

Завершающий этап – подбор одежды. Он также требует мастерства и нестандартности в подходе.

Сейчас Ирина Витальевна создает знаменитую старуху Шапокляк. Задумано, что будет соблюден привычный антураж героини: стильное платье, кружевная блузка, элегантная шляпка и, конечно же, сумочка, в которой будет сидеть ее верная спутница крыска Лариска.

– Туловище уже почти готово, – показывает заготовку мастерица. – Сейчас размышляю насчет обуви. Планирую, что она будет на каблучках. Подошву делаю обычно из картона, остальную часть можно обклеить любым материалом.

Среди других задумок – создание композиции «Стрекоза и муравей» по одноименной басне Крылова, ну и, конечно, идеи без срока давности, ко-

торые возникают спонтанно, но находят свое отображение в красивейших куклах. Затем эти изделия становятся украшением выставок и ярмарок.

Ирина Шпак – постоянный участник фестивалей народно-прикладного искусства и сувенирной продукции «Моя Родина», «Жемчужины Донбасса», «Молодая Республика», «Гостинный двор», «Узоречье». У нее множество грамот, дипломов и благодарностей за занятые призовые места.

В настоящее время Ирина Витальевна собирает работы для персональной выставки – это необходимое условие для получения удостоверения мастера по изготовлению кукол в чулочной технике. Документ даст мастерице право на проведение обучающих мастер-классов.

Многие свои куклы жительница Ясиноватой надежно прячет в бумажные коробки, чтобы в случае обстрела быстро их унести. Поэтому не удивительно, что на свой день рождения, который мастерица отметит 30 ноября, она загадает всего одно желание: чтобы поскорее закончилась война, и все ее куклы могли всегда радовать зрителей.

Елена СУШКОВА

Незабываемые каникулы в Санкт-Петербурге



В рамках интеграционной программы «Россия-Донбасс» 18 детей работников ГП «Донецкая железная дорога» льготной категории в возрасте 14-17 лет провели осенние каникулы в Санкт-Петербурге.

Для ребят была подготовлена интереснейшая программа. Они познакомилась с северной столицей России в ходе обзорной экскурсии по городу, посетили Эрмитаж, исторический парк «Россия – моя история», музей обороны и блокады Ленинграда, военно-медицинский музей, музей-заповедник «Гатчина», музей «Вселенная воды», а также побывали в театре музыкальной комедии.

– Это было на самом деле очень интересно, – делились впечатлениями счастливые участники поездки, состоявшейся при содействии общественной организации «Русский центр». – Мы увидели своими глазами многое из того, что было знакомо лишь по картинкам в школьных учебниках.

В ноябре еще 20 детей работников Донецкой железной дороги оздоровились и отдохнули в Рязанском детском санатории памяти В.И. Ленина. Эта поездка также состоялась в рамках интеграционной программы «Россия-Донбасс» при поддержке ОО «Русский центр».

Путешествие в пункт назначения продлилось сутки. Ребятам было очень интересно отправиться в путь из Ростова в Рязань в новых вагонах капсульного типа.

Дети не только проходили трехнедельный курс санаторно-курортного лечения, а и встречались с интересными людьми, посещали музеи, принимали участие в творческих конкурсах и спортивных соревнованиях.

Окопная правда Михаила Калашникова



Михаил Калашников родился 10 ноября 1919 года на Алтае, в селе Курья. Семья Калашниковых была многодетной: у родителей будущего изобретателя родилось 18 детей, из которых выжили только 8.

В 1930 году отец Тимофей Александрович Калашников был признан кулаком. Семью сослали в Томскую область, где и прошло детство будущего изобретателя. Школьником Михаил увлекался физикой и геометрией, посещал технические кружки. А когда в его руки попадался какой-нибудь неисправный механизм, он тут же принимался его исследовать.

После 7-го класса Михаилу довелось разобрать настоящий браунинг. Вот как он вспоминал о том моменте: «Трясущимися руками я принялся разбирать эту, как мне казалось, чудо-технику. Все было покрыто ржавчиной, тем не менее, я быстро справился с разборкой. И тут мне открылся новый мир механизмов - мир оружия».

