



На Донецкой железной дороге действует режим повышенной готовности

Ситуация по заболеваемости коронавирусной инфекцией в Донецкой Народной Республике характеризуется как крайне напряженная, отмечают в Минздраве. Особенностью нынешнего подъема заболеваемости COVID-19 является молниеносное развитие болезни с последующим тяжелым течением у пациентов разных возрастных групп.

Среди причин, повлекших значительное увеличение числа заболевших, и.о. министра здравоохранения ДНР Александр Оприщенко назвал регулярное нарушение гражданами санитарно-противоэпидемических норм по предупреждению коронавирусной инфекции.

Указом Главы ДНР № 321 от 23 октября 2021 года «О внесении изменений в Указ Главы Донецкой Народной Республики от 14 марта 2020 года № 57 «О введении режима повышенной готовности» в Республике ужесточаются ограничения в связи со сложной эпидемиологической ситуацией по заболеваемости COVID-19.

До особого распоряжения документом

устанавливается запрет на проведение на территории Республики досуговых, развлекательных, зрелищных, культурных, физкультурных, спортивных, выставочных, просветительских, рекламных, публичных и иных подобных мероприятий с очным присутствием граждан, в том числе в парках культуры и отдыха, развлекательных центрах и на аттракционах.

Данный запрет не распространяется на посещение кинотеатров, театров, музеев, библиотек, концертных организаций и центров, клубных учреждений при условии заполнения посадочных мест не более 50% и наличия у посетителей одного из следующих докумен-

тов: о прохождении полного курса вакцинации от COVID-19; о перенесенном заболевании, вызванном COVID-19; о наличии отрицательного результата лабораторного исследования материала на COVID-19 методом ПЦР (дата выдачи документа не должна превышать 3-х календарных дней). На период до 15 ноября 2021 года запрещается проведение спортивных соревнований.

В целях противодействия распространению коронавирусной инфекции COVID-19 на Донецкой железной дороге продолжается реализация мероприятий, направленных на обеспечение безопасности пассажиров, пользующихся услугами железнодорожного транспорта.

На основании Приказа Министерства здравоохранения ДНР от 14.04.2020 № 755 на дороге неукоснительно выполняются профилактические и дезинфекционные мероприятия. В частности, действует усиленный режим текущей дезинфекции в местах массового ско-

пления людей – на вокзалах, станциях, в пригородных и пассажирских поездах. Обработка дезсредствами помещений вокзалов и станций проводится ежедневно, дважды в сутки.

В рамках санитарно-противоэпидемических мероприятий при подготовке подвижного состава, предназначенного для перевозки пассажиров, при каждой отправке состава в рейс осуществляется предрейсовая обработка дезинфицирующими средствами пассажирских вагонов и вагонов моторвагонного подвижного состава. Дезинфекционные мероприятия также проводятся в пути следования и после завершения поездки.

На информационных стендах в зданиях вокзалов, поездах формирования ГП ДЖД размещены памятки о мерах профилактики коронавируса. О соблюдении мер индивидуальной защиты на вокзалах и в поездах пассажиры информируются и по громкой связи.

(Продолжение на стр. 6)

Под особым контролем

21 октября на селекторном совещании под председательством Генерального директора ГП «Донецкая железная дорога» Олега Калеватых были подведены итоги работы по вопросам обеспечения безопасности движения на ГП ДЖД за 9 месяцев 2021 года.

За 9 месяцев 2021 года на ГП «Донецкая железная дорога» допущено 51 случай событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта против 38 событий, допущенных за аналогичный период прошлого года (увеличение на 26%). Также в июне, июле и сентябре 2021 года допущено по одному событию, произошедшему на территории ГУП ЛНР «Луганская железная дорога» по вине работников ГП «Донецкая железная дорога».

По дирекциям дороги события распределились следующим образом.

По дирекции инфраструктуры допущено 22 события против 16 за аналогичный период прошлого года (увеличение на 27%). В том числе: по хозяйству пути – 11 против 4 (увеличение на 7); по хозяйству электрооборудования – 10 событий против 10; по хозяйству сигнализации и связи – 1 событие против 2 (уменьшение на 1).

По дирекции по эксплуатации и ремонту подвижного состава допущено 25 событий против 20 за 9 месяцев 2020 года (увеличение на 20%). По локомотивному хозяйству допущено 21 событие против 15 (увеличение на 6), а также 3 события, произошедших на территории ГУП ЛНР «Луганская железная дорога» по вине работников локомотивного хозяйства дороги. По вагонному хозяйству допущено 4 события против 5 (уменьшение на 1 случай).

По дирекции управления движением допущено 4 события против 2 (увеличение на 50%). В том числе по хозяйству перевозок допущено 2 события против 2; по хозяйству коммерческой работы и маркетинга 2 события против 0 (увеличение на 2 случая).

По дирекции по обслуживанию пассажиров событий не допущено, как и за аналогичный период прошлого года.

Увеличено по сравнению с аналогичным периодом прошлого года количество событий и, соответственно, ухудшено положение с обеспечением безопасности движения в 12-ти подразделениях дороги: в ТЧ-14 Дебальцево-Пассажирыское – на 8 случаев; в ТЧ-20 Ясиноватая, ПЧ-4 Криничная, ПЧ-17 Торез, ПЧ-14 Иловайск, ЭЧ-5 Дебальцево – на 2 случая; в ПЧ-21 Ясиноватая, ШЧ-5 Ясиноватая, ДС Ясиноватая, ДС Нижнекрынка, ДС Софьино-Бродская, ДС Новый Свет – на 1 случай.

Наибольшее количество событий допущено в результате возникновения неисправностей железнодорожного подвижного состава и устройств инфраструктуры, приведших к задержкам поездов на один час и более сверх времени, установленного графиком движения. Всего таких событий было допущено 29 против 16 за аналогичный период прошлого года (увеличение на 13 случаев).

Также было допущено 12 против 5 случаев схода с рельсов железнодорожного подвижного состава (увеличение на 7 случаев). В результате сходов с рельсов железнодорожного подвижного состава было повреждено 2 локомотива и 23 грузовых вагона.

Из общего количества допущенных за 9 месяцев 2021 года событий 30 случаев допущено по техническим причинам, 7 – по организационным причинам, 6 – по прочим причинам.

По итогам расследований допущенных событий объявлены выговоры 62 работникам, направлены на внеочередную проверку знаний нормативных актов 48 работников, 8 работников освобождены от занимаемых должностей.

Кроме того, за 9 месяцев 2021 года по хозяйствам дороги было допущено 2287 случаев отказов технических средств и объектов инфраструктуры против 2245 отказов, допущенных за аналогичный период прошлого года (увеличение на 42 случая). Из них 247/346 – от-

казы в работе инфраструктурного комплекса (снижение на 99 случаев) и 2040/1899 – отказы из-за технических недостатков содержания железнодорожного подвижного состава (увеличение на 141 случай). Из общего количества отказов: 1-й категории – 54/38 (увеличение на 16 случаев), 2-й категории – 93/136 (снижение на 43 случая), 3-й категории – 2140/2071 (увеличение на 69 случаев). Общая продолжительность отказов составила 2357 часов 20 минут против 1461 часа 56 минут (увеличение продолжительности на 895 часов 24 минуты).

За 9 месяцев 2021 года допущено 4 случая дорожно-транспортных происшествий: 2 – на железнодорожных переездах с дежурным работником, 1 – на железнодорожном переезде без дежурного работника и 1 – на автодорогах общего пользования с участием ведомственного автотранспорта дороги (НХГ). За аналогичный период прошлого года допущено 10 случаев ДТП: 7 случаев – на железнодорожных переездах с дежурным работником, 1 – на железнодорожном переезде без дежурного работника, 1 случай – на пути вне железнодорожного переезда и 1 случай – на автодорогах общего пользования с участием ведомственного автотранспорта дороги (СМЭУ-6 Ясиноватая).

Все 3 случая ДТП, допущенные на железнодорожных переездах, произошли по вине водителей автотранспортных средств, не принадлежащих дороге, по причине нарушения водителями правил проезда железнодорожных переездов, установленных пунктом 20 Правил дорожного движения. Данные ДТП произошли на переездах, оборудованных переездной сигнализацией, которая на момент ДТП находилась в исправном состоянии. Случай ДТП на автодорогах общего пользования с участием ведомственного автотранспорта дороги (НХГ) допущен по причине нарушения водителем дороги Правил дорожного движения.

