



На Мариупольском узле нам предстоит проделать огромный объем работ

Возобновление железнодорожного движения на мариупольском направлении, восстановление инфраструктуры Мариупольского узла и подготовка его предприятий к работе зимой – эти задачи генеральный директор ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» Олег Калеватых обозначил как первоочередные на первом выездном рабочем совещании, которое состоялось 25 мая.

В рабочем совещании под председательством генерального директора принимали участие руководители дирекций и служб дороги, руководящие работники подразделений Мариупольского узла, представители проектных организаций. Вопросы организации ремонтно-восстановительных работ рассматривались в практической плоскости, предлагались конкретные решения.

Совещанию предшествовала большая работа по обследованию объектов инфраструктуры и фиксации имеющихся повреждений пути, контактной сети, линий электроснабжения, зданий, сооружений для их последующего восстановления. Комиссией ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» продол-

жается поэтапный осмотр железнодорожной инфраструктуры, определяется степень повреждения объектов.

К сожалению, на Мариупольском узле пострадали фактически все объекты железнодорожной инфраструктуры. Практически нет ни одного здания или сооружения, которое бы не имело следов от осколков или прямого попадания боеприпасов, а некоторые, такие, как резерв проводников и электроцепей в пассажирском депо, здание ШЧ, разрушены до основания. Очень сильно повреждены цеха пассажирского депо Мариуполь, локомотивное оборотное депо повреждено меньше.

– Восстанавливаться будет не все, – отметил генеральный директор ГУП

ДНР «Донецкая железная дорога» Олег Калеватых. – Сейчас ведется работа по определению первоочередных объектов, подлежащих восстановлению, и в первую очередь – это посты ЭЦ.

В настоящее время дирекцией по эксплуатации зданий и сооружений ведется подготовка к ремонтно-восстановительным работам в зданиях постов ЭЦ Мариуполь-пассажирский и Мариуполь-порт. Связисты проведут ревизию оборудования и выполнят необходимые наладочные работы.

Что касается железнодорожного вокзала, вопрос о возможности его восстановления пока не решен – он требует детальной проработки с проектными организациями.

– Но вокзал в Мариуполе однозначно будет, – подчеркнул Олег Калеватых. – Пока же начаты работы по приведению в порядок пригородного вокзала на станции Мариуполь. Там есть небольшой зал ожидания, касса, так что на переходном этапе он послужит пассажирам. Пригородный вокзал меньше пострадал во время боевых действий, и его вполне реально восстановить в короткие сроки.

Сейчас на предприятиях Мариупольского узла заканчивают уборку мусора. Готовятся заявки на стройматериалы, стекло, стеклопакеты, кровельные материалы, необходимые для ремонта зданий.

Большой объем работ предстоит выполнить специалистам путевого хозяйства. Сегодня они продолжают восстановление железнодорожных путей на перегоне Сартана-Мариуполь и на станции Мариуполь-Порт.

После активных боевых действий серьезной проблемой для Мариупольского железнодорожного узла, как и для города в целом, остается электроснабжение. Сейчас на необходимые участки фронта работ доставляются передвижные генераторы. Параллельно готовится вагон-электростанция мощностью 1 Мвт, которая, в принципе, может полностью обеспечить электроэнергией Мариупольский узел.

Особое внимание на рабочем совещании было уделено вопросу подготовки предприятий к работе в осенне-зимний период, в частности – восстановлению котельного хозяйства.

Профессионализм плюс принципиальность



Причины создания ревизорского аппарата были крайне вескими: за один только 1934 год на железных дорогах СССР было допущено 62 тыс. аварий и крушений. Было повреждено в различной степени 7 тыс. паровозов, разбито 4,5 тыс. вагонов, погибли сотни и были травмированы тысячи людей. В результате дезорганизации движения и, как результат, снижения погрузки, убытки превысили 60 млн рублей. Рост числа крушений и аварий продолжился и в 1935 году: уже в январе было зафиксировано 7 тыс. таких случаев, в феврале – еще 5 тысяч.

Фактическое положение было таково, что издаваемые

в тот период указы НКПС о борьбе с крушениями в большинстве случаев не выполнялись. Начальники железных дорог и аппарат НКПС, получая справки о допущенных крушениях и авариях, просто знакомились с ними, не считая нужным сообщать наркомку об этих происшествиях.

В то же время дела по допущенным крушениям и авариям передавались в суды. В ряде паровозных депо едва не половина машинистов имели взыскания и судимости. Однако обвинительные заключения отнюдь не способствовали снижению аварийности.

Такое положение дел на транспорте очень беспокоило

Нынешний год – юбилейный для ревизорского аппарата ГУП ДНР «Донецкая железная дорога»: 85 лет назад на железных дорогах СССР был создан институт ревизоров по безопасности движения. За долгие годы менялись его подчиненность, численный состав, структура управления, но цели и задачи оставались неизменными: обеспечение безаварийной работы и неукоснительное выполнение Правил технической эксплуатации железных дорог.

руководство НКПС, и приказом народного комиссара путей сообщения Лазаря Кагановича от 17 мая 1937 года № 103/Ц была создана структура ревизоров НКПС по безопасности движения.

Обязанности и функции ревизоров по безопасности движения, определенные приказом НКПС 85 лет назад, полностью созвучны с теми целями и задачами, которые ныне возложены на аппарат безопасности движения поездов и автотранспорта ГУП ДНР «Донецкая железная дорога».

В нынешних условиях ревизорский аппарат фактически объединяет в себе все структуры управления безопасностью движения, существовавшие со времен НКПС и МПС СССР. Он совмещает функции Главного управления безопасности движения, дорожного аппарата безопасности движения и аппаратов безопасности движения участков дороги. Его работники на всех уровнях осуществляют функции надзора и контроля за состоянием безопасности движения, методологическую деятельность, принимают непосредственное участие в расследовании железнодорожно-транспортных происшествий всех уровней, осуществляют оперативный контроль за ходом ликвидации последствий происшествий на

железнодорожном транспорте.