В 1937 году Калашников сбежал с места ссылки, для чего подделал справку на получение паспорта. Если бы Михаил указал в ней верный

год рождения, сразу бы возник вопрос, почему 20-летний парень не был в армии? Его тут же отправили бы в военкомат, и тогда, возможно, мир не узнал бы конструктора Калашникова. После побега ему нужно было обрести какой-то легендой, историей, устроиться на работу. Поэтому парень и убавил свой возраст на два года, написав, что родился не в 1917, а в 1919 году. А потом так и жил с этим.

Итак, подправив дату рождения, Михаил получил паспорт и отправился на Алтай, а затем в Казахстан, где трудился учетчиком в депо на станции Матай Туркестано-Сибирской железной дороги.

С 1938 года Калашникова призвали в армию, его срочная служба проходила в Киевском Особом военном округе. «На сборном пункте я с завистью смотрел на сверстников, которых зачисляли в летные войска, морфлот, артиллерию или танковые части, – вспоминал Михаил Тимофеевич. – Но туда, как правило, брали тех, у кого косяк сажень в плечах – куда мне с ними тягаться! Но мне повезло. Сказал, что с

10 ноября исполнилось 100 лет со дня рождения выдающегося конструктора Михаила Калашникова. За свою жизнь он создал множество приборов и вооружений: от счетчика моторесурса танка до охотничьих карабинов. Однако главным его достижением считается разработка самого распространенного стрелкового оружия – АК-47. Всего было произведено более 70 млн образцов этой винтовки и ее последующих модификаций, которые сегодня стоят на вооружении 50 стран.

детства очень люблю технику и кое-что в ней уже понимаю».

После курса младших командиров в дивизионной школе, получив специальность механика-водителя танка, Калашников продолжил службу в танковом полку в городе Стрый. Там и проявилась творческая и конструкторская натура Калашникова.

Во время службы в армии он разработал инерционный счетчик для учета фактического количества выстрелов из танковой пушки, специальное приспособление к пистолету для повышения эффективности стрельбы через щели в башне танка, прибор для учета моторесурса танка.

На окружной конференции армейских рационализаторов и изобретателей комбинированный счетчик моторесурса танка Калашникова получил положительную оценку. О приборе доложили генералу армии Георгию Жукову, командовавшему в то время Киевским Особым военным округом.

Знаменитый полководец разглядел в молодом курсанте талантливого изобретателя и напутствовал его на дальнейшую работу. Однако работы по созданию приборов для бронетехники прервала война – Калашников отправился на фронт танкистом.

Воевать старший сержант Калашников начал в августе 1941 года командиром танка. В октябре в ожесточенных боях под Брянском он был тяжело ранен и контужен. Позже, лежа в госпитале в городе Ельце Ор-

ловской области, он задумался о создании нового автомата: «В госпитале я как бы заново переживал все, что произошло за месяцы участия в боях. Вновь и вновь возвращался к трагическим дням выхода из окружения, – рассказывал впоследствии Михаил Тимофеевич. – Лежал с открытыми глазами и думал: почему у нас в армии так мало автоматического оружия, легкого, скорострельного, безотказного?»

После госпиталя Калашников отправился на реабилитацию в Казахстан, где в железнодорожном депо Алма-Аты продолжил работу по созданию оружия. Первый опытный образец, по признанию самого конструктора, получился у него «ляповатым».

«Над своим автоматом начал работать лишь в 1945-м. Я создавал автомат, будучи сержантом, и постоянно помнил, что солдат академий не заканчивает. Простота и надежность – главные качества моего оружия», – говорил изобретатель.

В 1947 году на конкурсе образец автомата Калашникова показал высочайшую эффективность. В 1948 году конструктора командировали в Ижевск, где было намечено освоение образца и изготовление войсковой партии 7,62-мм автоматов Калашникова образца 1947 года (АК-47).