Юрий ВИТНИН,
заместитель
Генерального директора –
главный ревизор
по безопасности движения

Бессмертный лидер ветеранов

20 октября 2021 года на 66 году жизни скончалась после тяжелой болезни председатель Совета Объединения ветеранов войны и труда Донецкой железной дороги Татьяна Ивановна СУПРУНОВА.



Татьяну Ивановну Супрунову знали все сотрудники Донецкой магистрали. Она была очень светлым, жизнерадостным человеком. Пунктуальность, верностью данному слову, высокий профессионализм в ней всегда совмещались с удивительной чуткостью, доброжелательностью, оптимизмом и прекрасным настроением.

Транспортной отрасли Татьяна Супрунова посвятила более 30 лет своей трудовой жизни. Знакомство с железнодорожным транспортом началось с локомотивного депо Иловайск, куда она пришла работать в 1980 году старшим инженером по труду и заработной плате. За годы трудовой деятельности работала начальником отдела кадров Иловайского, а затем Ясиноватского отделения дороги, начальником службы кадров учебных учреждений и социальных вопросов Донецкой железной дороги. Весомый вклад внесла Татьяна Ивановна на этом посту в воспитание и подготовку квалифицированных кадров Донецкой магистрали.

После ухода на заслуженный отдых Татьяна Супрунова стала во главе дорожной ветеранской организации. Последние 8 лет возглавляла Объединение ветеранов войны и труда Донецкой железной дороги. Она искренне отстаивала интересы ветеранов магистрали, стараясь скрасить их жизнь после выхода на пенсию поддержкой и вниманием.

За многолетний добросовестный труд на железнодорожном транспорте Татьяна Супрунова в 2001 году была награждена высшей отраслевой наградой – знаком «Почетный железнодорожник», в 2006 году – знаком «Железнодорожной Славы» III степени, в 2010 году – знаком «Железнодорожной Славы» II степени, в 2011 году – знаком «Железнодорожной Славы» I степени, в 2021 году – знаком «Ветеран Донецкой железной дороги».

Трудовой коллектив и руководство ГП «Донецкая железная дорога», ПРОФДОНЖЕЛ, дорожная ветеранская организация глубоко скорбят в связи с безвременным уходом Татьяны Ивановны Супруновой и выражают глубокие соболезнования родным и близким покойной.

Качественная связь – залог успешной работы дороги

20 октября связисты Донецкой железной дороги отметили свой профессиональный праздник – День работников связи Донецкой Народной Республики.



За бесперебойной работой устройств связи стоит кропотливая, важная, а иногда и опасная работа специалистов Донецкой железной дороги.

– В 2021 году наше хозяй-

ство связи продолжает свое развитие, – рассказал начальник отдела сигнализации и связи дирекции инфраструктуры ГП «Донецкая железная дорога» Александр Барков-

ский. – Несмотря на дефицит кадров, связевые подразделения дирекции инфраструктуры обеспечивают качественное выполнение технологического процесса и оперативное выполнение аварийно-восстановительных работ. Работники связи в круглосуточном режиме выполняют свои функции по эффективной и безопасной организации перевозочного процесса, оперативной передаче важной информации.

Хозяйство сигнализации и связи дирекции инфраструктуры состоит из четырех подразделений: Ясиноватской, Дебальцевской, Иловайской дистанций сигнализации и связи и Регионального центра связи. Работники всех четырех подразделений – опытные профессионалы, настоящие мастера своего дела. При этом очень радует появление молодых специалистов, которые го-

тovy перенимают накопленный опыт и вносят новые идеи по развитию хозяйства.

Как отметил Александр Барковский, хозяйство связи постоянно развивается:

– В 2021 году собственными силами работников Регионального центра связи и Иловайской дистанции сигнализации и связи выполняются работы по модернизации медной линии связи – организация волоконно-оптической линии связи на участке Иловайск - Харцызск - Криничная, – рассказал он. – На сегодня выполнены работы по бандажированию опор и креплению траверз для волоконно-оптического кабеля на опоры контактной сети от станции Иловайск до станции Ханженково заявленного участка. Материалы для выполнения модернизации поставляются частично ТК «Железные Дороги Донбасса», частично при-

обретаются за счет средств дороги, которая даже в такое сложное время находит возможность развивать связевую отрасль, обеспечивая объекты дорожной инфраструктуры качественной и надежной связью.

Планы по модернизации хозяйства связи достаточно амбициозны и составлены до 2025 года.

– У нас есть желание и стремление обеспечить функционирование нашего хозяйства на самом высоком уровне, есть уверенность в их реализации, – говорит Александр Барковский. – В заключение хочу поздравить работников связи с профессиональным праздником и поблагодарить всех частных за самоотверженный труд и верность профессии. Желаю энтузиазма в работе, добрых перемен, общих успехов в развитии нашего родного предприятия!

Стандарты – стимулы прогресса

Ежегодно 14 октября во всем мире отмечается День стандартизации. Эта дата призвана обратить внимание на важность действий, связанных с созданием единых стандартов, и отметить вклад специалистов, посвятивших свою жизнь столь ответственной и необходимой работе.

В Дорожном центре стандартизации, метрологии и экспертизы ГП «Донецкая железная дорога» работой со стандартами разных видов и уровней занимаются специалисты отдела стандартизации, сертификации и управления качеством. Основными направлениями деятельности отдела является анализ, накопление, ведение, хранение, систематизация и актуализация стандартов и нормативных документов по стандартизации. Уже более четырех лет его возглавляет Анна Мирошниченко. Сотрудники отдела – это специалисты, образование и опыт работы которых непосредственно связаны со стандартизацией и управлением качеством.

Важнейшим принципом стандартизации является максимальное использование международных, межгосударственных и национальных стандартов Российской Федерации. Несмотря на то, что фонд стандартов ДорЦСМЭ включает в себя несколько тысяч наименований стандартов, отделом не прекращается работа по его расширению. Для обеспечения качественных и безопасных услуг, выпуска конкурентоспособной продукции активно пополняется массив разрабатываемых и принимаемых стандартов, осуществляется актуализация их требований.

Специалисты отдела стандартизации постоянно следят за информацией об изменениях и поправках, отмене и выходе новых стандартов. Ежемесячно об этих изменениях информируем подразделения дороги. Это могут быть как общие положения, актуальные для дороги в целом, так и специфические – актуальные для конкретной дирекции и ее структурных подразделений.

В рамках работы по компьютеризации и обеспечению электронного доступа к документам специалисты ДорЦСМЭ совместно с дорожным информационно-вычислительным центром занимаются ведением электронных баз внутренних нормативных документов по стандартизации для ТК «Железные дороги Донбасса» и ГП «Донецкая железная дорога», а также формированием электронной базы стандартов для ГП ДЖД. Таким образом, будет обеспечен постоянный доступ к действующим документам предприятий, что значительно упростит и ускорит работу с нормативной базой и стандартами.

В новой базе стандартов будет оперативно обновляться информация и отражаться, действует на данный момент документ или нет, чем заменен. Сейчас наша задача – максимально быстро и полно заполнить базу, собрать заявки у подразделений на подключение. Планируем, что уже к концу года электронная база зарабо-

тает в полной мере.

Кроме того, в 2021 году была продолжена работа со стандартами предприятия (СТП). Один из них – «Организация делопроизводства» был полностью отменен, его заменила соответствующая инструкция ГП «Донецкая железная дорога». Был разработан новый, 11-й стандарт «О предоставлении средств измерения в калибровочную лабораторию». Остальные пересматриваются по мере необходимости – например, в связи с образованием дирекций на Донецкой железной дороге.

Важным видом деятельности отдела стандартизации, сертификации и управления качеством является работа по функционированию системы качества центра и его функциональных подразделений (лабораторий). Эта работа включает разработку и пересмотр документов системы качества, организацию внутренних аудитов, подготовку итоговой информации для ежегодного анализа системы качества со стороны руководства центра и др.