– Основными функциями ревизорского аппарата является проведение технических ревизий и контрольных проверок состояния безопасности движения в подразделениях дороги с целью всестороннего контроля над обеспечением безопасности движения и выявления слабых мест, включая организацию работ и выполнение должностных инструкций и личных нормативов руководителями, а также анализ причин, которые привели к нарушениям безопасности движения, – рассказал заместитель генерального директора – главный ревизор по безопасности движения ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» Юрий Витнин. – Труд ревизора – напряженный, требует немалых физических сил и стрессоустойчивости. Нужно обладать особым талантом работы с людьми, не только уметь спрашивать с исполнителей, но и быть готовым поделиться знаниями, доходчиво разъяснить, в чем упущения и как их исправить.

На вопрос о том, что самое главное в работе ревизора по безопасности движения, Юрий Витнин без колебаний отвечает:

– Объективность, беспристрастность, принципиальность, умение брать на себя ответственность. Как бы не менялись исторические эпохи,

ревизорский аппарат Донецкой железной дороги всегда трудился под неизменным девизом: «Профессионализм плюс принципиальность».

На сегодняшний день в аппарате безопасности движения поездов и автотранспорта работают 14 человек. Это высококвалифицированные специалисты, преданные своему делу. Требуя неукоснительного соблюдения правил и технологии производства работ непосредственными исполнителями перевозочного процесса, содержания в исправном состоянии объектов инфраструктуры, технического состава средств, подвижного состава, они контролируют обеспечение безопасности движения на Донецкой железной дороге.

– В связи с 85-летним юбилеем хотелось бы поблагодарить всех работников ревизорского аппарата и выразить признательность ветеранам ревизорского дела. Их компетентность, широкий кругозор, умение решать вопросы любой сложности всегда были для нас профессиональным ориентиром, примером для подражания, – сказал Юрий Витнин. – Желаю всем крепкого здоровья, счастья, семейного благополучия, дальнейших успехов, неиссякаемой энергии в реализации планов развития и процветания нашей дороги.

Работа не останавливается ни на один день

Донецкая железная дорога продолжает восстановление железнодорожной инфраструктуры на освобожденных территориях Республики. В мае масштабные ремонтно-восстановительные работы выполнили специалисты подразделений дирекции инфраструктуры ГУП ДНР ДЖД.

Работники путевого хозяйства в кратчайшие сроки выполнили работу по восстановлению нечетного пути на 1252 км ПК 2 перегона Асланово-Сартана. На этот участок пути в результате боевых действий обрушились конструкции разрушенного автомобильного путепровода. Силами работников Волновахской, Иловайской, Ясиноватской, Дебальцевской дистанций пути и ПМС 191 Иловайск были ликвидированы завалы обрушенных бетонных балок и стоек путепровода, выполнено полное разгромождение участка. После подготовки земляного полотна осуществлена поэлементная укладка пути.

– Большая часть работ осуществлялась без привлечения спецтехники, – рассказал заместитель начальника СП «Дирекция инфраструктуры» ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» Александр Литвиненко. – Мы не могли действовать с соседнего пути или подъехать с обочины. Не было возможности выполнять работы краном, и решетка укладывалась поэлементно, практически вручную – использовалась только МПТ для укладки рельсов.

В настоящее время работы на 1252 км ПК 2 перегона Асланово-Сартана продолжают – путейцы уже подготовили земполотно для укладки рельсошпальной решетки по четному пути.

Работниками путевого хозяйства сегодня ведется активная работа по вос-

становлению железнодорожного пути на перегоне Сартана-Мариуполь и нечетного пути станции Мариуполь-Порт.

По состоянию на 30 мая совместными усилиями ПЧ-5, ПЧ-21, ПЧ-14, ПЧ-20 и ПМС-191 выполнены работы по устранению повреждений и восстановлению четного пути перегона Сартана-Мариуполь. В настоящее время уже есть возможность движения из Волновахи на Мариуполь и Мариуполь-Сорт.

В мае специалистами Волновахской дистанции пути выполнен значительный объем работ на станциях Волноваха, Хлебодаровка, Велико-Анадоль, Зачатьевская, Розовка, Кальчик. В частности, выполнена вырезка балласта, рихтовка и выправка пути, осуществлен демонтаж поврежденных жестких поперечин, проведены работы по замене поврежденных рельсов и железобетонных шпал и др. Восстановлено два автоматических шлагбаума на железнодорожном переезде с дежурным работником 1235 км станции Кальчик.

Работниками хозяйства электропитания полностью восстановлено электропитание в поселке Асланово. Завершаются работы по восстановлению воздушной линии электропитания 6 кВ от РП-5 до ТП-17 по электропитанию железнодорожной больницы г. Волноваха.

Энергетиками Донецкой железной дороги проведен целый ряд работ на



Восстановленный нечетный путь на 1252 км ПК 2 перегона Асланово-Сартана

устройствах тяговых подстанций. По тяговой подстанции Волноваха проверена работоспособность и выполнены работы по перенастройке релейных защит и автоматики оборудования 110 кВ с привлечением специалистов ГУП ДНР «Государственная магистральная сетевая компания» и ГУП ДНР «РЭК»; ревизия оборудования ОРУ-35кВ; демонтаж поврежденных кабельных линий и монтаж привода МВ-35 кВ; выполнена подача напряжения 110 кВ от ВЛ-110 кВ Дмитриевка; проведена фазировка РУ-10 кВ и дегазация силового трансформатора СТ-1. Потребители тяговой подстанции Волноваха переключаются на нормальную схему электропитания по напряжению 10 кВ.

По ЭЧ-Карань выполнена ревизия оборудования ДУ Волноваха Горка и произведено профвосстановление устройств релейной защиты и автоматики (РЗА) фидеров 35 кВ. Производятся работы по подготовке рас-

пределительной подстанции РП-1 ст. Волноваха к приему напряжения 35 кВ. Начато восстановление распределительных сетей 6 кВ по ст. Волноваха.

