



## Кубок Федерации профсоюзов ДНР – у сборной команды железнодорожников

10 сентября в Донецке на базе Республиканского спортивного комплекса «Олимпийский» прошла первая спартакиада на Кубок Федерации профсоюзов ДНР. Одержав победу над всеми сборными командами восьми отраслевых профсоюзов, первое место в общем зачете заняли железнодорожники-члены ПРОФДОНЖЕЛ.

Состязания, так удачно завершившиеся для нашей команды, были организованы Федерацией профсоюзов ДНР совместно с Донецким республиканским центром физического здоровья населения «Спорт для всех» и РСК «Олимпийский». Как отметил, открывая мероприятие, председатель Федерации профсоюзов ДНР Максим Паршин, основным залогом успешного проведения межотраслевых соревнований стала партнерская сплоченность всех организаторов и участников, которые, несмотря на тяжелую эпидемиологическую ситуацию, смогли собраться силами и

духом, обеспечить достойные условия и соответствующие меры предосторожности для того, чтобы спартакиада состоялась. Максим Паршин поблагодарил партнеров, помогавших в ее подготовке, и выразил уверенность, что выступления участников будут результативными и успешными.

В ходе турнира железнодорожники-члены ПРОФДОНЖЕЛ соревновались с командами, неоднократно показывавшими высокий уровень спортивных навыков. Среди них – сборные профсоюзов работников агропромышленного комплекса, газового хозяйства, здравоохра-

нения, образования и науки, энергетики и электротехнической промышленности, металлургической и горнодобывающей промышленности, Министерства по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, а также Министерства доходов и сборов Донецкой Народной Республики – всего около 200 спортсменов.

Приветствуя организаторов и участников спартакиады, министр молодежи, спорта и туризма ДНР Александр Громаков пожелал успехов в состязаниях и, в частности, сказал:

– Одно из самых главных в жизни каждого человека – это его здоровье. А занятия физической культурой и спортом способствуют укреплению здоровья, помогают развивать целеустремленность, командный дух. Вы, участники сегодняшних соревнований, являетесь примером для своих коллег,

своих семей и подрастающего поколения. В добрый путь!

Несмотря на высокий класс физкультурной подготовки соперников сборная ПРОФДОНЖЕЛ сумела доказать приверженность Донецкой железной дороги спортивным традициям и свое умение быть лучшими во всем.

Как отметил заместитель председателя ПРОФДОНЖЕЛ Андрей Писаренкин, спорт всегда был одним из приоритетных направлений профсоюзной деятельности на дороге.

– За время своего существования наш профсоюз сумел достойно заявить о себе, как о серьезной общественной организации, в частности, уделяющей большое внимание физкультурному развитию коллектива и возможности посещения трудящимися спортивных комплексов на льготных условиях, – отметил он.

(Продолжение на стр. 2)

# Очередной этап завершен

23 сентября Генеральный директор – председатель правления ТК «Железные дороги Донбасса» Василий Назарян проинспектировал ход выполнения работ по восстановлению электрификации и инфраструктуры на участке Фашевка – Чернухино – Дебальцево.

На участке Дебальцево-Сорт. – Чернухино в границах ГП «Донецкая железная дорога» выполнены все запланированные мероприятия по восстановлению 1,6 км контактной подвески. На станции Чернухино и на перегоне Чернухино – Фашевка ГУП ЛНР «Луганская железная дорога» установлено 130 опор контактной сети, заменено 15 новых ригелей, смонтировано более 2000 штук металлических конструкций. Продолжаются работы по раскатке проводов воздушной линии продольного электроснабжения. На данный момент выполнены работы по ремонту 10 км кабеля СЦБ в четной горловине станции Чернухино.

На перегоне Чернухино – Фашевка произведен ремонт 1,4 км кабельных сетей СЦБ и отпаяв кабеля



связи, а также 8 км магистрального кабеля. В работах по восстановлению электрификации и инфраструктуры на участке Фашевка – Чернухино – Дебальцево задействованы специалисты дистанций электроснабжения, сигнализации и связи Донецкой и Луганской магистралей, а также работники ТЧ-Дебальцево ГП «Донецкая железная дорога». С привлечением работников ПЧ-Штеровка ГУП ЛНР «Луганская железная дорога» выполнено вос-

становление пути №8 на станции Чернухино. Кроме этого, на перегоне Чернухино – Фашевка произведены работы по установке недостающего и поврежденного рельсового скрепления железобетонных шпал в количестве 4508 единиц.

Завершение всех запланированных работ по восстановлению электрификации и инфраструктуры на участке Фашевка – Чернухино – Дебальцево намечено на конец 2021 года.

## Информационное пространство дороги

Информационно-вычислительный центр ГП «Донецкая железная дорога», несмотря на автономное существование от иных железнодорожных информационных систем, трудится над развитием внутреннего информационного пространства по видам деятельности ГП ДЖД.

Ввиду того, что с 01.12.2020 года Автоматизированная система «Интегрированная обработка маршрута машиниста» прекратила свою работу, перед специалистами ИВЦ была поставлена задача по автоматизации расчетов эксплуатационных показателей деятельности дороги. Специалисты центра совместно с работниками локомотивного хозяйства, службы статистики, проанализировав данные из введенных и обработанных маршрутов машиниста, разработали способ обработки данной

информации, которая легла в основу отчетных форм о выполнении скорости по дороге, о выполнении среднего веса поезда, о резервном пробеге, о выполнении основных эксплуатационных показателей (Итоги) как в плечах обслуживания, так и в границах магистрали.

На сегодняшний день автоматизированный пономерный учет наличия, состояния и использования грузовых вагонов основывается на имеющихся картотечных данных на вагоны и на основании информации, введенной в автоматизированные системы и АРМ уточнения категории вагонов, изменяющие данные о вагоне. Количество тех или иных вагонов определяется, исходя из информации на вагон на запрашиваемую дату и время. В ближайшее время рассматривается возможность разработки автоматизированного пономерного учета вагонов идентичного станционным формам отчетности.

# Кубок Федерации профсоюзов ДНР – у сборной команды железнодорожников

(Окончание. Начало на стр. 1)

Еще на старте турнира Андрей Писаренкин заявил, что уверен в успехе команды железнодорожников, зная, с каким энтузиазмом и воодушевлением каждый из участников нашей сборной подошел к началу спартакиады.

Наша команда из семнадцати человек была представлена активистами первичных профсоюзных организаций и Молодежного совета ПРОФДОНЖЕЛ, а также ДФСК «Локомотив» – кузницы спортивных талантов на Донецкой магистрали.

Как рассказал главный организатор нашей сборной – руководитель дорожного физкультурно-спортивного клуба «Локомотив» Евгений Корытченков, мы всегда готовы к любым вызовам.

– Работники Донецкой железной дороги – члены нашего профсоюза, занимающиеся в ДФСК, с удовольствием принимают участие в соревнованиях различного уровня. Благодаря подготовке и достижениям каждого из них, Донецкая железная дорога доказывает, что является одним из самых спор-

тивных предприятий в Республике. Мы стараемся поддерживать увлечения и стремления всех наших спортсменов, поэтому, видимо, и получили в итоге такую сборную, где многие готовы показывать себя сразу в нескольких видах спорта – индивидуальных и командных, силовых и циклических.

Нашим спортсменам было где себя проявить: участники спартакиады соревновались в баскетболе «3 на 3», гиревом спорте, дартсе, легкоатлетической эстафете, прыжках в длину с места.

Первыми себя проявили наши бегуны – именно в легкоатлетической эстафете железнодорожники одержали свою первую победу на спартакиаде. По словам участниц эстафеты Анастасии Бабиной и Анастасии Барабаншиковой, в ходе соревнования они были настроены на победу, чувствовали поддержку своей команды и при этом не забывали болеть за своих коллег в других видах спорта. Поддержал напарниц по эстафете и Олег Сучок – сотрудник службы материально-технического обеспечения ГП

«Донецкая железная дорога».

– Я занимаюсь спортом с трех лет, и сейчас, в свои двадцать пять, прекрасно понимаю, насколько важную роль физическая подготовка играет в моей жизни, – рассказал он. – И нынешняя спартакиада, и любые другие соревнования – отличный способ посмотреть, на что каждый способен. Всем советую вести здоровый образ жизни, заниматься спортом и просто поддерживать себя в хорошей форме!

Уверенность в определяющей роли физкультуры и спорта в нашей жизни выразил и серебряный призер спартакиады в соревнованиях по прыжкам с места, председатель Молодежного совета ПРОФДОНЖЕЛ Владислав Алексанов.

– Несомненно, такие мероприятия идут на пользу каждому из нас и коллективу в целом, – отметил он. – Особенно ценно, что в большинстве своем наша команда представлена молодежью – то есть будущим нашего предприятия, которому просто необходимы силы и здоровье. Кроме того, бесценным опытом

## До новых встреч!

26 сентября на станции «Пионерская» состоялась торжественная линейка, посвященная закрытию 49 сезона движения поездов на Детской железной дороге. На мероприятии были подведены итоги учебно-производственной практики 2021 года.