Все отделы Дорожного центра стандартизации, метрологии и экспертизы тесно взаимодействуют между собой. Например, деятельность отдела стандартизации, сертификации и управления качеством неразрывно связана с отделом обеспечения единства измерений, поскольку разработку большей части нормативных документов они осуществляют совместно. Уже более четырех лет отдел обеспечения един-

ства измерений крайне важны на железной дороге. Это состояние измерений, при котором их результаты выражены в законных единицах и погрешности не выходят за установленные границы, что является одним из главных принципов точности. Без этого невозможно обеспечить безопасность движения транспорта, качественное предоставление услуг, развитие и внедрение новейших технологий. Поэтому контроль над обеспечением единства измерений является одной из основополагающих задач ДорЦСМЭ.

Помимо мероприятий по организации и осуществлению метрологического надзора за обеспечением единства измерений в сфере транспорта, отделом реализуется ряд других важных задач. Его специалисты занимаются обобщением и анализом информации о состоянии обеспечения единства измерений, организацией внедрения прогрессивных методов измерений, разработкой и внедрением специализированных средств измерений и устройств с измерительными функциями. В их ведении – организация и подготовка повышения квалификации по вопросам обеспечения единства измерений.

Сейчас в Донецкой Народной Республике идет активная работа по формированию собственной законодательной базы в сфере метрологии. Создана научно-техническая комиссия по метрологии, в которую входят представители

Первыми нормативами в области стандартизации на железнодорожном транспорте в России, установленными еще в XIX столетии, были единый размер железнодорожной колеи, нормы габаритных размеров подвижного состава и приближения строений, типы и размеры рельсов, стрелочных переводов, мостов, земляного полотна, колесных пар, ударно-цепных устройств, основных типов и окраски подвижного состава, сигнальных устройств и знаков.

ства измерений возглавляет заместитель начальника ДорЦСМЭ Наталья Беляева.

Сотрудники отдела координируют метрологическую деятельность подразделений дороги, в калибровочной лаборатории центра самостоятельно проводят калибровку различных средств измерений: диаметрических, радиоэлектронных, электрических, механических величин и величин объема.

В этом году наша лаборатория прошла аттестацию в Министерстве транспорта Донецкой Народной Республики и подтвердила свое право на проведение метрологических работ. Для этого у нас есть все необходимые ресурсы – техническая и нормативная база, штат опытных специалистов.

профильных министерств, ТК «Железные дороги Донбасса», ГУП «Донецкстандартметрология». Членом комиссии от Донецкой железной дороги является заместитель начальника ДорЦСМЭ Наталья Беляева.

Одним из фундаментальных направлений деятельности ДорЦСМЭ является проведение экспертного обследования, испытаний, технический осмотр технических устройств, применяемых на опасном производственном объекте, машин, механизмов, оборудования повышенной опасности, их паспортизация. Этим занимается отдел технической диагностики и экспертизы.

В штат отдела входят аттестованные эксперты и высококвалифицированные специали-



сты по многим направлениям деятельности, поэтому каждый его сотрудник – на вес золота.

Следует отметить, что деятельность отдела технической диагностики и экспертизы напрямую связана с Государственным комитетом горного и технического надзора Донецкой Народной Республики, который сформировал единый Государственный реестр нормативных правовых актов по охране труда. Этот реестр постоянно корректируется: пополняется новыми документами, вносятся изменения в действующие НПА, исключаются замененные или отмененные документы.

В связи с этим, а также учитывая приоритетность применения в Донецкой Народной Республике стандартов Российской Федерации, одним из главных приоритетов работы этого отдела является не просто ознакомление с введенными изменениями в НПА и стандарты, но и проведение своевременной переподготовки специалистов в учебных центрах и внедрение новых требований в деятельность отдела.

На базе отдела контроля вредных выбросов в атмосферу работает измерительная экологическая лаборатория, которая осуществляет производственный экологический контроль за охраной атмосферного воздуха на Донецкой железной дороге. Основными задачами лаборатории являются: инструментально-лабораторный контроль за соблюдением установленных нормативов предельно допустимых выбросов загрязняющих веществ в атмосферу; контроль токсичности и дымности отработанных газов транспорта; проверка эффективности работы газоочистных установок.

Лаборатория оснащена необходимыми средствами измерений. Измерения осуществляются в соответствии с действующей нормативно-методической документацией.

Деятельность отдела технической диагностики и экспертизы и отдела контроля вредных выбросов в атмосферу курирует заместитель начальника центра Дмитрий Лаврунов.

Этот год является очень насыщенным для функционирующих в центре трех лабораторий, которые в текущем году проходят аттестацию и аккредитацию для подтверждения

своего права на проведение работ. Причем лаборатория отдела технической диагностики впервые проходит аккредитацию в качестве испытательной лаборатории в Министерстве экономического развития Донецкой Народной Республики.

У руководства центра нет сомнений, что сплотившийся за годы совместной работы коллектив высококвалифицированных специалистов с честью пройдет все предусмотренные процедурой аккредитации проверки.

– Нами уже подготовлены красивые рамки, которые только и ждут получения новых свидетельств по аттестации и аттестата аккредитации и занятия почетного места в кабинете начальника центра, – шутит Дмитрий Лаврунов.

Все четыре отдела формируют основу Дорожного центра стандартизации, метрологии и экспертизы. Это многопрофильное подразделение ГП «Донецкая железная дорога», которое является головной организацией метрологической службы Министерства транспорта ДНР.

Дорожный центр стандартизации, метрологии и экспертизы был организован в 2016 году. На современном уровне стандартизация является неотъемлемым инструментом поддержания и развития промышленных предприятий, железнодорожного транспорта, способствует экономическому прогрессу и распространению технологий.

Наш центр представляет собой цельный механизм, основной деятельностью которого являются: разработка, анализ и систематизация нормативной базы в области железнодорожного транспорта, координация метрологической деятельности и калибровка средств измерений, экспертиза технических устройств повышенной опасности, экологический контроль за охраной атмосферного воздуха.

В завершение хочу поздравить работников стандартизации и метрологии с профессиональным праздником и поблагодарить за высокую самоотдачу и нелегкий труд.

Ольга КОСИК,
начальник Дорожного центра стандартизации, метрологии и экспертизы

Первая зима – серьезная проверка

Для большинства железнодорожников работа в сложных погодных условиях – дело известное, а вот новым труженикам магистрали еще только предстоит противопоставить свои знания и умения капризам зимы. Чтобы встретить ее во всеоружии, основной поток первозимников Донецкой железной дороги уже прошел специальный курс подготовки.

В настоящее время на ГП «Донецкая железная дорога» работают 169 первозимников. Согласно приказу генерального директора от 17.08.2017 №336/Н «Об утверждении Положения по работе с первозимниками на предприятиях ГП ДЖД» все они прошли необходимую подготовку для работы в зимних условиях.

Для каждого нового работника первая зима – самая сложная. Впрочем, первозимник – не всегда новичок. На Донецкой магистрали это по большей части сотрудники, переведенные из одного подразделения дороги в другое, характер работы которых существенно изменится в зимних условиях. Это машинисты и помощники, монтеры пути, дежурные по переездам и железнодорожным станциям, электромонтеры и электромеханики, представители других профессий.

В настоящее время на дороге закончили обучение 169 первозимников: 49 – по дирекции эксплуатации и ремонту подвижного состава, 45 – в подразделениях дирекции управления движением, 27 – по дирекции эксплуатации зданий и сооружений, 22 – по дирекции инфраструктуры, от дирекции по обслуживанию пассажиров подготовку прошли 12 сотрудников, от СП «Центр ведомственной охраны» – 6. По остальным службам и хозяйством дороги подготовлено 5 первозимников.

В локомотивном депо Ясиноватая обучение первозимников было организовано в форме курсов без отрыва от производства. Занятия, проходившие на основании соответствующих программ по профессиям, проводились как в техническом кабинете депо, так и непосредственно на рабочем месте.

– Программы включают в себя теоретическое и практическое обучение, – объясняет инженер по подготовке кадров 2 категории производственно-тех-

нического отдела локомотивного депо Ясиноватая Анна Лифенко. – Изучаются вопросы по охране труда при выполнении работ, свойственных определенной профессии, порядок прохождения медицинских осмотров, требования безопасности при нахождении на железнодорожных путях, в местах с плохой видимостью и слышимостью сигналов, правила безопасной эксплуатации электроустановок потребителей, порядок оказания первой медицинской помощи пострадавшим, действия работников предприятия при возникновении и тушении пожаров, порядок эксплуатации и ремонта локомотивов и МВПС в зимних условиях, требования безопасности при управлении локомотивом, порядок действий в нестандартных ситуациях.