Энергетиками приведены в габарит участки контактной подвески по путям главного парка станции Волноваха, станции Сартана, а также на участке Асланово-Сартана.

Для установки комплектной трансформаторной подстанции (КТП-32) выполнен монтаж 8 фундаментных блоков. На перегоне Асланово-Мариуполь-Сорт. выполнен монтаж 2000 м воздушной линии продольного электропитания 10 кВ. Работы выполнялись сводной бригадой работников ЭЧК-Волноваха и ЭЧК-Карань.

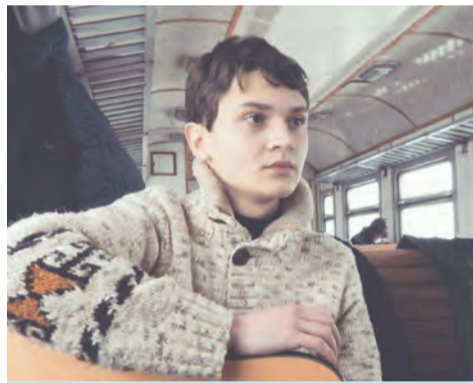
В настоящее время специалисты хозяйства электропитания продолжают работу по монтажу проводов воздушной линии продольного электропитания 10 кВ на участке перегона Асланово-Мариуполь-Сортировочный.

Донецкая малая – полвека в пути

У Малой магистрали – солидный юбилей. 19 мая исполнилось 50 лет с момента открытия Донецкой детской железной дороги имени В. В. Приклонского. За полвека здесь прошли обучение 57 тысяч юных железнодорожников, более 28 тысяч связали свою жизнь с железной дорогой.

Донецкую детскую железную дорогу им. В. В. Приклонского можно без преувеличения назвать кузницей кадров. В этом учебном учреждении профориентационного характера успешно решают поставленные задачи по популяризации железнодорожного транспорта и подготовке будущих квалифицированных кадров для подразделений Донецкой железной дороги.

Сейчас Детская железная дорога, к сожалению, не может работать на полную мощь. Для обеспечения безопасности юных железнодорожников в условиях ковидных ограничений, а затем активизации боевых действий на Донбассе они обучаются дистанционно по специально разработанным програм-



Андрей ЮСЕНКО

мам. По окончании обучения получают дипломы. В силу объективных причин в этом году на Малой магистрали не был открыт сезон летней учебно-производственной практики – фирменный поезд «Донецкие зори» остается стоять в депо. Везти пассажиров опасно – город продолжает обстреливать противник.

– Наши ребята, конечно, скучают по привычным занятиям и так же, как и мы, с нетерпением ждут открытия движения на Донецкой детской железной дороге, – говорит начальник Детской железной дороги Александр Евтушенко. – Мы очень надеемся, что ситуация в скором времени изменится, и мы заработаем на полную мощь. Несмотря на все происходящее, хочу поздравить весь коллектив и воспитанников с общим для нас всех праздником – 50-летним юбилеем нашей любимой Малой магистрали, пожелать мира и благополучия.

Андрей Юсенко – учащийся Ясиноватского центра профессионально-технического образования. На Детскую железную дорогу он впервые пришел в январе 2016 года.

– Профессий много, и я все успел попробовать. На летней производственной практике работал проводником пассажирского вагона, ревизором, дежурным по стрелочному переводу и сигналистом, помощником машиниста тепловоза и машинистом тепловоза, дежурным по станции, – рассказал Андрей. – Однажды, когда я был в должности ревизора, произошел интересный случай. Мы с напарником стояли возле вагона, ждали людей на посадку. И как-то же было мое удивление, когда я увидел на станции готовившихся к посадке тридцать байкеров! Это довольно непривычно, потому что в основном наши пассажиры – это дети и их родители.

За долгие годы работы Донецкая детская железная дорога им. В. В. Приклонского выпустила целую плеяду юных железнодорожников, которые впоследствии стали настоящими профессионалами.

С большим теплом вспоминает о времени обучения на Малой магистрали ее бывшая воспитанница, а ныне дежур-

ный по станции Донецк-2 Светлана Финенкова. Она занималась здесь на протяжении шести лет – с 1980 по 1986 год.

– Это были удивительные времена! Детей приходило очень много, инструкторы были с большим практическим опытом работы и свои знания передавали нам, – рассказывает о годах обучения Светлана. – С особым теплом вспоминаю нашего инструктора Елену Ировну. Я всегда с удовольствием посещала теоретические занятия, которые проходили в учебных классах на станции «Пионерская» и, конечно, с нетерпением ждала летнюю производственную практику, где можно было закрепить полученные знания. Практические занятия у нас проходили очень интересно и активно. Еще мы много путешествовали, ездили по обмену опытом с другими детскими железными дорогами. Так, мне удалось побывать в Минске и Ленинграде. Там мы общались с другими юными железнодорожниками, наблюдали за их работой. Находилось время и для увлекательных экскурсий по городу.

Благодаря знаниям, полученным на Детской железной дороге, Светлана с легкостью поступила в Артемовский железнодорожный техникум, а затем и в Донецкий институт железнодорожного транспорта.

– На Малой Донецкой я получила колоссальный багаж знаний, и благодаря этому мне давалось обучение: я уже многое знала и умела, – рассказывает наша собеседница. – Затем я пришла работать на Донецкую железную дорогу, а в 2017-2020 годах меня направили обучать детей во время летней учебной практики по своей специальности – дежурный по станции. На своих занятиях я старалась передать детям все свои знания. Кто-то из них уже выпустился и работает, кто-то все еще учится, а кто-то только поступил. Но все они действительно любят железную дорогу и решили связать с ней свою жизнь.