Во время мероприятия юным железнодорожникам, активно участвовавшим в жизни Малой магистрали, были вручены грамоты и ценные призы, звучали искренние слова поздравлений и напутствия.

– Поздравляю вас с окончанием летней учебно-производственной практики, – обратился к ребятам начальник Детской железной дороги Александр Евтушенко. – Каждый сезон движения поездов – для нас уникальный, а стартовавший 1 мая 2021 года многим из вас запомнился яркими праздниками. Фирменный поезд «Донецкие Зори» отправлялся в рейсы по выходным и праздничным дням точно по расписанию, и насладиться путешествием смогли все желающие. На станции «Шахтерская» была создана фотозона, где все желающие могли сфотографироваться с любимыми мультипликационными героями. На станции «Пионерская» проводился конкурс рисунков на тему «Охрана труда глазами детей». В течение пяти месяцев здесь отмечались народные праздники, проводились спортивные соревнования. Но самое главное, что у вас появились новые друзья и вы многому научились.

Донецкую детскую железную дорогу им. В. В. Приклонского можно без преувеличения назвать уникальным объектом. Главная цель этого учебного учреждения профориентационного характера – подготовка будущих квалифицированных кадров для ГП «Донецкая железная дорога» и популяризация железнодорожного транспорта.

– В период с 1 мая по сентябрь 2021 года на Донецкой детской железной дороге им. В.В. Приклонского было перевезено более 15 тысяч пассажиров, из них 6 977 детей и 8 143 взрослых. Оказана помощь и перевезено бесплатно более 140 детей льготных категорий, – подвел итоги работы в период летних пассажирских перевозок Александр Евтушенко. – Также проводились экскурсионные поездки для учащихся общеобразовательных школ, посещающих пришкольные лагеря. Перед посадкой в поезд мальчишкам и девчонкам рассказывали о Правилах поведения детей на объектах железнодорожного транспорта.

Следующий сезон на Донецкой детской железной дороге станет юбилейным – 50-м! И ребята уже сейчас с нетерпением ждут его начала.

является работа в команде с коллегами из разных подразделений дороги, из разных городов.

В личных состязаниях на спартакиаде также лидировали наши железнодорожники. Первое место по прыжкам в длину занял Антон Сумин, золотым призером в составе эстафетной четверки легкоатлетов стал Иван Штурхецкий; Роман Шаталов завоевал серебро в гиревом спорте.

За Кубок Федерации профсоюзов ДНР в составе команды ГП «Донецкая железная дорога» также боролись: Антон Емец, Александр Забыренко, Николай Курик, Эдуард Демченко, Евгений Ткачев, Юлия Похилко, Евгения Смирнова, Сергей Смотров, Виталий Песчанский и Мария Черкасская. В итоге, благодаря индивидуальным результатам и общим усилиям наших спортсменов, сборная железнодорожников-членов ПРОФДОНЖЕЛ стала безоговорочным победителем соревнований. Поздравляем наших!

Александр КОВАЛЕНКО

# Живая защита Донецкой магистрали

Каждое третье воскресенье сентября отмечается День работников леса. На Донецкой железной дороге это профессиональный праздник сотрудников Ясиноватской дистанции защитных лесонасаждений – людей, которые не только украшают и озеленяют Донецкую магистраль, но и создают ее живую защиту.

В архивах ГП «Донецкая железная дорога» сохранился приказ, свидетельствующий о создании предприятия – 2-й районной производственной конторы по живой защите пути ст. Ясиноватая и назначении ее первым руководителем тов. Кочкаря. Датирован документ 26 октября 1943 года. Но использовать лесонасаждения для защиты железнодорожных путей от снежных заносов и пыли начали значительно раньше, и именно в Донецком крае были сделаны первые опытные посадки деревьев.

В 1877 году для защиты пути от снежных заносов и других неблагоприятных климатических факторов на Курско-Харьково-Азовской железной дороге впервые в Российской империи ботаником-лесоводом Николаем Кирилловичем Срединским были начаты работы по созданию многорядных листовых живых защит. Первая лесная посадка вблизи станции Никитовка на степной возвышенности в 1000 футов над уровнем моря имела небольшую площадь.

Опыт работы первых небольших звеньев лесопосадок вдоль линии колеи в зимний период дал хорошие результаты, и в последующие годы снегозащитные лесные полосы были распространены практически по всем железным дорогам.

Сегодня в штате Ясиноватской дистанции защитных лесонасаждений работает 39 сотрудников. Это лесорубы, вальщики леса, рабочие на лесохозяйственных работах, рабочие зеленого строительства, трактористы с уклоном работы на сельскохозяйственном навесном оборудовании (плуги, роторные косилки, дробильные машины), опрыскиватели, мастера леса и водители. Эти специалисты, под контролем которых находится порядка 4 тыс. га защитных лесонасаждений, обеспечивают целый комплекс работ. Среди них – создание озеленительных насаждений, разреживание древостоя, санитарные рубки, выращивание саженцев, лесокультурная опашка и ряд других.

– Коллектив у нас замечательный, сотрудники добросовестные и ответственные, многие родному предприятию посвятили всю свою жизнь, – рассказывает начальник Ясиноватской дистанции защитных лесонасаждений Анатолий Краус. – На них можно полностью положиться, и я всегда знаю, что необходимый объем работ будет выполнен качественно и в кратчайшие сроки.

Одной из важнейших функций предприятия является создание новых, сохранение ранее созданных снегозащитных, ветроослабляющих, почвозащитных, озеленительных и других лесонасаждений в полосе отвода на Донецкой железной дороге и уход за ними. Чтобы зеленая защита дороги могла противостоять неблагоприятным природно-климатическим условиям и обеспечивать защиту железнодорожного пути, осуществляются планомерно-предупредительные и лесохозяйственные работы в эксплуатационных лесонасаждениях.

– На территории Донецкой железной дороги защитные лесополосы растянулись более чем на 1700 км, – объясняет Анатолий Краус. – Они оберегают путь не только от снежных или песчаных заносов, но и от селей, оползней, водных потоков, эрозии почв, других природных явлений, неблагоприятных для функционирования железнодорожного транс-

порта. В зимний эксплуатационный период посадки вдоль железнодорожных путей прикрывают линии электропитания, связи, СЦБ от вредного воздействия ветра и гололедных отложений. Кроме того, защитные лесонасаждения снижают силу ветра, что способствует увеличению скорости подвижного состава на перегонах, экономии горюче-смазочных материалов и электроэнергии.

Работа в Ясиноватской дистанции защитных лесонасаждений ведется круглый год. Например, регулярно проводятся санитарно-оздоровительные рубки – вырубка сухостойных и поврежденных вредителями и болезнями леса деревьев и кустарников; расчистка захламленности с уборкой поваленного сухняка, хвороста, порубочных остатков, ветроломных и снеголомных деревьев. Также проводятся габаритные рубки – это вырубка деревьев и кустарника под линиями ЛЭП для обеспечения видимости знаков, сигналов, габаритов вдоль железнодорожного пути. Весной и осенью проводится вырубка деревьев и кустарника для обеспечения видимости на железнодорожных переездах.

– Только за 9 месяцев 2021 года сотрудниками нашей дистанции выполнены санитарно-оздоровительные мероприятия в лесонасаждениях на площади около 70 га, – рассказал Анатолий Краус. – Это выборочно-санитарные рубки, расчистка захламленности, габаритная рубка, рубка кустарника для улучшения защитных свойств насаждений, рубка кустарника на железнодорожных переездах. Уход за озеленительными насаждениями выполнен



на площади 6,0 га, на площади 113 га очищена полоса отвода от нежелательной древесно-кустарниковой растительности, проведена борьба с карантинными сорняками на площади 55 га. Кроме того, производилась вырубка просек, обрезка и вырубка аварийных деревьев под линиями ЛЭП на станциях и перегонах.

В среднем за год работы сотрудника дистанции охватывается около 200 га площади.

– Самая горячая пора в дистанции – весна, когда после снежных заносов в насаждениях много поврежденных и упавших деревьев, начинается вегета-



ционный период у нежелательной древесно-кустарниковой растительности. Чтобы не допустить зарастания полосы отвода, железнодорожных переездов, линий электропередачи, работники ПЧЛ регулярно проводят обрезку, производят выборочно-санитарную рубку, вырубку кустарника, ухаживают за изгородью, – объясняет Анатолий Краус. – Уход ведется как механизированным, так и ручным способом.

В состав Ясиноватской дистанции защитных лесонасаждений входят Ясиноватский, Донецкий, Криничанский, Иловайский, Дебальцевский участки, лесопитомник по станции Криничная и оранжерея по станции Ясиноватая.