Для проведения обучения, в качестве преподавателей привлекались опытные руководители соответствующих цехов и подразделений.

– У нас в депо обучение прошли уже 10 первозимников, – рассказала Анна Лифенко. – Ответственным за обучение локомотивных бригад был назначен заместитель начальника депо по эксплуатации Кравченко Н.А., за обучение ремонтного персонала – заместители начальника депо по ремонту Малый В.В., Богданов А.А., за обучение работников цеха по эксплуатации и ремонту электропоездов – заместитель начальника депо Панасенко В.С., за обучение работников административно-технического персонала – начальник производственно-технического отдела Халяпин В.С. Все они – опытные железнодорожники, которые неоднократно доказали свой высокий профессионализм.

В Дебальцевской дистанции пути план по обучению первозимников выполнен в полном объеме. К работе в зимних условиях подготовлены монтеры пути, сигналисты, ремонтники искусственных сооружений и др.



Помимо тем, общих для всех первозимников вне зависимости от должности, подробно рассматривались нюансы, с которыми придется сталкиваться представителям разных профессий. Так, монтеры пути изучали инструкцию по охране труда при содержании централизованных стрелочных переводов, правила безопасности при выполнении путевых работ на электрифицированных линиях, примерную инструкцию по охране труда для сотрудников путевого хозяйства, способы очистки пути на перегонах и железнодорожных переездах, методы очистки стрелочных переводов. Сигналисты изучали схожие инструкции, но со спецификой своей профессии.

– Первозимники в Дебальцевской дистанции пути всегда на особом контроле, – рассказала инженер по подготовке кадров Дебальцевской дистанции пути Татьяна Сахарова. – Мы прекрасно понимаем: чтобы у молодых работников или руководителей, только назначенных на новую должность, был удачный старт, необходима своевременная и полноценная подготовка. Все наши первозимники прошли обучение в срок и войдут в зиму во всеоружии, а закрепленные за ними старшие коллеги помогут избежать ошибок на производстве.

В вагонном депо Иловайск подготовку прошли 3 первозимника.

– Все первозимники переведены с

других предприятий Донецкой железной дороги: это инженер вагонного депо и два слесаря по ремонту подвижного состава, – пояснила инженер-технолог 2 категории вагонного депо Иловайск Ирина Тимофеевко. – Каждый из этих сотрудников прикреплен к опытному наставнику, который станет надежным помощником в преодолении трудностей первой зимы на производстве.

Для первозимников в депо были разработаны специальные учебные программы. Они рассчитаны на 20 часов занятий без отрыва от производства: 12 часов теории и 8 – практики.

– В ходе обучения новичков ознакомили с общими положениями по организации снегоборьбы, принятыми у нас на предприятии, требованиями охраны труда при производстве работ на открытом воздухе и в неотапливаемых помещениях, – рассказала Ирина Тимофеевко. – Первозимники изучили порядок работы и отдыха при низкой температуре, требования безопасности при нахождении работника на путях в холодное время года. Большое внимание уделялось методам оказания первой помощи при обморожениях и переохлаждениях.

Все 169 первозимников Донецкой железной дороги успешно сдали итоговый зачет и получили соответствующие удостоверения. Ну, а применить полученные навыки в работе они смогут уже очень скоро – зима не за горами.

Бронзовый сезон нашего «Локомотива»



Сборная команда Донецкой железной дороги «Локомотив» в результате упорной и напряженной спортивной борьбы заняла призовое третье место по итогам матчей Первой лиги Летнего первенства Донецка по мини-футболу.

Футболисты-железнодорожники шли к бронзовым медалям целых четыре с половиной месяца. За это время игроки «Локомотива» провели 18 матчей, в ходе которых встретились с достойными соперниками из Донецка, Шахтерска, Макеевки и забили в их ворота 59 голов.

Как рассказал заместитель

начальника дирекции управления движением ГП «Донецкая железная дорога» Игорь Лебезнев, который и сам неоднократно выступал за «Локомотив», а сегодня активно поддерживает команду, в прошедшем сезоне нашей сборной удалось совершить волевой рывок к призовому результату.

– Турнир был очень напряженным, – отметил Игорь Викторович. – Членам команды пришлось столкнуться с разными препятствиями на своем пути: в середине игрового календаря было несколько поражений подряд. Однако «Локомотив» смог доказать, что железнодорожный дух несгибаем – команде удалось переломить ход проигрышных игр и подтвердить свое право заслуженно находиться в тройке лидеров. Убежден, что в следующем сезоне наши футболисты сделают все для новых победных результатов.

Уверен в своих партнерах по сборной и дебальчанин Александр Гусак. Он – работник ПМС-191, трудится на Донецкой железной дороге уже 23 года.

– Мы готовы выступать на достойном уровне, что неоднократно показывали в прошедших соревнованиях и обязательно сделаем в будущем, – сказал Александр. – Очень важно, что сегодня мы играем сборной командой, объединив лучшие умения и навыки. Лично я всю жизнь занимаюсь фут-

болом, играли в футбол мой отец и брат – тоже железнодорожники. Из увлечения спортом я вынес уверенность, что главное – это желание. Поэтому я призываю всех заниматься спортом, тем более в наших городах для этого есть все условия, – считает футболист.

Согласен с одноклубником и его молодой коллега, 24-летний электромеханик ШЧ Иловайск Денис Загинский.

– Я играю в футбол всю сознательную жизнь. Начал еще в детстве, конечно, во дворе, а уже с семи лет занимался в футбольной секции. Поэтому сейчас, если вдруг какая-то травма или другая причина, не позволяющая играть – мне становится не по себе, – признается Денис. – А как только выходишь на поле – сразу все становится на свои места.

В составе «Локомотива» за бронзовые медали Первой лиги Летнего первенства Донецка по мини-футболу также боролись Евгений Василенко, Илья Олейников, Игорь Халявка, Руслан Халявка, Вадим Семенов, Па-

вел Егупов, Олег Сучок, Андрей Мигаль, Игорь Фомин и Андрей Носов. Вся сборная выражает искреннюю благодарность за участие в жизни команды руководству магистрали, лично Генеральному директору ГП ДЖД Олегу Калеватых, первому заместителю Генерального директора ТК ЖДД Владимиру Кабацию, председателю ПРОФ-ДОНЖЕЛ Сергею Лесовому и всем болельщикам «Локомотива» – группе поддержки, не оставившей любимую команду на протяжении всего сезона.

По словам играющего тренера и одного из вратарей нашей команды Александра Печерского, коллектив «Локомотива», собранный из лучших игроков Иловайска и Дебальцево, находится в отличной спортивной форме, готов принять любой вызов и на каждую игру выходит с девизом: «Нужно побеждать!».

Спасибо за результат, ребята! Новых вам успехов и побед!

Александр КОВАЛЕНКО

Жизнь и судьба Людмилы Болдыревой

Сложная штука жизнь. Этот очерк мы планировали как подарок к юбилею. Но когда номер уже был готов к печати, стало известно о смерти нашей героини – Людмилы Васильевны Болдыревой. 6 октября бывшему экономисту службы гражданских сооружений Донецкой железной дороги исполнилось 80 лет, более 40 из которых она посвятила транспортной отрасли. Магистраль подарила Людмиле Болдыревой не только любимую работу, но и крепкую семью.

«Жизнь прожить – не поле перейти», – именно с этих слов начала беседу с корреспондентом «Железнодорожника Донбасса» Людмила Болдырева. С самого детства она мечтала помогать людям – хотела лечить больных, помогать нуждающимся. Поэтому после окончания школы решила поступать в медицинский. Но не сложилось, и жизненный путь Людмилы Васильевны все-таки свернул на железную дорогу.

– В 1960 году я поступила работать весовщиком на станции Сборная в Луганской области, но хотела быть медиком, – рассказала наша собеседница. – Решила поступать у нас в медицинский, но не прошла по конкурсу. Расстроилась ужасно! Тогда мне посоветовали попробовать поступить в Луганский техникум транспортного строительства. Где-то в конце сентября-начале октября я пришла подавать документы, однако набор уже закончился. Я объяснила, что не прошла по конкурсу в мед, извинилась и уже собиралась уходить. Но тут у меня поинтересовались, осталась ли выписка с оценками. Я ее показала. Мне говорят: «Отлично! Вы зачислены». Так я поступила в техникум, – улыбаясь, пересказывала историю своей юности Людмила Васильевна.