Михаил Чичигин с самого детства мечтал стать железнодорожником, и в



Светлана ФИНЕНКОВА

2007 году его мечта сбылась.

– Однажды к нам в школу пришла Людмила Владимировна Тошаква и рассказала о Донецкой детской железной дороге. Я сразу загорелся! – вспоминает Михаил. – Не было ни одного занятия, чтобы я пропустил. Практику ждал больше, чем летних каникул. В первый рабочий день меня назначили проводником вагона. Тогда я понял, что работа с пассажирами – это то, к чему лежит душа. На детской железной дороге я освоил общий курс железных дорог. В 2010 году участвовал во Всеукраинском слете юных железнодорожников, где занял 1 место в номинации



«Лучший знаток вагонного хозяйства». На Малой магистрали я был председателем Совета юных железнодорожников. Это был невероятный опыт первой руководящей должности, который дал понимание, что руководитель должен быть примером и опорой для каждого.

Выпустился Михаил в 2013 году. Поступил в Донбасскую национальную академию строительства и архитектуры, но контакты с Донецкой детской железной



Михаил ЧИЧИГИН

дорогой поддерживает до сих пор.

– Вместе с другими выпускниками мы были волонтерами на детской железной дороге. Участвовали в организации музея истории Малой магистрали, были причастны к возрождению клуба железнодорожного моделирования. После окончания академии я поступил на магистратуру в российский вуз. Сейчас работаю дизайнером отдела обучения и профориентации детей Департамента управления персоналом ОАО «РЖД», так что моя работа тесно связана с детскими железными дорогами.

Выпускница Малой магистрали Анастасия Чоп – одна из немногих девушек, которой на практике удалось освоить специальность машиниста. Связать жизнь с этой профессией не получилось, и сейчас она – специалист по ведению технической документации в моторвагонном депо Лобня Московской железной дороги.

– Я занималась на детской железной дороге с 2010 по 2014 год. Детская «железка» дала мне понимание, чем хочу заниматься. Там я получила много знаний, которые в дальнейшем помогли успешно окончить Курский железнодорожный техникум по специальности «Техническая эксплуатация тягового подвижного состава», – рассказала Анастасия. – На детской дороге много профессий, но мне больше всего нравилось локомотивное хозяйство. На протяжении 2013-2014 годов я прошла обучение по этому направлению, потом проходила практику помощником машиниста тепловоза (ТУ-2), затем машинистом. Пробыться, конечно, было сложно, поскольку на железной дороге издавна существует стереотип, что машинист – мужская профессия. В дости-

жении цели мне помогла настойчивость.

Больше всего Анастасия запомнила поездки на слеты юных железнодорожников.

– Считалось почетным, если ты попал в команду и поехал представлять детскую дорогу на конкурсе профмастерства. В 2012 году я побывала на детской железной дороге в Запорожье – представляла вагонное хозяйство. Я не заняла тогда призового места – конкуренция была достойная, но опыт был хороший.

Выпускник Детской железной дороги Валерий Чижко, который проходил обучение с 1978 по 1984 год, освоил буквально все железнодорожные специальности. Это время он без преувеличения называет одним из лучших в своей жизни.

– Моим первым инструктором была Шелестова Людмила Викторовна – замечательный человек и настоящий профессионал. Я ей очень благодарен! – говорит Валерий. – За хорошую посещаемость и отличное выполнение обязанностей на Малой Донецкой я ежегодно награждался Почетными грамотами, а также поездками в Москву и Ленинград. Принимал участие я и в создании макета железной дороги, который был удостоен серебряной медали ВДНХ в Москве. На момент моего выпуска я уже исполнял обязанности машиниста-инструктора тепловоза среди школьников смены. Один из моих воспитанников Сергей Хорунжий впоследствии стал начальником железнодорожного цеха Донецкого металлургического завода.

После окончания Детской железной дороги Валерий Чижко поступил в СПТУ 69 г. Ясиноватая, затем устроился слесарем по ремонту электровозов, работал помощником машиниста тепловоза в железнодорожном цехе ДМЗ. Сейчас



Анастасия ЧОП

он живет в России, работает шахтером.

Коллектив и все воспитанники Донецкой детской железной дороги с нетерпением ждут мира на нашей земле и надеются, что уже в скором времени фирменный поезд «Донецкие зори» снова отправит юных пассажиров в увлекательное путешествие.

Чтобы мой прадед мной гордился

Наследники победителей... Еще недавно это словосочетание было для нас не более чем фигура речи. Но события последних месяцев показали, что сегодня эти слова актуальны, как никогда, и внуки героев Великой Отечественной войны достойны памяти своих предков. Один из них – начальник отдела ремонта дирекции по эксплуатации и ремонту подвижного состава ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» Александр Балагура. 23 февраля он записался добровольцем и пошел воевать, как в годы Великой Отечественной его прадед Григорий Нестерович Балагура.

– Мой прадед Григорий Нестерович Балагура работал на Макеевском меткомбинате, был вальцовщиком в прокатном цехе, – рассказал Александр Сергеевич. – Когда началась Великая Отечественная, пошел воевать, дошел до Молдовы. После боев за Волноваху его прозвали Гришка Волновахский. На 10-летие Победы ему подарили броневой патрон с гравировкой «Спасибо Гришке Волновахскому за освобождение Волновахи». Я его до сих пор храню, как ценное напоминание о подвиге прадеда. Хотелось дойти до Волновахи и мне, чтобы прадед гордился, но, к сожалению, не получилось.

Сегодня Александр Балагура проходит лечение после тяжелого ранения. Признается, что многое переосмыслил, но ни на миг не усомнился в правильности принятого решения.

– На протяжении 8 лет мы жили в состоянии войны. Видели человеческую боль, сломанные судьбы, разбитые дома, разрушенные станции, вокзалы, депо. И объявление специальной военной операции на Донбассе стало переломным моментом. Мы поняли, что это начало конца войны на нашей земле, – говорит Александр. – Я пошел защищать свою семью, всех детей и женщин Донбасса. Было четкое стремление сделать все, чтобы им не угрожали люди-нацисты.