Первую партию новых автоматов удалось собрать к середине 1948 года. Войсковые испытания новое оружие прошло успешно, и в январе следующего года автомат приняли на

вооружение Советской армии. К оружейнику пришла слава. Сталинская премия 1-й степени, орден Красной Звезды.

Выпускали автомат в обстановке строгой секретности, которая сохранялась и при его эксплуатации. Изготовили даже специальные чехлы, в которых солдаты должны были носить чудо-оружие. Автомат Калашникова в те годы не изобразили на плакатах, а в прессе сообщали о нем крайне уклончиво. Ситуация поменялась только в середине 1950-х.

В 1955 году состоялся дебют АК на большом экране – в художественном фильме «Максим Перепелица», который стал своего рода рекламой армейской службы. А через год, во время трагических событий в Венгрии, автомат попал в руки американцев. Он больше не был военной тайной, хотя работа по модернизации автомата, разумеется, проходила в закрытом режиме.

Рассказывая о главном деле своей жизни, Калашников любил повторять: «Солдат создал оружие для солдата». Это чистая правда: сержантскую лямку он тянул честно и окопную правду войны познал не по кинофильмам. А для солдата в походе главное – простота и надежность оружия. Вода, песок, грязь этому автомату не помеха. Так говорят про многие виды стрелкового оружия. Но безотказность «калаша» доказана его использованием от тропической Африки до сурового Заполярья и проверена десятилетиями службы.

Знак звука	Боковая стенка	Телефон	Родственный	Афиша, концерт	Томление от безделья
		Купюра	Микки из Голливуда		
Разменная монета Нигерии	Каторжная гребенка	Жилище животного	...-Баба	Жара, неурожай	Нега
Зародыш	Опорная доска черного пола	Ветхий или Новый	Прирожденный жалобщик	Аллюр в два темпа	
			Исчезающие в полдень	Пробивное место в магазине	Большое сверло
	Он "спит", служба идет	Безмен		Головной	Италия
			Абхазия		
	Печь для выплавки стали	... да гладь		... Хачатурян	

Секреты психики

Психика человека – одна из самых больших загадок. В свой профессиональный праздник, который ежегодно отмечается 22 ноября, психологи напомнили об интересных фактах и закономерностях в этой области.

- С закрытыми глазами информация запоминается легче. Самый эффективный способ запоминания: 10-минутные перерывы через каждые 30-40 минут занятий.
- Когда человек спит и видит сны, его мозг перерабатывает и объединяет опыт всего дня и принимает решение, что запомнить, а что забыть.
- Если человек пытается что-то вспомнить, но при этом продолжает смотреть вам в глаза, будьте уверены: вас обманывают.
- Чем спокойнее выглядит человек, тем реже ему противоречат. И наоборот, чем с большим энтузиазмом он отстаивает свою точку зрения, тем яростнее будет сопротивление.
- Ученым известно более 400 фобий, а эпоха компьютеров дополнила длинный список страхов. Появились: «номофобия» (боязнь остаться без смартфона), «троллефобия» (боязнь комментирования), «соционетофобия» (боязнь социальных сетей) и др.
- При объятиях вырабатывается гормон, который подсознательно заставляет человека доверять. Кстати, объятия подобно витаминам способствуют еще и повышению иммунитета. Все дело в увеличении уровня гемоглобина в крови.
- Люди, которые долгое время живут вместе, становятся похожими друг на друга.
- Комедийные актеры и весельчаки в компаниях больше подвержены депрессии, чем остальные люди.
- Сильные эмоции искажают память и являются причиной ложных воспоминаний.
- Если вы никак не можете остановить поток своих мыслей ночью, встаньте и запишите их. Это успокоит ваше сознание, и вы сможете уснуть.

Отвечать на сканворд
 По горизонталу: Борт, Кобо, Зевонок, Нора, Лага, Клязунчик, Каса, Солдат.
 Вверх, Мартем, Сухуми, Тучь, Арам.
 По вертикали: Семя, Нота, Галера, Бона, Завеш, Пурк, Тену, Апп, Рысь, Внук.
 Засуха, Анонс, Бур, Истома, Скука, Рим.