После окончания техникума Людмилу направили по распределению в город Няндома Архангельской области прокладывать новую железную дорогу.

– Однажды был такой случай. Бригады у меня работали на разных участках. Пригородный поезд ходил один раз в сутки, частыми были только грузовые, перевозившие руду. После рабочего дня бригаду отправлять было нечем. Я звонила диспетчеру и просила: «Будет идти грузовой, притормозите чуть-чуть». В ответ возмущались: «Ты думаешь, о чем просишь?». Я говорю: «Конечно, думаю! Людям есть что-то нужно, они целый день проработали, а тут ни магазинов, ничего нет». И соглашались! Состав притормаживал, я стояла и ждала, пока все мои сядут, и последней цеплялась за ручку. А в руках еще и папка с документами, однажды чуть не сорвалась. Хорошо, что какой-то мужчина рядом стоял – успел схватить меня за шиворот и затащить на платформу.

Во время работы в Архангельске Людмилу Болдыреву направили от предприятия на курсы прорабов. Там она оказалась единственной девушкой в группе из 27 человек. Но ребята все были дружными, в итоге у нее осталось много знакомых железнодорожников.

– По направлению я проработала около двух лет. Однажды встретила бывшего товарища по учебе, и он сагитировал меня перевестись на Донецкую железную дорогу, – рассказала Людмила Васильевна. – Желанного оказалось добиться непросто – нужно было разрешение Министерства транспорт-



с общественной деятельностью – возглавляла профбюро факультета и была членом профкома.

– Мои студенческие годы были удивительными. Во время учебы я побывала в Германии. Была на строительстве БАМА – мы кормили рабочих. Когда собирались туда, нам никто не сказал, что там беда с комарами. Мы только то и делали, что отмахивались от них – были все искушены. Один из местных дал нам мазь, и работать стало гораздо веселее, – вспоминала Людмила Васильевна.

Поступление в институт стало судьбоносным не только для карьеры, но и для личной жизни девушки. На последнем курсе она встретила своего будущего супруга Александра – после службы в армии он только поступал в ХИИТ. Как оказалось, молодые люди были знакомы и раньше, но взаимные чувства вспыхнули лишь в студенческие годы. Через год сыграли свадьбу – хоть и студенческую, но с размахом. Пригласили родителей и всех друзей по институту. Было весело – шутки, розыгрыши.

Началась совместная супружеская жизнь. Людмила после института устроилась на работу в Ясиноватское строительномонтажное управление. Александр продолжал учиться в Харькове. Жили в общежитии.

– Я учился на дневном отделении инженерно-экономического факультета, – вспоминает Александр Иванович. – По субботам летал домой в Донецк, а в понедельник утром вылетал в Харьков и даже успевал на пары. Стипендия была около 40 рублей. Но я всегда старался где-то подработать: то мостовой камень укладывал, то вагоны разгружал.

По окончании института Александр Болдырев устроился в Донбасстанстрой, но проработал там всего 3 года. Затем после небольшого перерыва вернулся на Донецкую железную дорогу, где впоследствии возглавил Дорожную лабораторию труда и научной организации производства.

Со временем жизнь четы Болдыревых вошла в размеренное русло. В 1977 году супруги-железнодорожники получили собственную квартиру. Сыграли новоселье. А через какое-то время у них родилась дочь Ирина.

В 1980 году Людмила Васильевна перешла работать в управление дороги экономистом службы гражданских сооружений. На этой должности и проработала до самой пенсии.

– В службе у меня с коллегами сложились очень хорошие отношения, – рассказала Людмила Болдырева. – Мне посчастливилось трудиться бок о бок с такими людьми, как Линьков Иван Андреевич, Белый Владимир Иванович, Пахомов Вячеслав Николаевич и многими другими.

– С заместителем начальника Донецкой железной дороги по капитально-

му строительству Белым Владимиром Ивановичем первое знакомство было непростым, – признавалась юбилярша. – На совещании он стал задавать вопросы по текущему состоянию дел. У нас возник небольшой спор, и он меня даже из кабинета пытался выгнать. Но я отстояла свою правоту. Мы с ним потом еще 8 лет проработали вместе, нашли общий подход к делу.

Качественное и своевременное выполнение работы всегда было для Людмилы Васильевны в приоритете. Поставленные задачи, как сама уверяла, успешно выполнялись благодаря замечательному коллективу, который она всегда ценила и на который всегда могла положиться.

Александр Иванович тоже остался верен Донецкой магистрали. Он работал главным инженером НГЧ-9, а потом до самого выхода на пенсию трудился в жилищном отделе Донецкой железной дороги. И сейчас, прогуливаясь по улицам Донецка, он с гордостью показывает на построенные при его участии многоквартирные дома и остановки общественного транспорта.

Работа на Донецкой железной дороге никогда не оставалась для супругов-пенсионеров в прошлом. Они часто созванивались с бывшими коллегами, чтобы быть в курсе событий, происходящих на родном предприятии.

Себя молодых и активных они видели в дочери Ирине, которая пошла по стопам родителей и стала железнодорожницей. Она работает старшим товарным кассиром на станции Мушкетово.

Внучка Катя мечтает стать дизайнером, но при этом обожает ходить с дедушкой на выставки, посвященные железной дороге. Поэтому в семье не исключают, что она тоже посвятит себя нашей магистрали. Ведь давно известно: если железная дорога – это судьба, то от нее так просто не уйти.

Елена СУШКОВА



– Я тогда еще совсем девчонкой была. В подчинении у меня на тот момент было 6 бригад – почти все мужчины, 87% из них – условно освобожденные, – вспоминала юбилярша. – Но отношения у нас сложились замечательные. Они всегда ко мне обращались уважительно, исключительно по имени-отчеству. А если я где-то запутаюсь, ко мне подходит один из них и говорит, как, по моему мнению, лучше сделать. Я спрашиваю: «Что, перепутала?», а он: «Не то, чтоб перепутала, но мне кажется, так будет ровнее».

Первый опыт на железной дороге вызывал у Людмилы Болдыревой самые теплые чувства:

ного строительства СССР. Я поехала в Москву, объяснила ситуацию, и мне, к счастью, подписали все необходимые документы.

Так началась работа Людмилы Болдыревой на Донбассе. Сначала трудилась в Донбасстанстрое старшим мастером путевых работ СПМ № 387. Потом была задействована в строительстве Донецкого института железнодорожного транспорта. Работая, девушка одновременно готовилась к поступлению в Харьковский институт инженеров железнодорожного транспорта. На 5 лет стал для Людмилы родным инженерно-экономический факультет, где она успешно совмещала учебу

Объединение ветеранов войны и труда Донецкой железной дороги глубоко скорбит по поводу скоростной кончины

**Людмилы Васильевны
БОЛДЫРЕВОЙ.**

Ушла из жизни Людмила Васильевна Болдырева – прекрасная женщина, любящая мать и бабушка, замечательная жена. Коллеги знали ее как доброго, отзывчивого человека, посвятившего всю жизнь Донецкой магистрали. Мы навсегда запоем ее энергичность, жизнерадостность, оптимизм и душевность.

Выражаем глубокие соболезнования родным и близким Людмилы Васильевны.

На Донецкой железной дороге действует режим повышенной готовности

(Продолжение. Начало на стр. 1)

Все работники ГП «Донецкая железная дорога», находящиеся в прямом контакте с большим количеством людей (кассиры, проводники, уборщики вокзалов и т.п.), обеспечены средствами индивидуальной защиты органов дыхания и антисептиками. Проводятся дополнительные инструктажи для локомотивных и поездных бригад о действиях в случае выявления больного с симптомами новой коронавирусной инфекции.

Во исполнение Указа Главы ДНР № 297 от 24 сентября 2021 года граждане обязаны соблюдать масочный режим в зданиях, строениях, сооружениях (помещениях в них), в которых расположены торговые объекты, а также в транспортных средствах общего пользования.

Иммунологи отмечают, что если маска надета на вирусносителя, то вероятность того, что он заразит окружающих людей, падает примерно в четыре раза. Если маска надета на здоровом человеке, но он имеет контакт с инфицированным, то вероятность заражения падает в 25 раз.