Александр служил с железнодорожниками Сергеем Зайцевым и Даниилом Кизиловым, Александром Бабченко из Минтранса.

– Я и раньше знал, но теперь убежден, что наши железнодорожники – настоящие молодцы, ребята смелые и стойкие, верные товарищи, – отзывается о коллегах Александр. – Мы сделали все, чтобы выполнить поставленную задачу.

Взвод Александра Балагуры принимал участие в освобождении Ново-троицкого. С первых же дней пришло понимание, что все очень серьезно, что ценой за оплошность может стать человеческая жизнь.

– 1 марта нас обстреляла из минометов украинская ДРГ. Удар пришелся как раз во время обеда, когда приехала полевая кухня и все выстроились в очередь, – вспоминает Александр. – Именно тогда я понял, как важно быть предельно бдительным.

Под Мариуполем Александр Балагура с товарищами нес службу вместе с легендарной интернациональной бригадой «Пятнашка».

– Бойцы нас поддерживали, успокаивали: «Мы – впереди. Если вдруг начнется прорыв, стреляйте в воздух, создавайте массовость огня, чтобы враг думал, что нас здесь целая дивизия».

Вместе с бойцами «Пятнашки» подразделение Александра несло службу на блокпосту под Мариуполем, через



который проходила эвакуация мирных жителей. Попадались и сбежавшие ВСУшники, и нацисты.

– Однажды в ночное дежурство ребята из соседнего взвода задержали четверых снайперов. Они до последнего рассказывали, что работали только на кухне, а когда разделись для досмо-



Александр Балагура с отцом Сергеем Витальевичем

тра, у них на плече обнаружили следы от приклада, – рассказал он.

На вопрос о том, как военных встречали на освобожденных территориях, Александр отвечает: «Чаще – как освободителей».

– Когда мы базировались в одном из сел под Мариуполем, к нам пришли местные жители. У них в рыбхоз прилетела мина, и они просили помочь с разминированием. Мы, конечно, помогли. А еще – нашли на одном из складов огромное количество замороженной рыбы и решили раздать ее мирным жителям. Они нас благодарили, говорили, что, когда там стояли нацбаты, людей к складам не подпускали и даже стреляли, хотя знали, что многим нечего есть.

Подразделение Александра вместе с военнослужащими Народной милиции ДНР принимало участие в охране аэропорта в Мариуполе. Затем их отправили в помощь разведчикам.

– Во время одной из вылазок мы наткнулись на блокпост «Азова». Нам навстречу выехал БТР и начал обстреливать, – вспоминает Александр. – В этой критической ситуации ребята проявили себя, как настоящие герои: спасали раненых, вытаскивали из-под огня, несли в расположенные тяжелые, смастерив носилки из всего, что было под рукой.

Сейчас товарищи Александра проходят лечение и реабилитацию в больницах Донецкой Народной Республики. Ребята часто созваниваются, а кто может – даже приезжает в гости.

– У нас там сформировалось боевое братство. Мы стояли друг за друга, прикрывали, помогали, поддерживали

морально, не давали падать духом. Но, не скрою, были и минуты отчаяния, – признается наш собеседник. – В самые тяжелые моменты я, конечно, думал о родных, о семье. Там, в окопе, воспринимаешь все совсем по-другому, переосмысливаешь. Я понял, что семья – это самое главное в жизни, и теперь жене и дочери я буду уделять как можно больше внимания.

В планах Александра – поскорее вернуться на работу. Говорит, коллектив на дороге замечательный, готовый в трудную минуту прийти на помощь.

– В который раз убеждаюсь, что у нас на дороге работают удивительные люди, – улыбается Александр Балагура. – Многие навещают в больнице, каждый вечер звонят, рассказывают новости с работы, интересуются, как у меня дела. Отдельно хотел бы поблагодарить начальника дирекции по эксплуатации и ремонту подвижного состава Дмитрия Сергеевича Пескова и председателя ПРОФДОНЖЕЛ Михаила Владимировича Чаленко. Они сразу же подключились, нашли и привезли редкие лекарства, которые не могли найти родители. Спасибо, что навещают наших ребят и поддерживают!

Всем военнослужащим Александр желает победы и скорейшего возвращения домой, а их родным – терпения и надежды. Вместе с мамой Натальей Владимировной он ждет домой отца Сергея Витальевича Балагуру, который с оружием в руках защищает родную землю.

Елена СУШКОВА

Путешествие к солнцу и морю

Второго июня первая группа детей железнодорожников из ДНР и ЛНР отправится на отдых в Российскую Федерацию. Благодаря взаимодействию ТК «Железные дороги Донбасса» и ОАО «Российские железные дороги» этим летом порядка тысячи ребят смогут отдохнуть в оздоровительных лагерях Белгородской области и Краснодарского края.

Заезд в детский оздоровительный лагерь «Экспресс», расположенный в поселке Солоники Лазаревского района Краснодарского края, назначен на 3 июня. К солнцу и морю отправятся 200 мальчишек и девчонок, родители которых работают на Донецкой и Луганской магистралях. Наслаждаться отдыхом, общением со сверстниками и набираться сил для нового учебного года дети будут 21 день.

В лагере есть футбольное поле, волейбольная и ба-

скетбольная площадки, тренажерный зал, танцевальная площадка, летний кинотеатр, детское кафе и библиотека. В 400 метрах от лагеря оборудован собственный мелкогалечный пляж с солярием, медпунктом и спасательной службой.

Детей работников железнодорожного транспорта ДНР и ЛНР ждут и в оздоровительном лагере «Липки» в Белгородской области. Здесь планируется организовать 4 смены длительностью 21 день каждая. Первые 200 от-

дыхающих приедут в край лесов и озер 15 июня. Еще 600 – в остальные три заезда.