В Криничанском производственном участке на данный момент работает 8 человек. Эти люди обслуживают территорию более чем в 900 га. Вот уже более 10 лет руководит этим небольшим, но очень дружным коллективом Людмила Дзыговская.

– В 1991 году я окончила Винницкий техникум железнодорожного транспорта, получила специальность «Лесное хозяйство», – рассказала Людмила Михайловна. – По распределению меня направили мастером лесных культур в Иловайскую дистанцию защитных лесонасаждений. Уже 30 лет я работаю на Донецкой железной дороге.

Территория, которую обслуживают сотрудники Криничанского производственного участка, расходуется от станции Криничная до станций Углегорск, Горловка, Нижняя Крынка, Енакиево, Макеевка, Ханженково.

– В настоящее время мы выполняем большую работу в полосе отвода – производим очистку от кустарников и сухостоя, проводим габаритные рубки, рубки ухода в защитных лесонасаждениях и рубки видимости переездов, продолжим борьбу с карантинными сорняками, проводим обрезку деревьев, – объясняет специфику работы Людмила Дзыговская. – Очень радует, что я работаю бок о бок с людьми, преданными своему делу. Они трудятся на предприятии не один десяток лет и душой болеют за свою работу.

Стараниями сотрудников Ясиноватской дистанции защитных лесонасаждений Донецкая железная дорога имеет прекрасный праздничный вид. Здесь выращивают цветы, кустарники, плодовые, декоративные листовые и хвойные саженцы, которые в дальнейшем используются для озеленения территорий структурных подразделений ГП «Донецкая железная дорога».

В Криничанском лесопитомнике работники дистанции сейчас занимаются сбором семян для дальнейшего выращивания саженцев деревьев и кустарников. Работа, признаются, кропотливая, требующая особой подготовки.

– На данный момент сотрудники

Криничанского лесопитомника занимаются сбором семян шиповника, алычи, груши, абрикоса, туи. Эта процедура выполняется вручную, – объясняет технологию Анатолий Краус. – Затем производится их переработка на станках, стратификация – помещение семян на некоторое время (от 1 до 8 месяцев в зависимости от породы) во влажную холодную среду до наклевывания. Потом проводится посев семян в школки. Уход за посевом мы осуществляем как вручную, так и механизированно, далее проводим окулировку – прививание кусочка черенка с набухающей почкой.

Приобрести саженцы плодовых и декоративных деревьев, кустарников, саженцев роз все желающие могут в лесопитомнике ПЧЛ на станции Криничная по адресу: улица Вавилина, 29.

Оранжерея – особое место в Ясиноватской дистанции защитных лесонасаждений. На площади практически в 10 акров выращивается несколько десятков видов рассады цветов и деревьев.

– В открытом грунте мы выращиваем сосну крымскую, тую, бересклет. В оранжерее, которая представляет собой накрытое стеклом сооружение площадью около 300 м. кв – альстермерии, гиппаструмы, каллы, – рассказал Анатолий Краус. – Сейчас мы проводим уходные работы за растениями, собираем семена цветов, готовим оранжерею для работы зимой.

Особое внимание в Ясиноватской дистанции защитных лесонасаждений уделяется вопросам охраны труда. Для этого на предприятии проводятся обучение сотрудников, ведутся повторные и целевые инструктажи.

– Рабочие, выполняющие работы, обязаны знать и выполнять требования инструкций по охране труда по кругу своих обязанностей, четко выполнять указания руководителя работ, пройти инструктаж и обучение по технике безопасности и получить соответствующее удостоверение, – объясняет Анатолий Краус. – Рабочие обязаны знать устройство мотоинструментов и назначение всех частей механизмов, а также правила ухода за ними, правила обмена сигналами между работниками в процессе работы. Работы необходимо выполнять в спецодежде, спецобуви и с использованием индивидуальных предохранительных приспособлений, предосторожных нормами для соответствующих процессов.

Сейчас в Ясиноватской дистанции защитных лесонасаждений готовятся к зиме. На площади более 400 м. кв выполняется ремонт мягких кровель производственных зданий и сооружений, проводятся работы по утеплению окон и дверей, по Ясиноватскому производственному участку ведется подготовка теплицы для работы зимой.

# Каждое воспоминание – на вес золота

Восьмого сентября в Донецкой Народной Республике отметили знаменательную дату – День освобождения Донбасса от фашистских захватчиков. В этот день мы вспоминаем тех, кто героически защищал свою землю с оружием в руках, самоотверженно работал в тылу, чтим память погибших.

Для семьи иловайчанина Евгения Сидоренко, представителя известной династии железнодорожников, День освобождения Донбасса – праздник со слезами на глазах. В его роду всегда свято чтит традиции, и сам Евгений Николаевич по крупицам собирает данные о родственниках, которые в 1941 году взяли в руки оружие и встали на защиту родной земли. Фактов о его дедах-фронтовиках сохранилось, к сожалению, немного, и каждый документ, каждая фотография, каждое воспоминание – на вес золота.

Два родных деда Евгения Николаевича воевали на фронтах Великой Отечественной. Когда началась война, его дед по материнской линии Шавшин Алексей Федорович прошел срочную войсковую службу. Оттуда и был призван на фронт. Воевал на Кавказе в дивизии горных стрелков – воинском соединении, предназначенном для ведения боевых действий в горной местности. Во время одного из боев в сентябре 1943 года Алексей Федорович погиб.

Дед по линии отца Федор Николаевич ушел на фронт добровольцем, как только узнал о нападении фашистов.

– Когда началась война, мой дед работал дежурным на станции Закадычное, – рассказывает Евгений Сидоренко. – Он пошел по стопам своего отца Николая, который в свое время работал стрелочником на станции Матвеев Курган. В 1941 году у Федора Николаевича уже была большая семья – жена Прасковья и четверо детей: двое мальчиков – Николай и Алексей и две девочки – Александра и Ольга. Жили они тихомирно в селе Закадычное. Война стала ударом, как гром среди ясного неба, для них, для всех родственников, друзей, односельчан.

Информацией о полном боевом пути фронтовика внук, к сожалению, не располагает. Но доподлинно известно, что Федор Сидоренко принимал участие в Донбасской наступательной операции, благодаря которой удалось прорвать укрепленный оборонительный рубеж вермахта на западном берегу реки Миус.

– Деда дома ждала семья, они часто получали от него письма, которые приходили по фронтовой почте, – рассказывает Евгений Николаевич. – Во время освобождения Донбасса он был наводчиком на «Катюше». В сентябре 1943 года при освобождении Макеевки он вместе с сослуживцами во время передислокации попал под вражеский артиллерийский обстрел. Там и погиб. Уже потом родственники разыскали место его захоронения в Макеевке.

Радостное событие – момент освобождения родного Донбасса от немецких фашистов семья Федора Николаевича встретила вместе с известием о его гибели – похоронку, пряча глаза, жене героя Прасковье Зиновьевне вручил сельский почтальон.

После войны по стопам отца-железнодорожника пошла старшая дочь Александра Федоровна. Некоторое время она работала нарядчиком локомотивных бригад в локомотивном депо Иловайск, но после замужества переехала в Амвросиевку и сменила работу.

Один из сыновей Федора Сидоренко – Николай Федорович продолжил дело отца. Он окончил Таганрогский железнодорожный техникум, пошел работать на паровоз. В 1949 году Николай Сидоренко окончил школу машинистов, был направлен на работу в Иловайск. Этому призванию он посвятил всю свою жизнь.

Оба сына Николая Федоровича стали железнодорожниками. Младший,



Виктор, окончил Славянский железнодорожный техникум, работал помощником машиниста. Но любимому делу молодой человек смог посвятить всего 5 лет своей жизни. Из-за трагического стечения обстоятельств семья потеряла дорогого человека, предприятие – подающего надежды специалиста.

Наш собеседник – Евгений Николаевич Сидоренко посвятил железной дороге более 40 лет. После окончания Славянского железнодорожного техникума работал помощником машиниста, затем машинистом дизель-поезда. На пенсию Евгения Сидоренко провожали всем дружным коллективом. Со многими коллегами-железнодорожниками он и сейчас поддерживает тесные теплые отношения. Он всегда интересуется, как живет родная дорога, ритмично ли стучат колеса, и уверенно ли бьется стальное сердце Иловайска.

– Когда мой сын Максим был совсем маленьким, он любил после моего возвращения из очередной поездки забираться ко мне на руки и, глядя прямо в глаза, спрашивать: «Пап, ну что? Поехали?» – вспоминает Евгений Николаевич. – Жена смеялась и говорила: «Еще один железнодорожник растет!»

Так и вышло. Максим окончил Ясиноватский профессиональный лицей же-

лезнодорожного транспорта. Сейчас он работает машинистом дизель-поезда.

Дочь Евгения Николаевича Елена окончила Донецкий институт железнодорожного транспорта. Она – инженер по техническому обучению на станции Иловайск. На железной дороге работает и зять Владимир. Он – дежурный по станции Иловайск. Невестка Елена работает дежурной по вокзалу Иловайск.