При этом медики особо отмечают, что соблюдать социальную дистанцию и носить средства индивидуальной защиты необходимо и привитым людям – нередки случаи, когда они заболевают коронавирусом бессимптомно.

В условиях сложившейся эпидемиологической обстановки Министерство здравоохранения ДНР призывает своевременно пройти вакцинацию от COVID-19. В настоящее время

иммунизация проводится вакциной «Спутник Лайт» в 54 прививочных пунктах, организованных по всей территории Республики. Сделать прививку может любой желающий в возрасте от 18 лет с отсутствием противопоказаний. Она поможет избежать тяжелого течения болезни и возникновения осложнений.

При этом эксперты напоминают о необходимости внимательно относиться к своему здоровью после прохождения процедуры вакцинации. Как отмечает Роспотребнадзор, полноценный иммунный ответ на введение препарата формируется в течение 35-42 дней, поэтому во избежание заражения необходимо использовать средства индивидуальной защиты, соблюдать социальную дистанцию и неукоснительно соблюдать правила личной гигиены.

В Министерстве здравоохранения ДНР также напомнили о такой опасной инфекции, как вирус гриппа. В ведомстве отметили, что по анализу многолетних наблюдений в эпидсезоне 2021-2022 г. возможна смешанная циркуляция вирусов гриппа А и В с преобладанием гриппа А(H1N1), который, как и COVID-19, приводит к тяжелым осложнениям, в том числе пневмониям. Обычно пик заболеваемости гриппом и ОРВИ приходится на январь-февраль, когда у населения снижается естественный иммунитет, поэтому сейчас самое время обезопасить себя, привившись от гриппа. Оптимальный интервал между прививками от коронавируса и гриппа – один месяц, говорят специалисты. Для недопущения кризиса

в системе здравоохранения, вызванного одновременной циркуляцией вирусов гриппа и COVID-19, Министерство здравоохранения ДНР напоминает о необходимости строгого соблюдения ограничительных мероприятий и противоэпидемических мер.

1 Часто мойте руки с мылом. Гигиена рук – это важная мера профилактики распространения гриппа и коронавирусной инфекции. Мытье с мылом удаляет вирусы. Если нет возможности помыть руки с мылом, пользуйтесь спиртосодержащими или дезинфицирующими салфетками.

2 Соблюдайте чистоту в помещении. Чаще проводите влажную уборку и проветривайте помещение. Мойте и дезинфицируйте поверхности (столы, дверные ручки, стулья, гаджеты и др.), используя бытовые моющие средства.

3 Соблюдайте дистанцию в общественных местах. Вирусы передаются от больного человека к здоровому воздушно-капельным путем (при чихании, кашле), поэтому необходимо соблюдать расстояние не менее 1 метра от больных людей, особенно если у них кашель, насморк и повышенная температура.

4 Соблюдайте правила респираторной гигиены. Для этого необходимо прикрывать рот или нос сгибом локтя или салфеткой при кашле или чихании. Использованную салфетку нужно сразу же выбросить.

5 Избегайте многолюдных мест и закрытых помещений. При длительном пребывании большого количества людей в непосредственной близости



друг от друга в плохо вентилируемых помещениях возрастает риск заражения COVID-19. Поэтому старайтесь проводить встречи на открытом воздухе. При нахождении внутри помещения необходимо усилить естественную вентиляцию.

6 Используйте медицинские маски. Она может быть одноразовой или многократно применения. Чтобы обезопасить себя от заражения, крайне важно правильно ее носить: маска должна тщательно закрепляться, плотно закрывать рот и нос, не оставляя зазоров. Старайтесь не касаться поверхностей маски при снятии, если же это произошло, тщательно вымойте руки с мылом или спиртовым средством. Влажную или отсыревшую маску следует сменить на новую, сухую. Не используйте повторно одноразовую маску. Много-разовую маску можно надевать

повторно только после стирки и дезинфекции утюгом.

7 Не касайтесь грязными руками лица. По возможности не трогайте руками глаза, нос и рот. Руки касаются многих поверхностей, и на них может попасть вирус. Оказавшись на руках, вирусные частицы могут попасть в глаза, нос или рот. С этих частей тела вирус может внедриться в организм и вызвать заболевание.

В заключение обращаем ваше внимание, что Минздрав ДНР опубликовал новые номера горячей линии по противодействию распространению коронавирусной инфекции. Теперь обратиться за консультацией можно по городскому номеру: (062) 3042741, а также двум номерам оператора «Феникс»: 0713084912, 0715336772. Время работы: понедельник-пятница с 9:00 до 17:00.

Как не проморгать собственное зрение?

Традиционно во второй четверг октября отмечается Всемирный день зрения. Каждый год этому празднику дается уникальный девиз, и в 2021-м он звучит так: «Любите свои глаза».

Мы получаем информацию об окружающем мире с помощью всех наших органов чувств сразу, при этом именно зрение обеспечивает человеку 90% информации. Как же сохранить зрение на долгие годы?

Существует несколько правил, придерживаясь которых, можно уберечь свои глаза от агрессивного воздействия внешних факторов, говорят офтальмологи.

- Хорошо высыпаться. Регулярный недосып плохо влияет на состояние зрительного нерва, вследствие чего качество зрения заметно снижается.

- Смотреть телевизор и читать книги важно в хорошо освещенном помещении. Привычка смотреть телевизор в темноте губительна для здоровья глаз.

- Читать в правильном положении. Категорически нельзя читать книги во время движения (в транспорте). Читать надо сидя, не стоит привыкать к чтению лежа.

- Не щуриться. Эта привычка не только портит внешний вид, но и отрицательно влияет на глаза.

- Чаще отдыхать, гулять на свежем воздухе.

- Регулярно посещать офтальмолога для профилактических осмотров.

Для здоровья всего организма необходимо полноценное питание, богатое витаминами и микроэлементами, однако людям с ослабленным зрением нужно употреблять продукты, укрепляющие сосуды сетчатки глаза: чернику, черную смородину, морковь. В рационе важно присутствие сливочного масла, зелени петрушки, шпината, салата, зеленого лука. Помогает настой отвара шиповника, клюквы. Эти продукты также богаты лютеином, который повышает резкость и остроту зрения, защищает глаза от повреждений и даже блокирует вредное ультрафиолетовое излучение, как своеобразный фильтр. Когда лютеина не хватает, сетчатка больше подвержена разрушению.

Современный человек перегружен воздействием различных устройств, поэтому особое внимание врачи уделяют проблеме влияния на глаза гаджетов. Неважно, трудимся мы или отдыхаем, наши глаза все время находятся в напряжении, и подобные нагрузки губительны для зрения.

Для сохранения зрения важно пра-

вильно организовать рабочее место. Монитор должен находиться на расстоянии 60-70 см от глаз, а центр экрана – на 10 градусов ниже уровня глаз пользователя.

При выборе освещения в помещении для комфорта глаз желательно отдавать предпочтение теплему желтому свету, а не холодному белому или голубому. Если вы работаете за компьютером в ночное время, не выключайте свет. При недостаточном освещении зрачки расширяются, что снижает качество восприятия изображения.

Особую тревогу окулистов вызывает компьютерный зрительный синдром, который представлен целым комплексом функциональных изменений, происходящих в зрительном аппарате. Характерные жалобы при КЗС: развитие светобоязни, слезотечение, затуманивание зрения, быстрое зрительное утомление.

Специалисты также обращают внимание на то, что в результате зрительного напряжения сокращается количество мигательных движений, повышается испаряемость слезной пленки, снижается ее стабильность. Глазная ресничная мышца находится в постоянном напряжении, что приводит к зрительному утомлению. Одним из составляющих данного синдрома является синдром сухого глаза – нередкая причина воспа-

лительных инфекций глаз.

Врачи советуют каждые полчаса работы перед монитором закрывать глаза, чтобы дать им отдых на 1-2 минуты. Также рекомендуется хотя бы раз в день выполнять специальную гимнастику для глаз. Самое простое упражнение – движения глазами яблоками вверх - вниз, влево - вправо, по диагонали, а также по окружности в обе стороны.

К домашним тренировкам мышц глаз относится простое и эффективное упражнение «Метка на стекле». Подойдите к окну и на расстоянии 30 сантиметров от глаз поставьте метку, а затем переключайте взгляд с нее вдаль и обратно на протяжении 3-5 минут. Так вы сможете быстро снять усталость.