Детвора будет жить в комфортабельных корпусах, наслаждаться свежим лесным воздухом и удивительной природой средней полосы России. Им гарантировано качественное питание, забота и внимание сотрудников оздоровительного лагеря, развлекательные и познавательные программы, разработанные специально для отдыхающих с учетом их возраста.

Путевки в детские оздоровительные лагеря «Экспресс» и «Липки» для детей работников железнодорожного транспорта ДНР и ЛНР предоставляются бесплатно.

Активная молодежь

Председатель Молодежного совета Профсоюза работников Донецкой железной дороги Владислав Алексанов в составе делегации Федерации профсоюзов ДНР принял участие в форуме работающей молодежи, который проходил в Брянске с 26 по 28 мая.

Участниками форума стали молодые специалисты, работающие на предприятиях и в организациях регионов Российской Федерации, а также представители молодежных Советов Профсоюзов работников Донецкой железной дороги, Пенсионного фонда и газовых хозяйств ДНР.

– На площадках форума мы обменивались опытом, говорили о правах молодых специалистов, социальных гарантиях и поддержке молодежи, – рассказал Владислав Алексанов.

Форум работающей молодежи Брянской области начался с дискуссии на тему «Активная работающая молодежь – залог

эффективного развития региона». Особое внимание было уделено вопросам деятельности молодежных советов на промышленных предприятиях и в организациях, теме участия работающей молодежи в реализации государственной молодежной политики, а также трудовым правам и гарантиям работающей молодежи.

Члены делегации Федерации профсоюзов ДНР принимали активное участие в деловых играх, мастер-классах и тренингах на актуальные темы. В завершение Форума всем его участникам были вручены соответствующие сертификаты.

Есть резервный водовод!

29 мая был осуществлен пробный запуск трубопровода, подающего воду в канал «Северский Донец - Донбасс». Решение о его строительстве было принято Межведомственным оперативным штабом.

Канал «Северский Донец - Донбасс» уже начал пополняться водой в объеме до 15 тыс. кубометров в сутки, что позволит увеличить количество дней ее использования, сообщает официальный сайт МЧС.

С конца февраля 2022 года ситуация с водоснабжением в Республике близилась к критической. Чтобы не оставить жителей густонаселенных городов без воды, Межведомственным оперативным штабом было принято решение о строительстве резервного водовода.

Силами МЧС ДНР, работников шахты «Ждановская» и ГУП ДНР «Вода Донбасса» были проведены земляные работы и прокладка трубопровода, произведен монтаж двигателя и насоса. Работать приходилось в очень сложных условиях. Но несмотря на обстрелы ВФУ и невозможность подъезда спецтехники строительство не останавливалось даже ночью.

Регионы взяли шефство

Десять регионов Российской Федерации взяли шефство над городами и районами ДНР. Об этом 30 мая сообщило посольство Донецкой Народной Республики в РФ.

В посольстве уточнили, что помощь в восстановлении Донецка окажут власти Москвы; Московская область окажет содействие в восстановлении Тельмановского и Новоазовского районов, Курская – Первомайского района. Макеевке помогут Свердловская область и Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Ясиноватой – Челябинская область, Горловке – Кемеровская область, Енакиеве – Ленинградская область, Снежному – Самарская область, Харцызску – Нижегородская.

«Сейчас начинается очень серьезная, широкая программа, когда регионы Российской Федерации берут шефство над городами и районами Донецкой Народной Республики. То, о чем мы говорили, претворяется на практике», – отметил в ходе поездки в город Снежное совместно с делегацией Самарской области Глава Донецкой Народной Республики Денис Пушилин.

Согрели вниманием

В канун Дня Победы 77 иловайских железнодорожников – ветераны и дети войны – получили праздничные наборы от волонтерской группы из Калининграда «Поможем согреться старикам на Донбассе».

В подарочную корзину, направленную Калининградским благотворительным фондом, вошли продукты питания, чай, сладости, средства личной гигиены. Часть наборов были вручены лично железнодорожникам, остальные доставлены адресно коллективом Иловайского регионального совета ветеранов.

– Мы очень благодарны за такую поддержку, – говорит Любовь Лобода, председатель Иловайского регионального совета ветеранов. – Все наборы мы развезли по адресам. Встречали нас чуть ли не со слезами на глазах. Здесь не так важно, что мы людям привезли, как понимание того, что о них помнят и поздравляют с Днем Победы. В вопросе оказания помощи участникам и детям войны нам очень помогает Елена Кочетова. Именно благодаря ей мы уже второй год получаем подарки от калининградских волонтеров. В знак признательности за поддержку мы подготовили и передали им Благодарность».

Акции от волонтерской группы «Поможем согреться старикам на Донбассе» уже стали традиционными. Они охватывают людей преклонного возраста в Донецкой и Луганской Народных Республиках.



Поиск людей

В ДНР расширен перечень специальных ресурсов, где специалисты помогают найти родственников с освобожденных территорий, связь с которыми была утрачена.

В Республиканском бюро судебно-медицинской экспертизы Минздрава ДНР начала работу горячая линия по поиску без вести пропавших на территории Мариуполя, а также других районов Донецкой области, где идут активные боевые действия.

Горячая линия «Мариуполь - Мангуш»: 0715997072; горячая линия «Мариуполь - Новоазовск»: 0715997082. Линия работает ежедневно с 10:00 до 15:00.