– Для всей нашей семьи Донецкая железная дорога – это не просто место работы, – признается Евгений Сидоренко. – С ней у всех нас связано огромное количество воспоминаний, впечатлений, переживаний и надежд. Для нас это главная тема разговоров во время семейных застолий и просто дружеских встреч. С Днем Победы, Днем освобождения Донбасса и Днем железнодорожника у нас связано много традиций. Но самая главная, что в эти дни мы обязательно вспоминаем наших предков – фронтовиков, тружеников тыла, которые внесли неоценимый вклад в Победу и в восстановление практически выжженной земли Донбасса. Мы не теряем надежды, что уже скоро в нашем крае настанет мир и снова вернется спокойная размеренная жизнь.

Елена СУШКОВА

## Праздник людей серебряного возраста

Первого октября во всем мире отмечается Международный день пожилых людей. Считаю, что это замечательный праздник, потому что люди преклонного возраста своим честным трудом заслужили уважение и любовь.

Молодые привычно проходят мимо домов, больниц, Дворцов культуры, театров, скверов, площадей, даже не задумываются, как они появились. Им трудно представить, что в 1943-м году, после оккупации, Донбасс лежал в руинах, а освободили и восстанавливали города и села их родные деды-прадеды.

Почти у всех наших пенсионеров-железнодорожников по 30-40 лет трудового стажа. Те, кому сейчас за 90 лет, а в нашей ветеранской организации Донецкой железной дороги их немало, вспоминают, в каких условиях, с какими примитивными инструментами, на каких несовершенных машинах и механизмах работали они в те годы. Например, почетный железнодорожник Николай Дмитриевич Дергачев, которому 22 сентября исполнилось 93 года, в паровозное депо Родаково пришел в 1945 году поездным кочегаром. Потом стал помощником машиниста, машинистом паровоза, тепловоза, машини-

стом-инструктором локомотивных бригад. То есть, он стал непосредственным участником гигантского технического прогресса, происшедшего на транспорте в те годы.

Нелегкие годы Великой Отечественной войны героически перенесла пенсионерка-железнодорожница Сульгина Лидия Дмитриевна, 1920 года рождения. Родилась она в Ярославской области городе Гаврилов-Ям. Там окончила 7 классов, получила профессию портного по пошиву мужской одежды. Затем окончила курсы радистов, работала в штабе Красноярского округа. Но по состоянию здоровья была комиссована и направлена под Ленинград рыть окопы. После окончания войны в 1946 году вышла замуж, родила двух детей: дочь и сына. На восстановление Донбасса приехала с семьей в 1954-м. Сначала работала нянечкой, потом поступила на железную дорогу. Более 30 лет Лидия Дмитриевна проработала сигнальником

на станции Иловайск. А после выхода на пенсию еще 3 года работала нянечкой в железнодорожной поликлинике.

Как человека с добрым сердцем и золотыми руками на Донецкой железной дороге до сих пор вспоминают пенсионера-железнодорожника Тычинского Ивана Михайловича, 1932 года рождения. Он – замечательный семьянин, который вместе с женой воспитал и вырастил двух сыновей, отличный работник, который более 15 лет посвятил Иловайской дистанции пути.

Более 40 лет проработал на Донецкой железной дороге Терешкин Валентин Иванович. Начинал в послевоенном 1945 году стропальщиком в паровозном депо Дебальцево Запад, в 1955 году был переведен на должность поездного кочегара, затем был перучен на специальность «Помощник машиниста». Так началась трудовая деятельность Валентина Ивановича в локомотивном депо Дебальцево-Сортировочное. В 1970 году Иван Тычинский после прохождения многочисленных курсов был переведен машинистом тепловоза локомотивного депо Дебальцево-Сортировочное. В этой долж-

ности и вышел на заслуженный отдых.

Степан Иванович Яцкин на Донецкую железную дорогу пришел, когда ему было всего 17 лет. Начинал кочегаром, потом работал слесарем, помощником машиниста, машинистом тепловоза. В этой должности Степан Иванович и вышел на пенсию в августе 1987 года. Но и после этого он почти 4 года работал на Донецкой магистрали.

Каждый из наших ветеранов-железнодорожников может рассказать о том, как на их рабочие места приходила автоматика, появлялись новые, современные инструменты, умные машины, внедрялись новые виды связи, проводились колоссальные реконструкции. Хочется обратиться к ныне работающим железнодорожникам: цените то, что вам досталось от ветеранов, и двигайте дальше научно-технический прогресс. Теперь ваша очередь подумать, в каких условиях будут работать ваши дети и внуки.

Будучи начальником службы кадров и социальных вопросов, я многим железнодорожникам давала путевку в жизнь. Про-

шли годы, и те, кто, кажется, только вчера трудоустроивался на железную дорогу, сегодня готовятся уходить на заслуженный отдых. Волнуются, спрашивают, есть ли жизнь на пенсии? Отвечу сразу всем: да, есть. А какой она будет – скучной и серой или яркой, насыщенной интересными событиями, наполненной любимыми занятиями, будет зависеть от каждого из вас. Помните, на пенсии начинается новый, счастливый этап жизни. Входите в серебряный возраст с прямой спиной, носите морщинки гордо, как ордена.

От всей души поздравляю каждого из 10-тысячной гвардии ветеранов войны и труда, пенсионеров дороги с чудесным, красивым осенним праздником – Днем пожилых людей. Особые слова благодарности адресую нашим прекрасным долгожителям, перешагнувшим 90-летний рубеж. Всем желаю крепкого здоровья, счастья, благополучия. Счастливой нам всем старости!

Татьяна СУПРУНОВА,  
председатель Объединения ветеранов войны и труда Донецкой железной дороги

# Ион Казаринов: человек-легенда



Ион Георгиевич КАЗАРИНОВ - второй слева

Станцию Иловайск Ион Георгиевич Казаринов возглавил в ноябре 1959 года. Ему тогда исполнилось 33 года, но за его плечами уже была суровая школа жизни, прекрасное по тому времени образование и приличный опыт работы.

Родился и вырос Ион в многодетной семье в деревне Буречь Иркутской области. В 1942 году пятеро несовершеннолетних детей осиротели, так что парень рано познал цену хлеба насущного.

Несмотря на все тяготы и лишения, он хорошо учился в школе и стремился получить образование. В 1946 году окончил с отличием 4-годичную школу по подготовке военных техников транспорта, а после учебы в Новосибирском военном институте получил диплом инженера транспорта.

На Амурском отделении дороги И. Г. Казаринов работал дежурным по парку, старшим помощником начальника станции, главным инженером станции. Потом был направлен на Донецкую железную дорогу. На Славянском отделении работал начальником грузового отдела, а после ликвидации отделения возглавил станцию Дружковка. Все ступени карьерной лестницы Казаринов прошел легко, зарекомендовав себя грамотным инженером и способным организатором.

Коллеги Иона Георгиевича, работавшие с ним в 60-70-е годы прошлого столетия, говорили, что на станцию Иловайск его позвало время. Именно тогда на железнодорожном транспорте начиналась техническая революция, и именно тогда были востребованы его знания, опыт и организаторский талант.

Хотя станция Иловайск и входила в число 120 решающих станций Советского Союза, она была неразвита, работала на ручном управлении и буквально захлебывалась от наплыва поездов. Дело дошло до того, что существенно повлиять на негативные процессы уже не могли ни руководство отделения дороги, ни руководство станции. А ведь в те годы отделение дороги возглавляли маститые руководители!

Модернизация главного Кавказского направления нужна была для увеличения скорости продвижения грузов и пассажиров, увеличения веса и длины поездов, обеспечения безопасности и улучшения условий труда. На смену паровозам должны были прийти электровагоны и тепловозы. Требовалась замена двухосных вагонов с винтовой стяжкой на четырехосные и шестиосные на автосцепке.

Планами МПС предусматривалась

электрификация главного хода от Харькова до Ростова через станции Славянск, Иловайск, Таганрог. Размах строительства и сроки ввода объекта в эксплуатацию свидетельствовали о серьезных намерениях в обновлении транспорта.

Работы по электрификации главного хода и станции Иловайск стали серьезным испытанием для коллектива отделения дороги, тем более что все строительные-монтажные работы выполнялись, как говорят, «под колесами», то есть, без перерыва в движении поездов. Но уже в декабре 1960 года иловайчане вместе со строителями и монтажниками в торжественной обстановке встретили первый прибывший из Славянска электровагон.