При сильном зрительном напряжении во время работы за компьютером уместна в том числе слезозаместительная терапия. Пользоваться глазными каплями можно как симптоматически, так и курсом в течение двух недель. Раствор легко распределяется по главному яблоку, защищает от негативного влияния внешних факторов, снимает неприятные симптомы при повышенной зрительной нагрузке. Сейчас в продаже представлено много глазных капель с разными свойствами, но лучше всего проконсультироваться с офтальмологом.

Станция назначения – любимое увлечение

Не устаешь удивляться, сколько талантливых людей работает на Донецкой железной дороге. 15 октября творческие личности, умеющие чтить и воскрешать забытые народные традиции и утраченные виды мастерства, отметили свой второй профессиональный праздник – Всемирный день ремесел.

Пенсионер-железнодорожник, бывший слесарь-сантехник СМЭУ-7 Виктор Бондарчук – настоящий ложкарь. Так в старину называли мастеров, занимавшихся изготовлением деревянных ложек. Уже более 4 лет Виктор Васильевич представляет свои замечательные работы на дорожном фестивале декоративно-прикладного искусства «Город мастеров», удивляя посетителей оригинальностью и разнообразием изделий.

Кстати, первое упоминание о русских ложках встречается в «Повести временных лет», где описан пир у князя Владимира. Этот пир знаменит тем, что дружинники возмутились, когда их стали потчевать не с серебряных ложек, а с деревянных. Князь тут же велел ковать серебряные, сообщается далее в предании. Однако деревянная ложка еще долго бытовала на Руси, несмотря на то, что бурное развитие металлургии приводило к вытеснению деревянных предметов из обихода.

Начать заниматься этим древним ремеслом Виктору Бондарчуку помог случай.

– Как-то раз я зашел в гости к своему очень хорошему другу, он как раз делал весло, – вспоминает мастер-железнодорожник. – Ну, я и пошутил: «Что, ложку делаешь?». А он ответил: «На ложку липа нужна» и стал объяснять процесс изготовления весла. Но мне почему-то запомнилось, из чего нужно делать ложку. Спустя время у родителей мне довелось обрезать липу, там я и нашел подходящее поленце. Правда, потом еще долго руки не доходили попробовать сделать ту самую ложку из липы.

С того времени прошло уже несколько лет. Виктор Васильевич из начинающего мастера по дереву превратился в настоящего профессионала. Но липу, о которой так мечтал в начале своего увлечения, в своих работах использует редко.

– Ложек из липы у меня практически нет, – улыбаясь, признается Виктор Бондарчук. – Я использую вишню, яблоню, грушу, акацию. Они тяжелее режутся, зато красивее выглядят. Все ложки разные, у всех своя изюминка. Их отличают форма черпала либо ручка – витая, искривленная, ровная или с изгибом. Ложку я шлифую, полирую, но не раскрашиваю.

Двух одинаковых ложек в коллекции Виктора Бондарчука не существует. Все они разнятся по цвету, форме и размеру, удивляя всех, кто хоть раз видел эти удивительные работы.

При изготовлении ложек Виктор Васильевич не использует никаких примесей. Как прави-

ло, его изделия – это прекрасный подарок, красивый сувенир, но при желании этой самой ложкой можно отведать любую пищу, не беспокоясь о своем здоровье.

Свои изделия мастер не продает, даже если просят – большая часть уходит на подарки. И Виктора Бондарчука это очень радует.

Поклонники другого древнего ремесла – вязания крючком, отметили свой праздник в сентябре. Отмечать Международный день вязания крючком стали сравнительно недавно. В 2007 году некий американский блогер сделал в интернете заявление о проведении Международного дня вязания крючком, и поклонники данного вида рукоделия, а это в основном женщины, с энтузиазмом поддержали идею.

Дежурная по станции Ханженково Екатерина Головастикова праздником считает каждый день, когда она может заниматься любимым делом. Усаживаясь в уютное кресло, она берет в руки крючок и нитки и начинает вязать.

Вязанием крючком Екатерина Головастикова увлекается уже около 30 лет. За это время ее руками была создана не одна сотня прекрасных изделий. Среди них – мягкие пледы, роскошные шали, элегантные платья, теплые свитера, легкие летние майки, милые детские

пример, когда я училась в 3-м классе, она связала мне кофту с полосатыми вставками и очень красивыми пуговицами. Она была моей любимой!

Именно Валентина Николаевна стала главным учителем и вдохновителем маленькой Кати. Еще до школы девочка взяла в руки крючок и сделала первые шаги в вязании.

– Я научилась вязать, когда мне еще не было шести лет, – вспоминает мастерица. – Начинала с малого – одежды для кукол, потом были одеяла, кофточки. Первой вещью, которую я связала для взрослого человека, стала розовая летняя майка из чистого хлопка. Я ее подарила сестре.

Сейчас Екатерина увлеклась вязанием детских пинеток. Розовые, голубые, бирюзовые, с цветочками, вишенками, зайчиками – на любой вкус, цвет и воображение. Многие уходят на подарок, некоторые мастерица вяжет на заказ. Уверяет, что главное – это удовольствие от любимого дела.

– Пинетки я начала вязать, когда была в декрете. Первые сделала для сына Алексея, когда ему было 8 месяцев, – рассказывает железнодорожница. – Они были зеленого цвета в виде зайчиков. Материал – акрил, потому что эта нить приятная на ощупь, мягкая и тепленькая. С этого все и началось. Пинетки сыну так



вязать пинетки и пришивать кнопку, чтобы к одной паре можно было иметь несколько комплектов украшений и при желании менять их, – делится планами Екатерина Головастикова.

Существует огромное множество техник и стилей вязания крючком – разных по сложности, способам и используемым материалам – это румынское и брюггское кружево, филейное и туниское вязание и многое другое. За годы занятий вязанием Екатерина перепробовала несколько стилей, но в итоге поняла, что классическое вязание – это ее. Мастерица уверена, что это наиболее практичный, удобный и быстрый способ вязания.

– Однажды я решила попробовать вязать в технике «ирландское кружево», – делится необычным опытом наша собеседница. – Как показала практика, это очень долго и неудобно. Процесс предполагает создание вязаного полотна из отдельных мотивов, объединенных в единую композицию и соединенных между собой ажурной сеточкой. Это довольно кропотливая работа. Классический стиль намного проще за счет сочетания различных способов вязания – воздушных петель, столбиков с накидом и без накида, рельефных и пышных столбиков, шишечек и прочее. В итоге за счет необычного сочетания различных способов получаются интересные вещи.

Начинающим мастерам Екатерина советует быть смелее и, решившись, сразу брать в руки крючок и нитки. Только практика покажет: вязание – это ваше

или нет.

– Если у кого-то появилось желание заниматься вязанием, я бы советовала, не раздумывая, попробовать свои силы, – говорит рукодельница. – Начинать, конечно, нужно с простого. Для начала попробовать вязать воздушные петли, потом столбики и т. д. Самое простое, что можно попробовать связать – это салфетки. И если все получится, вам понравится и вы захотите продолжить, не бойтесь, развивайтесь. Покупайте крючки и разнообразные нитки, ищите уроки в Интернете. И уже в скором времени вы сможете самостоятельно вязать интересные вещи, воплощать все свои задумки.

В 2012 году Екатерина Головастикова освоила для себя еще и канзаши – технику создания украшений и заколок для волос из лент и кусочков ткани, сложенных в виде лепестков цветов. В необычной технике железнодорожница создает пышные, объемные, яркие и оригинальные украшения для волос.

– Эти изделия я впервые увидела в Интернете. Они мне очень понравились, и я решила сразу попробовать, – вспоминает Екатерина. – Вот уже почти 10 лет я занимаюсь созданием резиночек, заколочек, обручей в технике канзаши. Использую обычно атласные и репсовые ленты или кусочки красивых тканей. В творчестве главное – не ограничивать полет фантазии и не бояться экспериментировать, ведь именно узнавая и пробуя новое, мы даем жизнь чему-то удивительному.

Елена СУШКОВА



пинетки.