«Поезд помощи Донбассу»

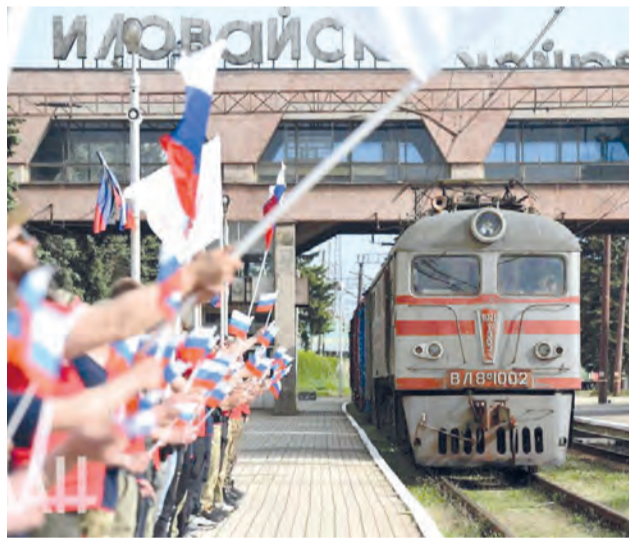
«Поезд помощи Донбассу» с гуманитарной помощью из России прибыл 21 мая на станцию Иловайск.

Сбор помощи организовали Народный фронт и ОАО «РЖД». Собирали гуманитарную помощь в 60 регионах России. В состав груза вошли строительные материалы, генераторы, предметы первой необходимости, медикаменты, продукты питания длительного хранения, бытовая химия, средства личной гигиены, подгузники и питание для детей.

Всего 18 мая из Москвы на Донбасс отправились 68 вагонов «Поезда помощи Донбассу» и более 2400 тонн гуманитарного груза. Ранее 27 вагонов уже прибыли в ЛНР. Каждый населенный пункт получит именно то, в чем наиболее остро нуждаются его жители.

«За счет того, что мы работаем ежедневно, в том числе и на освобожденных территориях, у нас уже был перечень, – рассказал руководитель народной дружины ДНР Владимир Тараненко. – Мы понимаем, что самое необходимое на сегодняшний момент нужно людям, и это учитывалось при формировании этого гуманитарного груза».

В ближайшее время гуманитарная помощь будет распределена и доставлена в администрации городов и районов Донецкой Народной Республики.



Упрощен порядок

Жители Донецкой Народной Республики теперь могут подать заявление на получение паспорта РФ, не имея паспорта ДНР

Миграционная служба ДНР сообщает, что указом президента Российской Федерации от 04.05.2022 № 255 внесены изменения в указ президента Российской Федерации от 24.04.2019 № 183 «Об определении в гуманитарных целях категорий лиц, имеющих право обратиться с заявлениями о приеме в гражданство Российской Федерации в упрощенном порядке».

Согласно изменениям, правом упрощенного порядка приобретения гражданства Российской Федерации дополнительно наделены граждане Украины, постоянно проживающие на территории ДНР (зарегистрированные по месту жительства на момент обращения с заявлением о приобретении гражданства Российской Федерации), не имеющие паспорта гражданина ДНР (при условии наличия документа, удостоверяющего личность и гражданство Украины).

При обращении с заявлением о приобретении гражданства Российской Федерации лицом, документированным паспортом гражданина Украины, который не содержит штампа о действующей регистрации на территории ДНР, а также ID-паспортом гражданина Украины, в обязательном порядке предоставляется адресная справка, выданная компетентным полномочным органом МВД ДНР, подтверждающая наличие регистрации на территории ДНР.

«Саур-Могила» возродится

Восстановлением одного из главных мемориалов Донецкой Народной Республики «Саур-Могила» займется Российское военно-историческое общество. Об этом пишет газета «Взгляд».

Российские скульпторы и архитекторы рассмотрели разработанную ДНР проектно-сметную документацию, а также провели визуальный анализ всех элементов мемориала, который сильно пострадал в ходе столкновений между защитниками ДНР и украинскими националистами.

Было принято решение восстановить из сохранившихся элементов все исторические барельефы, а также изготовить три новых – посвященные событиям 2014–2022 годов. В ближайшее время будут определены объекты строительных работ: площадка под стелу, главная лестница, площадки у барельефов, зона Вечного огня, кубы с датами.



Если кусаются цены

В Министерстве доходов и сборов ДНР продолжает работу горячая линия по контролю за ценами.

Столкнувшись с необоснованным повышением стоимости социально-значимых продуктов, вы можете обратиться по телефону (062) 386-77-77 или по короткому номеру 470. После принятия заявления ведомство проведет проверку и передаст вам ее результаты.

Оператору горячей линии необходимо предоставить следующие данные: ФИО и свой номер телефона; название и адрес торгового объекта; при возможности – наименование субъекта хозяйствования; наименование и цену товара.

График работы горячей линии: все дни, кроме пятницы, с 9:00 до 18:00. В пятницу: с 9:00 до 16:45.

Партнерские вузы

Теперь у высших учебных заведений Донбасса есть российские университеты-партнеры. Донецкий институт железнодорожного транспорта будет взаимодействовать с Российским университетом транспорта.

Министр науки и высшего образования РФ Валерий Фальков подписал Приказ о взаимодействии между образовательными организациями РФ, ДНР и ЛНР. Документом рекомендовано российским образовательным учреждениям создать для выпускников из ДНР и ЛНР условия, позволяющие проходить обучение в партнерских вузах одновременно, чтобы по результатам итоговой государственной аттестации получить двойной диплом.

В перечень университетов, которые будут связаны партнерскими отношениями, вошли 23 университета из России и 22 из Донбасса.



Дети войны – особое поколение

Поколение детей Великой Отечественной войны заслуженно называют особенным. Они наряду со взрослыми стоически переносили трудности и лишения военного лихолетья, а после долгожданной победы по мере сил помогали налаживать мирную жизнь.

В преддверии 9 Мая дети войны из Иловайска, Донецка, Ясиноватой принимали поздравления с Днем Победы от своих коллег-железнодорожников. Профсоюз работников Донецкой железной дороги совместно с Молодежным советом ПРОФДОНЖЕЛ подготовили и передали продуктовые наборы Валентине Николаевне Марковой, Надежде Ивановне Титаренко и Григорию Михайловичу Мисик. Представители Молодежного совета ПРОФДОНЖЕЛ локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское посетили ветерана, машиниста паровоза, Почетного железнодорожника Степана Ивановича Яцкина и передали ему продуктовый набор от Федерации профсоюзов ДНР.