Замена паровозов на электровагоны и тепловозы сразу же высветила наиболее острую проблему, сдерживающую перевозочный процесс: стрелочное хозяйство на ручном управлении стало наиболее уязвимым в эксплуатационной работе. Уже в 1961 году работы по электрической централизации стрелок и сигналов были развернуты не только в Иловайске, но и на главном ходу. Производилась полная замена рельсовых цепей и источников их питания. От станции Иловайск до станции Кошкино Северо-Кавказской железной дороги полностью заменили устаревшую автоблокировку, уложили десятки километров кабеля. Только на станции Иловайск перевели с ручного управления более 350 стрелок. Ввод новых устройств СЦБ и электрической централизации стрелок стали очередным серьезным испытанием и для коллектива станции Иловайск. Опять же на плечи станционников легла масса проблем, связанных с подготовительными работами, выделением «окон» для производства работ. В техническом обучении нуждались буквально все работники, особенно дежурные по станции, руководители смен. От качества обучения людей зависело благополучие всего коллектива и безопасность каждого работника. И здесь опять пригодился знания и опыт И.Г. Казаринова. Он сам садился за пульт табло на посту ЭЦ и учил дежурных по станции.

В 1964 году Казаринов был переведен на работу в аппарат Иловайского отделения дороги, а в 1969-м назначен начальником отделения. Теперь перед ним открывались новые горизонты, новые возможности. Он был полон идей и хорошо знал, как их реализовать.

Строительный бум по развитию хозяйства железной дороги с каждым

Если бы в Иловайске составлялся рейтинг хозяйственных руководителей, внесших наиболее весомый вклад в развитие города и железнодорожного узла, то одну из лидирующих позиций в нем обязательно заняло бы имя Иона Георгиевича Казаринова, 95-летний юбилей которого отметили 23 сентября. В тандеме с легендарным Виктором Приклонским он сумел мобилизовать трудовой коллектив отделения дороги на выполнение масштабных работ по модернизации транспортной инфраструктуры, развитию социальной сферы, благоустройству города.

днем набирал обороты, и иловайчане в этой работе продолжали сохранять лидирующие позиции. Хозспособ все больше и больше внедрялся на отделении дороги.

В локомотивном депо были введены в эксплуатацию новый цех с высокопроизводительной поточной линией по ремонту дизелей. Построены пункты технического обслуживания электровагонов переменного и постоянного тока, служебно-технический корпус, столовая, дом отдыха локомотивных бригад.

Вагонники были удостоены золотой медали ВДНХ СССР за создание на станции Каракуба первого на сети железных дорог страны механизированного пункта по подготовке вагонов под погрузку с установкой вагоноремонтных машин «Донбасс». Такой же механизированный пункт был сооружен и по станции Харцызск. Для работников ПТО построены современные санитарно-бытовые корпуса, в вагонном депо Иловайск введена в эксплуатацию столовая на 110 посадочных мест.

В Иловайской дистанции сигнализации и связи выросло трехэтажное здание КИП, своими силами была изготовлена технологическая оснастка и внедрен централизованный метод ремонта и замены приборов СЦБ и связи. В основном силами этой дистанции и созданного СМП-417 в 1976 году на всех 32 станциях отделения было завершено оборудование устройствами ЭЦ.

В 70-е годы хорошо развивалось и хозяйство путейцев. В дистанции пути Иловайск и Амвросиевка, в ПМС-191 своими силами подняли служебно-бытовые здания, столовые, гаражи, реконструировали и дополнили станочным оборудованием мастерские.

Строительная лихорадка тех лет не обошла стороной и пассажирское хозяйство. С 1971 по 1981 годы были реконструированы вокзалы на станциях Горловка, Амвросиевка, Постниково, Щебенка, Кутейниково, Зеркальный, Закадычное, Квашино. Особое место в летописи Иловайского отделения дороги занимает строительство объединенного железнодорожно-автобусного вокзала на 1200 пассажиров, возведенного вместо старого, построенного в далеком 1903 году.

Благодаря энергии и организаторскому таланту Иона Георгиевича Казаринова 70-е годы в истории Иловайска стали самыми результативными по темпам строительства жилья. За 10 лет было построено 10 пятиэтажных домов, одна девятиэтажка и общежитие гостиничного типа. Новые квартиры получили 940 семей иловайчан.

Среди приоритетов развития социальной сферы главным Казаринов считал создание современной лечебной базы. Молодой НОД поставил задачу вытащить из старых тесных помещений больницу, поликлинику, детскую амбулаторию. Возмек в городе появились железнодорожная больница на 240 коек, поликлиника для взрослых на 750 посещений в сутки, детская больница на 60 коек и детская поликлиника на 120 посещений.

Развернувшееся в Иловайске строительство социальных объектов резко

обострило проблему теплоснабжения. Малоомощные угольные котельные уже не обеспечивали теплом социальный сектор, и перед городом встали два пути решения вопроса: либо строить крупные котельные с установкой котлов высокой производительности, либо пробивать разрешение на строительство магистрального газопровода. На крупные котельные денег не было, поэтому было решено попытаться в газификации Иловайска.

Первый визит иловайчан к министру газовой промышленности СССР Оруджеву С.А. состоялся в феврале 1975 года. В Москве в те дни стояли жгучие морозы – до минус тридцати. На столе министра лежали сотни телеграмм, в том числе и правительственные, с требованием увеличить давление в магистральных сетях системы газоснабжения. Разговор не получился, более того, Оруджев сказал, что пока он будет министром, в Иловайске газа не будет. Но ни этот, ни многочисленные последующие отказы не остановили руководство города и отделения железной дороги, и Иловайск был включен в план газификации на 1979 год.

– Как же вы меня, мужики, замордовали! – беззлобно бранился, ставя точку в газовой эпопее иловайчан, первый заместитель министра газовой промышленности СССР Василий Динков. – Звонят из ЦК, звонят космонавты, дипломаты, депутаты... Вам осталось позвать на помощь только Всевышнего!

Магистральный газопровод был построен в короткие сроки, и уже осенью 1981 года в Иловайск поступил природный газ, а через 2-3 года значительно улучшилось теплоснабжение.

1975 год стал особо значимым в жизни Казаринова. Во Всесоюзном соревновании коллектив Иловайского отделения дороги завоевал высшую в стране награду – Переходящее Красное знамя ЦК КПСС, Совета министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. Высокую оценку за свой труд получил Ион Георгиевич и от партийных органов – в истории Донецкой железной дороги он стал единственным начальником отделения, ставшим делегатом съезда КПСС.

В сентябре 1976 года Казаринов завершил трудовую деятельность на Донецкой магистрали – он был назначен заместителем начальника Северо-Кавказской железной дороги. Как говорил Ион Георгиевич, 17 лет работы в Иловайском отделении оставили самый яркий след в его биографии.

За огромный вклад в развитие города Иловайский горсовет присвоил И. Г. Казаринову звание почетного гражданина. Но, пожалуй, самой главной наградой для Иона Георгиевича осталась добрая память иловайчан о его славных делах. По инициативе Иловайского регионального совета ветеранов привокзальная площадь была названа в его честь, став еще одним подтверждением мудрой истины: «Кто помнит прошлое, у того есть будущее».

**Николай СВИСТУНОВ,**  
председатель исполкома  
Иловайского горсовета  
(1971-1982 гг.)

# Витамины – в каждой капле!

День сока – популярный, хоть и молодой, праздник. В России его ежегодно отмечают в третью субботу сентября. По мнению специалистов по правильному питанию, для современного человека соки являются одним из самых доступных способов получения витаминов, макро- и микроэлементов, органических веществ.

**Яблочный сок** – один из самых полезных и гипоаллергенных. Он богат калием, благотворно влияет на сердце, поддерживает нервную систему. Кроме того, в яблочном соке много кверцетина – вещества, которое обладает противовоспалительным действием и минимизирует вред свободных радикалов. Яблочный сок с мякотью содержит пектин – сорбент, который очищает организм от попавших извне тяжелых металлов, пестицидов, нитратов, а также конечных продуктов переваривания пищи. Калорийность яблочного сока напрямую зависит от сорта яблок, из которых он изготовлен.

**Сок сливы** по содержанию витаминов и минералов заслуженно занимает высокие позиции. Полезнее всего напиток из темных сортов слив. В его состав входят витамины группы В, бета-каротин, витамины А, С, Е, РР, а также минералы и микроэлементы, ценные кислоты органического происхождения, белки с незаменимыми аминокислотами, полезные углеводы, пищевые волокна.

Сливовый сок содержит антоцианы – вещества, защищающие от развития атеросклероза. Он понижает кислотность желудочного сока, помогает при проблемах мочевого пузыря, обладает мочегонным и легким слабительным действием, активизирует желчевыделение.

**Персиковый сок** известен своим омолаживающим действием. Он улучшает работу органов желудочно-кишечного тракта и печени, укрепляет сердечную мышцу, активизирует образование гемоглобина в крови.



Сок персика диетологи называют «соком хорошего настроения», поскольку он хорошо тонизирует, помогает лучше справиться со стрессами, избавляет от неврозов. Он также помогает противостоять инфекционным заболеваниям и неблагоприятному воздействию внешней среды.