– Вязать крючком меня научила мама Валентина Николаевна, – вспоминает Екатерина. – В свое время она работала дежурной по станции Ханженково, и я прекрасно помню, как после насыщенного рабочего дня она спешила к семье. Необходимо было выполнить дела по дому, уделить время родным, а потом она бралась за вязание. Это были завораживающие моменты. Из обычных нитей у нее получались удивительные вещи. Часто это была одежда для меня. На-

понавильсь, что мы не могли их с него снять. Решила продолжить – в интернете находила образцы, вязала, но практически всегда добавляла что-то от себя, так сказать, свою изюминку.

За много лет увлечения вязанием Екатерина отточила свое мастерство. Петли в ее изделиях одинаковые, пропорциональные, узоры – оригинальные, гармоничные. Но мастерица никогда не прекращала процесс самосовершенствования.

– У меня возникла идея

Две страсти Саввы Великолепного



180 лет назад, 15 октября 1841 года, родился Савва Иванович Мамонтов. Меценат, покровитель искусств и крупный промышленник, Савва Великолепный всю жизнь разрывался между желанием заниматься искусством и необходимостью контролировать растущие обороты своих компаний. Это и сыграло злую шутку с самым известным миллионером того времени.

рьеру не дал. Он забрал сына из университета и отправил учиться в Баку. Савва со слезами простился с Москвой и мечтой о театре.

В 1864 году он посетил Милан, где увлекся пением. Миланский театр даже предложил ему пару басовых партий, однако романтическое увлечение юноши сменило все творческие планы. Мамонтов встретил Елизавету Сапожникову – свою будущую жену, мать пятерых его детей.

В 1869 году скончался Мамонтов-старший, успев передать сыну все дела. Савва вошел в правление Общества Московско-Ярославской железной дороги, а в 1872-м занял директорское кресло.

Савва Иванович решил проложить железную дорогу от Ярославля до Костромы и Кинешмы. Это было дорого, и остальные члены правления боялись, что смелая идея их разорит. Но у Мамонтова был контрольный пакет акций, и все решения он мог принимать единолично. Опасения оказались напрасными, все прошло благополучно.

В 1875 году Савва Мамонтов победил в тендере на строительство Донецкой каменноугольной железной дороги. Так появилось общество акционеров «Донецкая дорога». Общая протяженность составила больше 500 километров, дорога стала самой разветвленной железнодорожной сетью в мире.

Несмотря на обилие дел, его по-прежнему волновало искусство. В большом доме Мамон-

товых в Абрамцеве гостили и работали друзья семьи: Репин, Врубель, Антокольский, Polenov. Здесь Серов написал свою самую известную картину «Девочка с персиками» – ему позировала старшая дочь Саввы Ивановича Веруша. А с сына Мамонтова Андрея Васнецов писал Алешу Поповича для своих богатырей.

Здесь же устраивались совместные вечерние чтения, которые незаметно вылились сначала в домашний театр, где при участии Станиславского устраивались любительские спектакли, послужившие основой знаменитой Русской Частной оперы. Отсюда впервые зазвучал на всю Россию голос и имя Федора Шаляпина. Мамонтов получил прозвище Савва Великолепный – его сравнивали с покровителем искусств эпохи Возрождения Лоренцо Великолепным.

В начале 1990-х годов Мамонтов задумал создать конгломерат связанных между собой промышленных и транспортных организаций. Он приступил к реконструкции взятого у казны Невского судостроительного и механического завода в Петербурге, приобрел Николаевский металлургический завод в Иркутской губернии. Эти предприятия должны были обеспечить транспортными средствами Московско-Ярославско-Архангельскую железную дорогу, что позволило бы энергичнее осваивать Север. Но все они так или иначе нуждались в модернизации и требовали дополнительных вложений, зачастую просто огромных.

Тем временем денег становилось все меньше, и Савве Ивановичу ничего не оставалось, кроме как переводить деньги из одного предприятия в другое. А в 1898 году в надежде провести выгодную сделку он продал 1650 акций Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги Международному банку и получил ссуду под залог акций и векселей. Это был огромный риск, и дело закончилось полным крахом: в июне следующего года промышленник не смог расплатиться с кредиторами. Министерство финансов назначило ревизию, в результате которой Мамонтова арестовали.

В суде Мамонтова защищал известный адвокат Федор Плевако. Он был другом Саввы Ивановича еще с юридического факультета. Он доказал, что его клиент преступных намерений не имел, никаких денег себе не оставил и желал только одного – принести пользу обществу. Его оправдали.

На свободу Мамонтов вышел банкротом. Его железную дорогу передали государству. Дом на Садово-Спасской улице, семейная коллекция картин и скульптур, которые были подарены владельцу дома членами «абрамцевского» кружка, мебель были проданы с молотка в счет погашения долгов. До самой смерти он жил в небольшом доме на Бутырках рядом с керамическим цехом, который был перевезен из Абрамцево. По-прежнему поддерживал добрые отношения с художниками, оперными певцами, музыкантами.

Тяга к искусству обнаружилась у Саввы в раннем детстве, однако у отца, богатого потомственного купца Ивана Мамонтова, были совсем другие планы на будущее сына. Мамонтов-старший собирался прокладывать дороги по всей России и выбрал Савву – третьего и самого младшего – наследником семейного дела. По решению отца ему дали блестящее образование, но мальчик постоянно витал в облаках, рисовал, пел, а учеба оставалась

на втором месте. В 1860 году 19-летний Савва Мамонтов поступил на юридический факультет Московского университета. Но и здесь все его внимание захватили московские театры. Желая испытать себя на сцене, он прошел прослушивание в драматический кружок и, несмотря на бесконечные конфликты с родными, в 1862 году дебютировал на сцене в пьесе «Гроза». Отец сдержанно похвалил сына, но разрешения на актерскую кар-

Научная профессия	Скандинавское боже-ство	Короткая прическа	Жираф	Показа-ние ба-рометра	Место для гурда	Пакгауз
			... Злато-уст	Движе-ние вниз		
	Имени-тельный	Прозви-ще аме-рикан-цев			Набор мебели	Трубоч-ки для волос
			Мальчи-шеский голос	Важная персона		
Ивовая заросль	«Шухер!»	Банная емкость		Диаго-нальная ткань		
			Ирный корень	Созву-чие строк	Божий презент	«Люби-мое» утиное слово
Прори-цатель			Лесной орех			
Участник восстания в Чехии XV век	... да гладь			Часть фото-пленки		
			Часть моле-кулы	ДТП		

Омешты на сканворд
По горизонталу: Падж, Слук, Иоанн, Менья, Особа, Авр, Теуд, Оракул, Тувь, Фундук, Атом, Кадр, Гусит, Авария.
По вертикали: Одн, Ежик, Окапи, Ясно, Кузов, Склад, Психолог, Амас, Янки, Ушат, Альт, Рифма, Стенка, Дар, Бугду, Кра.

С праздником, сладкоежки!

Считается, что конфеты появились в Древнем Египте, и произошло это по воле случая: смешалось содержимое опрокинутых сосудов с медом, орехами и финиками.

Во Всемирный день конфет давайте вспомним некоторые факты, связанные с любимым с детства лакомством.

- Современное слово «конфеты» – производное от латинского «confectum» – приготовленное снадобье. В словарях XVIII века оно было мужского рода: «конфект».
- Пралине – десертный ингредиент из молотого миндаля, обжаренного в сахаре, придумал в 1671 году личный повар французского герцога дю Плесси-Пралин. Изначально это угощение считалось изысканным и было недоступно простым покупателям.
- В 1912 году бельгийский фабрикант Жан Нейхауз совершил настоящий прорыв в производстве шоколадных конфет. Он изобрел шоколадный корпус, который вручную заполнялся пралине, различными кремами и ореховыми пастами.
- В 1940 году Форрест Марс

изобрел драже M&M's: шоколадные конфеты, покрытые слоем разноцветной сахарной глазури, которые не тают на солнце и не пачкают руки. Считается, что Марс позаимствовал идею у испанцев, которые во время гражданской войны ели шоколадные шарики, покрытые глазурью.

- Первым, кому пришло в голову заворачивать конфеты в специальные обертки, был изобретатель лампочки Томас Эдисон. В начале XX века он получил патент на парафинированную бумагу специально для кондитерских целей. Украшать ее рисунками догадались немного позже.
- Психологи считают, что романтические натуры выбирают клубничную начинку в конфетах, творческие – кокосовую, а организованные и серьезные – ореховую.