**Виноградный сок** содержит глюкозу, фруктозу, органические кислоты, минеральные вещества, аминокислоты, а также флавоноиды, которые являются мощными антиоксидантами, замедляющими старение. За счет высокого содержания калия он благотворно влияет на работу сердечной мышцы, улучшает процессы кроветворения, нормализует кровяное давление, регулирует обменные процессы в организме, выводит токсины, снижает уровень холестерина. Сок винограда – прекрасное отхаркивающее средство, поэтому применяется при бронхите и пневмонии. Активные компоненты сока стимулируют иммунитет, защищают от инфекций, повышают сопротивляемость организма.

**Томатный сок** богат витаминами группы В, бета-каротином (провитамин А), витаминами С, РР и Е. Он содержит соединения железа, меди, марганца, кальция, калия, фтора, хрома, фосфора, серы, селена, молибдена, никеля, хлора и бора. Он обладает выраженным антисклеротическим эффектом, укрепляет стен-

ки сосудов, снижает риск развития тромбоза. Содержащийся в томате ликопин незаменим для пищеварительной системы.

**Тыквенный сок** обладает жаропонижающими, ранозаживляющими, противовоспалительными и противосклеротическими свойствами. Он является прекрасным иммуностимулирующим, общеукрепляющим средством. Соку тыквы присущи мягкое слабительное, мочегонное и желчегонное свойства.

Но тыквенный сок может принести не только пользу, но и вред. Он противопоказан при низкой кислотности желудочного сока, язве желудка, гастрите или холецистите. При сахарном диабете не рекомендуется пить сок тыквы из-за содержания в нем сахарозы.

**Свекольный сок** способствует выведению из организма солей тяжелых металлов, стимулирует работу желудочно-кишечного тракта, очищает кровь. Поскольку свекольный сок обладает специфическим вкусом, принимайте его вместе с морковным. Перед употреблением свекольный сок выдерживают в холодильнике около двух часов.

**Морковный сок** способствует улучшению зрения, работы печени и кишечника, очищает кожу и улучшает аппетит. Он обладает ярко выраженным косметическим эффектом: у тех, кто регулярно пьет морковный сок, кожа, волосы и зубы сияют здоровьем.

## Цена «золотого часа»

С 2000 года ежегодно в сентябре отмечается Всемирный день оказания первой медицинской помощи (World First Aid Day). Инициаторами проведения данного мероприятия выступили члены Международного движения Красного Креста и Красного Полумесяца.

По данным Всемирной Организации здравоохранения (ВОЗ), ежегодно в мире из-за травм, полученных в результате ДТП, ожогов, падений или утоплений, происходит до 10% всех случаев смерти и до 15% всех случаев инвалидности. Травмы и увечья являются основной причиной гибели людей в возрасте от 15 до 45 лет и приводят к десяткам миллионов случаев обращений в больницы за неотложной помощью.

Ситуации, требующие оказания экстренной медицинской помощи, возникают, как правило, неожиданно. В основном это происходит в условиях дефицита времени и в отсутствие людей со специальным медицинским образованием. В этих случаях важно не поддаваться панике, действовать быстро и решительно.

Оказание первой помощи особенно эффективно в течение первого, так называемого «золотого часа» – того времени, когда помощь, оказанная пострадавшему, наиболее действенна.

Считается, что если человек доставлен в больницу в течение первого часа после получения травмы, то это помогает обеспечить ему высокий уровень выживаемости и значительное снижение риска развития осложнений после травмы. Поэтому в современных условиях жизни скорая медицинская помощь остается одним из решающих факторов спасения жизни людей во всем мире.

Первая медицинская помощь – комплекс экстренных медицинских мероприятий, проводимых внезапно заболевшему или пострадавшему на месте происшествия и в период доставки его в медицинское учреждение. На данный момент термин «первая медицинская помощь» не используется официально, считается устаревшим и заменен термином «первая помощь». Цель оказания первой помощи – спасение жизни пострадавшему, уменьшение его страданий и предупреждение развития возможных осложнений.

Однако не всегда скорая помощь может прибыть вовремя на место происшествия. Умение каждого из нас оказать первую необходимую помощь пострадавшему до прибытия служб спасения может сыграть решающую роль в спасении жизни человека.

**Анастасия ЧЕКЕРДА,**  
специалист 2 категории  
сектора медико-санитарного обеспечения  
службы управления персоналом

# Памятка по профилактике гриппа и ОРВИ

На Донецкой железной дороге во исполнение «Плана мероприятий по профилактике гриппа и острых респираторных вирусных инфекций (ОРВИ) в эпидемическом сезоне 2021-2022 годов» разработана «Памятка по профилактике гриппа и ОРВИ».

- Как не заразиться**
- После возвращения с улицы домой – вымыть руки и лицо с мылом, промыть нос изотоническим раствором соли.
  - Мыть руки после посещения любых общественных мест, транспорта, прикосновений к дверным ручкам, деньгам, оргтехнике общественного пользования на рабочем месте, перед едой и приглатыванием пищи. Уделите особое внимание тщательному намыливанию (не менее 20 секунд) и последующему полному осушению рук.
  - Не пользоваться общими полотенцами.
  - Как можно чаще проветривать помещения.
  - Прикасаться к лицу, глазам, носу только вымытыми руками. При отсутствии доступа к воде

- и мылу для очистки рук использовать дезинфицирующие средства на спиртовой основе или воспользоваться одноразовой салфеткой.
- Отдавать предпочтение гладким прическам, когда вы находитесь в местах скопления людей: распущенные волосы, часто контактируя с лицом, увеличивают риск инфицирования.
- Избегать близких контактов и пребывания в одном помещении с людьми, имеющими видимые признаки ОРВИ (кашель, чихание, выделения из носа).
- Ограничить приветственные рукопожатия, поцелуи, объятия.

- Как не заразиться окружающих**
- Если вы испытываете недомогание, но вынуждены общаться с другими людьми или

пользоваться общественным транспортом, необходимо использовать одноразовую маску, обязательно меняя ее на новую каждый час.

- При кашле или чихании обязательно прикрывать рот, по возможности – одноразовым платком, если его нет – локтевым сгибом.
- Пользоваться только личной или одноразовой посудой.
- Изолировать от домочадцев свои предметы личной гигиены: зубную щетку, мочалку, полотенца.
- Проводить влажную уборку дома ежедневно, включая обработку дверных ручек, выключателей, панелей управления оргтехники.

**Рекомендации по использованию медицинской маски**

В период активной циркуляции возбудителей гриппа, коронавирусной инфекции и других возбудителей острых респираторных вирусных инфекций не

забывайте о целесообразности использования одноразовой медицинской маски в качестве эффективной меры профилактики заражения и ограничения распространения инфекции. Эти вирусы передаются от человека к человеку преимущественно воздушно-капельным путем, через микрокапли респираторных выделений, которые образуются, когда инфицированные люди говорят, чихают или кашляют. С воздухом эти капли могут попасть на поверхность слизистой оболочки верхних дыхательных путей здоровых людей, которые находятся рядом с зараженным человеком. Заражение может происходить и в результате непосредственного или косвенного контакта здорового человека с респираторными выделениями инфицированного. Использование одноразовой медицинской маски предотвращает попадание в организм здорового человека капель респи-

раторных выделений, которые могут содержать вирусы, через нос и рот.

- Надевайте маску, когда ухаживаете за членом семьи с симптомами вирусного респираторного заболевания.
- Если вы больны, или у вас симптомы вирусного респираторного заболевания, наденьте маску перед тем, как приближаться к другим людям.
- Если у вас симптомы вирусного респираторного заболевания и вам необходимо обратиться к врачу, заблаговременно наденьте маску, чтобы защитить окружающих в зоне ожидания.
- Носите маску, когда находитесь в людных местах.
- Используйте маску однократно, повторное использование маски недопустимо.
- Меняйте маску каждые 2-3 часа или чаще. Если маска увлажнилась, ее следует заменить на новую.
- После использования маски выбросьте ее и вымойте руки.

# В память о деповчанах-фронтовиках

Ровно год назад, в 2020-м, в канун Дня освобождения Донбасса в локомотивном депо Ясиноватая-Западное была создана «Комната памяти и славы», посвященная Великой Отечественной войне и боевым действиям на Донбассе. Организованная силами активистов предприятия, она является символом уважения к защитникам родной земли и данью памяти их подвигу.

Уникальные фотографии, исторические книги, архивные документы, награды и смертоносные находки-свидетельства масштабности боевых действий на Донбассе – все эти экспонаты представлены в «Комнате памяти и славы» в локомотивном депо Ясиноватая-Западное.

Главным инициатором создания комнаты стал машинист-инструктор локомотивных бригад Валерий Петрович Аксенов. Идею эту поддержал и помог в ее реализации начальник локомотивного депо Ясиноватая-Западное Олег Леонидович Кирик.

– Для меня и всей моей семьи тема Великой Отечественной войны очень близка, – объясняет Олег Кирик. – Мой дед, Аким Прохорович Кирик, прошел всю войну, получил ранение, был награжден Орденом Красной Звезды, Орденом Отечественной войны II степени, медалями «За взятие Берлина», «За освобождение Варшавы», имел множество юбилейных наград. Поэтому я прекрасно понимаю, как важно помнить и хранить нашу историю. Идея Валерия Аксенова мне сразу понравилась, и мы принялись за работу.

Для создания экспозиции, посвященной легендарному летчику Льву Шестакову, много экспонатов было перевезено из Ясиноватского профессионально-технического училища №69, где он когда-то учился.

– Учебное заведение сильно пострадало во время боевых действий 2014-2015 годов и находилось в плачевном состоянии, – рассказывает Олег Кирик. – Мы с Валерием Петровичем вышли на руководство училища и предложили забрать у них экспонаты, которые связаны с Шестаковым. Конечно, предварительно пообещали сохранить их в целостности и сохранности. Мы забрали все, что не пострадало во время боевых действий. Так у нас оказался бюст летчика-фронтовика, его портреты и флаг 69-го училища – все это существует в единственном экземпляре. Разместить экспозицию было решено в здании ремонтного цеха на третьем этаже у входа в актовом зале.

– Наша цель – рассказать о коллегах-деповчанах, принимавших участие в Великой Отечественной войне, в освобождении Донбасса, – объясняет хранитель музея революционной, боевой и трудовой славы локомотивного депо Ясиноватая-Западное Валерий Петрович Аксенов. – Сейчас, учитывая мировую практику переписывания истории, важно проводить воспитательную и познавательную работу, наглядно показывать и рассказывать молодому поколению, какой ценой нам далась победа в Великой Отечественной войне, и какую роль сыграл в этом простой советский солдат. Важно прививать людям чувство гордости своими предками, родственниками, близкими.

На данный момент «Комната памяти и славы» состоит из четырех тематических композиций. Открывает ее экспозиция, посвященная Льву Львовичу Шестакову, железнодорожнику, Герою Советского Союза, летчику-истребителю, командиру

авиационного полка, полковнику.

Лев Шестаков родился в Авдеевке, после окончания Ясиноватского профессионально-технического училища №69 работал слесарем-инструментальщиком в железнодорожном депо станции Ясиноватка. С отличием окончил 11-ю Ворошиловградскую школу пилотов. С 1936 по 1938 годы принимал участие в боевых действиях в Испании. С самого начала Великой Отечественной войны встал на защиту Родины, был командиром 69-го истребительного авиационного полка. Он и его летчики взлетали на задание прямо с улиц обороняющейся Одессы. Его полк участвовал в боях на Южном фронте, под Харьковом, на Воронежском и Сталинградском направлениях, освобождал Донбасс.

– Лев Львович Шестаков – это действительно выдающаяся личность, – заверяет Валерий Аксенов. – Это пример настоящего патриотизма и героизма. Центральное место в экспозиции занимает бюст и картина с изображением легендарного летчика-аса. Здесь же – альбом, посвященный всей жизни выдающегося земляка: фотографии, где он с друзьями, родителями, сослуживцами, свидетельством того, как он освобождал Одессу, Кавказ, Донбасс. Также освобождение Донбасса отражено в книгах «На боевом курсе» и «Сокол номер один», которые также представлены в экспозиции. В них детально описано, как Шестаков воевал за Авдеевку, Ясиноватку, Сталино. Представлен и его парадный мундир. Военную форму передали матери его сослуживцы, она, в свою очередь, передала ее в музей.

Рядом размещена экспозиция, посвященная бронепоезду «Брянский рабочий». В августе 1941 года Сталинский металлургический завод и паровозное депо Ясиноватая получили задание построить бронепоезд. Созданный в кратчайшие сроки, бронепоезд покинул Ясиноватку порожняком в последний день перед ее захватом. В состав экипажа на момент отправки вошли четыре сотрудника локомотивного депо: Павел Вовк, Иосиф Охрименко, Владимир Крыжченко и Василий Юников. А уже в Брянске бронепоезд был полностью укомплектован личным составом – пулеметчиками, артиллеристами и пр.

– Ясиноватский машинист Павел Вовк и помощник Иосиф Охрименко повели на завод уже много поработавший на железной дороге паровоз серии ОВ № 4967 и несколько отобранных в депо вагонов. На заводе все это одели в 35-миллиметровую броню, оборудовали пушками и пулеметами, и 10 октября бронепоезд выехал из заводских ворот. На пути от Москвы до Берлина, его ожидала славная боевая судьба в составе 21-го дивизиона бронепоездов, – проводит экскурс в историю Валерий Аксенов. – Кроме задокументированных воспоминаний, листовок и брошюр у нас в музее есть уникальная книга, переданная нам семьей старшего лейтенанта Павла Вовка. Существует она в единственном экземпляре. В ней размещены уникальные фотографии экипажа бронепоезда, схема его боевого пути,



Вдохновители музея: машинист электровоза, художник Владимир КУЛИКОВ и машинист-инструктор локомотивных бригад Валерий АКСЕНОВ

из которой следует, что, выехав из Ясиноватой, бронепоезд направился под Москву, участвовал там в боях. Были обстрелы, бронепоезд неоднократно ставили на ремонт. Потом был маршрут Москва-Рязань, участие в Курской битве, Витебск, Киев, Львов, Краков.

Бронепоезд как боевая единица уцелел. В августе 1945 года во Львове экипаж был расформирован. Ясиноватцы, прошедшие весь боевой путь на бронепоезде, живыми вернулись в родной город.

Общей тематике Великой Отечественной войны посвящена третья экспозиция «Комнаты памяти и славы». Здесь представлены экспонаты, передающие атмосферу военного лихолетья. Под стеклом выставлена газета «Комсомольская правда», датированная 24 июня 1941 года. На первой полосе – историческое обращение В.М. Молотова о начале войны. Рядом – телефонные аппараты и печатные машинки того времени, агитационная литература. А еще под стеклом – пожелтевшее от времени письмо родителям советского солдата, жителя Ясиноватой – посмертное. Рядом – похоронка, которая пришла спустя 3 месяца.

Далее собраны находки Великой Отечественной войны: патроны, снаряды, алюминиевая фляжка и противогаз. Все было найдено на территории Ясиноватой.

– Эти предметы – свидетельства событий, которые происходили на территории нашего города во время боевых действий 1941-1943 годов, – объясняет Валерий Петрович. – Наша последняя находка – патроны, они были найдены во время разбора барачков.

В последней зоне, посвященной победе в Великой Отечественной войне, размещен номер газеты «Правда» – уникальный, исторический и такой долгожданный. Датирована газета победной датой – 9 мая 1945 года.

Многие ясиноватцы своей кровью, силой воли и отвагой внесли неоценимый вклад в победу в Великой Отечественной войне. Они сражались на фронте, трудились в тылу, и каждый по-своему ковал победу. Ясиноватцам Ефиму Матвеевичу Березовскому и Михаилу Алексеевичу Ралдугину было присвоено звание Герой Советского Союза, Михаил Иванович Ступаков и Василий Иванович Журавлев являются кавалерами ордена Славы III степени.

Участниками Парада Победы 24 июня 1945 года и 7 ноября 1941 года стали Георгий Николаевич Андреев, Николай Иванович Афанасьев, Афана-

сий Филиппович Бабиченко, Николай Евдокимович Белокоп, Алексей Николаевич Кужильный, Михаил Петрович Михайлик, Василий Максимович Пискарев, Леонид Степанович Островерхов, Иван Маркович Рачек, Иван Павлович Шабанов. Сейчас их имена золотыми буквами выгравированы среди остальных выдающихся ясиноватцев на стенах в локомотивном депо Ясиноватая-Западное.

Стены во всех 4 тематических зонах «Комнаты памяти и славы» украшены росписью, которую выполнил машинист электровоза локомотивного депо Ясиноватая-Западное, художник Владимир Куликов. Удивительные настенные картины не только служат удачным дополнением к экспозициям, но и точно передают настроение военного лихолетья.

– Для росписи я использовал обычные краски с эмульсионкой. В тематике стралялся как можно более точно соответствовать задуманной нами атмосфере, поэтому каждая роспись соответствует теме, которой посвящена экспозиция, – объясняет художник. – Например, зону, посвященную Льву Львовичу Шестакову, я расписал картиной воздушного боя. Экспозицию, посвященную «Брянскому рабочему», украшает роспись с изображением боя с участием бронепоезда – мощная броня и пушки, установленные на крыше, помогают железнодорожникам отражать атаку танков и авиации. Общую тематику дополняют росписи, сделанные по мотивам фотографии «Комбат» времен Великой Отечественной войны, которая была сделана советским фотографом Максом Альпертом. На картине, как и на фото, изображен командир, поднимающий солдат в атаку с пистолетом ТТ в руке. Часть экспозиции, посвященной Великой Победе, украшает роспись с изображением знаменитой фотографии воодушевления знамени над Рейхстагом.

Одна из стен «Комнаты памяти и славы» пока пустует. В планах активистов – тематически заполнить и ее. Стену планируют расписать изображением Саур-Могилы или Трептов-парка. Также планируется расширить экспозиции и придать им большую донбасскую тематику. Организаторы музея обращаются к ясиноватцам с просьбой не выбрасывать старые, на первый взгляд, ненужные вещи, а передать их в Музей революционной, боевой и трудовой славы локомотивного депо Ясиноватая-Западное. Они могут иметь историческую ценность и стать украшением музея.

Елена СУШКОВА

# Красота плюс добропорядочность



Победительница первого конкурса «Мисс СССР - 1989» Юлия СУХАНОВА

Для одних официальное признание красоты – счастливый билет в мир знаменитостей, для других – неприметный эпизод в биографии. 19 сентября 1888 года в бельгийском курортном городке Спа прошел первый в истории конкурс красоты. Он положил начало тысячам подобных мероприятий, и на сегодняшний день это целая индустрия.

Участовавшая в аналогичном конкурсе в Стокгольме (1921 г.) будущая кинодива Грета Гарбо заняла лишь второе место: жюри сочло ее лицо «слишком бледным и анемичным». Не удостоились короны победительницы и другие будущие звезды. На конкурсе «Мисс Италия» жюри присудило Джинне Лоллобриджиде лишь третье место, а Мишель Пфайфер на конкурсе красоты «Мисс Калифорния» и вовсе стала только шестой.

Первый конкурс «Мисс Америка» прошел в Атлантик-Сити в 1921 году. Именно там впервые прозвучала идея, что королева красоты должна быть не только внешне привлекательной, но и обладать умом, элегантностью, добропорядочностью. В наборе призов, помимо прочего, значился грант на обучение в университете или колледже – по выбору финалистки. Кроме того, в течение последующего года победительнице запрещалось появляться в заведениях, где употребляют алкоголь: это требование было прописано в контракте.

Но целомудрие целомудрием, а именно «Мисс Америка - 1921» стал первым в истории конкурсом, где финалистки вышли на сцену в купальниках. Победительницей выбрали 16-летнюю Маргарет Горман, дочь чиновника министерства сельского хозяйства из Вашингтона.

Первый общеевропейский смотр красавиц прошел в Париже в 1929 году. В нем участвовали 18 стран, в том числе Россия, которую представляли

осевшие в Париже белые эмигранты.

Первые мировые конкурсы красоты состоялись в 1951 году в Лондоне: здесь были коронованы «Мисс Вселенная» и «Мисс Мира».

Первым советским конкурсом красоты стала «Московская красавица - 88». Организаторы демонстративно решили отказаться от общепринятых мировых стандартов и объявили, что в конкурсе может принять участие девушка с любой фигурой.

Как позднее призналась организатор конкурса Марина Парусникова, только в финале жюри обнаружило, что среди девушек есть и замужняя молодая мама, и участница без московской прописки, и несовершеннолетняя школьница. Но менять что-либо было поздно. Так победительницей выбрали 16-летнюю Машу Калинину, которая впоследствии стала работать моделью и эмигрировала в США.

В следующем, 1989 году, в СССР прошел первый всесоюзный конкурс красоты. Отбор кандидаток на звание первой красавицы страны длился два месяца. Членами жюри были известные деятели культуры: Муслим Магомаев, Илья Глазунов, Ирина Скобцева, Леонид Якубович и Екатерина Максимова. Победительницей «Мисс СССР - 1989» стала 17-летняя московская десятиклассница Юлия Суханова.

В настоящее время существует четыре главных международных конкурса красоты: «Мисс Мира», «Мисс Вселенная», «Мисс Интернешнл» и «Мисс Земля». Любопытно, что победу в них чаще всего одерживают представительницы Венесуэлы. С 1951 года они завоевали 23 международных титула.

В Венесуэле к конкурсам относятся очень серьезно. Многие родители отправляют своих дочерей в специальные академии, чтобы из них вырастили будущих королей красоты. Часто девочки, еще не достигшие 18 лет, проходят через целый ряд серьезных косметических процедур и даже гормональную терапию, которая помогает им прибавить в росте.

Российская Федерация участвует в конкурсе «Мисс Вселенная» с 1994 года. В 2002-м победу одержала Оксана Федорова, но уже спустя 4 месяца отказалась от громкого титула. «Обязанности «Мисс Вселенная» – это, конечно, замечательно, – сказала она. – Но самое главное дело в моей жизни – это учеба и моя карьера здесь, в России». Работавшая над диссертацией в Академии МВД по частной детективной деятельности, Оксана Федорова отдала корону первой красавицы мира девушке из Панамы, оказавшейся второй на конкурсе «Мисс Вселенная-2002».

«Мисс Вселенная» – один из самых зрелищных конкурсов красоты. Довольно долгое время его учредителем был экс-президент США Дональд Трамп. Кульминацией конкурса является награждение победительницы, а главным символом победы считается, конечно же, корона.

Состязание красавиц в бельгийском Спа было, по современным меркам, весьма скромным. Репортер одной из газет докладывал, что все присутствовавшие на смотре мужчины были одеты во фраки, а сами финалистки – в длинные платья. Победительницей стала 18-летняя креолка из Гваделупы Берта Сукаре, которой досталась денежная премия в 5000 франков (две с половиной годовых зарплаты рабочего).

С годами идея была подхвачена другими странами.

Так, летом 1909 года первый конкурс красоты прошел в Берлине, на сцене кабаре «Променад». Победа вместе с призом в 20 золотых марок досталась 19-летней Гертруде Допиральски, продавщице сигарет родом из Восточной Пруссии.

Десять лет спустя в берлинском конкурсе красоты попыталась поучаствовать юная Марлен Дитрих. Но безуспешно: ее пышные бедра не соответствовали стандарту – претенденток измеряли с помощью специальных деревянных колодок.

Кровельный материал				Брыкастый характер		Бодяк полевой			
... Арафат	Самолетные ноги	«Граф Монте-Кристо»	Место стоянки судов	Хозяин уссурийской тайги	Деталь колеса	Закупорка			
		Личность	Друг Д'Артаньяна			Взятие Измаила			
Лицо (ругат.)	Гибкий рукав	Небольшой ресторан	... в суд	«Шухер!»	Период в футболе	Военный блок			
	Михаил в детстве или дома	Старинная монета, Кавказ	Плотная бумага					..., секам	
	Поясной разряд		Во рту	«... Петра Велико-го»					
		Форма полифонии		Буква «и» по-гречески					
	... Жеглов		Условное обозначение						

## В ритме сердца

Знаете ли вы, что у некоторых людей врачи не сразу находят сердце? Во Всемирный день сердца мы познакомим вас с интересными фактами об этом важнейшем органе.

- У одного человека на 10 тыс. может встречаться зеркальное расположение внутренних органов (транспозиция). В таком случае сердце оказывается справа.
- Размер сердца примерно соответствует величине кулака левой руки человека. У мужчин оно весит порядка 310 г, у женщин – 240 г, у новорожденного – около 22 г.
- Человеческое сердце начинает биться на 4-й неделе после зачатия плода и не останавливается до самой смерти. За жизнь средней продолжительности сердце перекачивает около 5,7 млн литров крови.
- Нормальный пульс человека в спокойном состоянии составляет 60-80 ударов в минуту, причем у женщин сердце бьется на 6-8 ударов чаще, чем у мужчин. Для сравнения: частота пульса у слона – 20 ударов в минуту, у кролика – 200, а у голубого кита – всего 9.
- В 1967 году доктор Кристиан Барнард из Южной Африки впервые пересадил человеческое сердце. И хотя пациент прожил после операции лишь 18 дней, опыт считается успешным.
- Искренний смех помогает расслабить внутренние стенки сердечных сосудов, что в свою очередь увеличивает кровоток и улучшает работу сердца.
- Исследование шведских ученых показало, что во время пения хора ритм сердца всех участников синхронизируется.
- По статистике, каждый пятый пациент, перенесший инфаркт миокарда, не знал о своем заболевании; у каждого четвертого больного инфаркт не распознавался.
- Чем больше вес человека, тем сердечной мышце тяжелее. Все потому, что жировая ткань пронизана капиллярами, через которые также нужно прокачать кровь.

Омешты на сканворд  
По горизонтали: Шифер, Осот, Ясир, Амос, Индишдуум, Миша, Кармон, Абаз, Аран, Дан, Фуга, Нота, Глеб, Симеон.  
По вертикали: Шаспи, Фарпа, Рейд, Нрав, Обод, Тромб, Морда, Шпанг, Кафе, Зуб, Иск, Амас, Тугр, Таим, Суевров, Натю, Пал.