Степан Иванович Яцкин родился в селе Городище Перевальского района Луганской области. Довоенное детство маленького Степы простым назвать нельзя. Поиграть со сверстниками после уроков выпадало изредка – он помогал родителям по хозяйству. Отец инвалид, травмированный на шахте, держал большое хозяйство: пасеку, лошадь, корову, кур, поросят. В семье росли пятеро ребятишек.

Когда началась война, Степану было всего 11 лет.

– Немцы зашли в наше село в 1941 году, – вспоминает Степан Иванович. – Поселились у соседей, наш дом эта участь, к счастью, обошла. Но фашисты забирали у нас продукты, выносили запасы из подвалов, отбирали свиней, кур и все, чем можно было поживиться. Мы что-то выращивали на огороде, что-то давало оставшееся хозяйство. А еще – постоянно нужно было следить за тем, что делаешь и что говоришь, иначе расплата могла быть слишком высокой.

Освободили Городище в 1943 году. День входа в село советских войск Степан Яцкин запомнил на всю жизнь.

– У людей была радость неизменная. Все понимали, что это свобода. Советские войска встречали с цветами, обнимали, благодарили, – вспоминает он.

В 17 лет Степан Яцкин закончил десятилетку и переехал в Дебальцево, устроился в локомотивное депо Дебальцево-Сортировочное.

– Начинать работать кочегаром на паровозе, в 1958 году меня перевели помощником машиниста, – рассказывает о своем трудовом пути железнодорож-



ник. – После окончания курсов машиниста уже смог работать машинистом. В этой должности и вышел на пенсию.

Среди наград Степана Яцкина – медали «За трудовую доблесть» и «Ветеран труда», а также множество юбилейных. Но самый дорогой и близкий сердцу – знак «Почетный железнодорожник». Его Степан Иванович получил за предотвращение крушения поезда.

– Однажды, следуя по маршруту в стороне Дроново, мы заметили, что на соседнем пути нарушена целостность железнодорожного полотна, – вспоминает ветеран. – Остановили поезд, доложили дежурному, он выслал для оценки ситуации своего помощника. Этой дорогой вскоре должен был про-

ходить состав с армейской техникой. Как потом оказалось, полотно повредил тракторист, который переезжал пути в неполюженном месте. Его нашли, а мы помогли избежать схода состава. Мне за это дали знак «Почетный железнодорожник», а моему помощнику – именные часы.

На железной дороге Степан Яцкин проработал больше 40 лет. Ему повеселилось трудиться со многими выдающимися железнодорожниками. Среди них – его коллега и лучший друг Новиков Виктор Павлович, Герой Социалистического Труда Дубина Василий Яковлевич и другие.

Сейчас Степану Яцкину 91 год. Пережив Великую Отечественную, он и не подозревал, что его жизнь снова опалит война.

Старший инспектор хозяйственной службы на пенсии Валентина Николаевна Маркова называет свое детство не иначе как «потерянным».

Поначалу Валя не понимала, что означает слово «война». Мама, папа и старший брат были рядом. Недавно родилась младшая сестренка. А в голове пятилетней девочки были игры да шалости.

Все изменилось в одночасье, и Валя вдруг поняла: война – это очень страшно. Отец ушел на фронт, мать продолжала работать на Путиловском заводе в Сталино. А потом пришли немцы.... Всех сотрудников предприятия вместе с детьми забрали на принудительные работы в Германию.

– Я не понимала, что происходит, – вспоминает Валентина Маркова. – Нас привезли на вокзал, погрузили в вагоны для скота.

Женщин с детьми привезли в концлагерь. Бараки, колючая проволока, смерть – все это Валентина Николаевна помнит до сих пор. А еще – ужасный запах варена с брюквой, которым кормили заключенных.

Свою маму в лагере Валентина Николаевна помнит плохо – та постоянно работала. Заботился о сестрах старший брат Евгений. В свои 10 лет он, как мог, добывал еду и подкармливал девочек, чтобы не умерли с голоду.

– В этом лагере были наши заключенные. Их, наверное, вообще не кормили, они постоянно умирали, – рассказывает Валентина Николаевна.

В лагере маленькая Валя с семьей

пробыла бесконечные 4 года, до самой Победы.

– Мы, дети, хоть и стали старше, но не сразу поняли, что война закончилась, что мы свободны, – рассказывает Валентина Маркова. – Удивлялись, почему люди вокруг и смеются, и плачут.

Потом снова был вокзал, побитые вагоны и дорога, но уже домой. Семья Марковых вернулась в Сталино. Вместо ухоженного родного города Валя увидела руины. Отец с войны так и не вернулся и до сих пор числится пропавшим без вести.

– Мама сразу же устроилась работать на шахту, – вспоминает Валентина Николаевна. – Жили трудно. Из-за того, что нечего было обуть и надеть, в школу я пошла только в 10 лет.

Девушка окончила 7 классов. Мать настаивала, чтобы она училась дальше, но Валентина пошла работать. Узнала, что в управление Донецкой же-



лезной дороги требуется рассыльный, и решила попытать счастья. Взяли. Зарплата была 26 рублей.

Со временем Валентина все-таки продолжила обучение в вечерней школе. Она вышла замуж, родила замечательных детей. После окончания Артемовского железнодорожного техникума пошла на повышение.

Жизнь вошла в мирное русло, но в памяти навсегда осталось страшное военное детство.

Германские фестунги в тактике киевского режима

История развивается по спирали, и события давно минувших дней снова реализуются в современной действительности. Взять хотя бы создание городских укрепрайонов по образцу фестунгов вермахта времен Второй мировой войны.

Начиная со стартовавшей в июне 1944 года операции «Багратион», дела немцев на Восточном фронте приняли совсем скверный оборот. Их оборона перестала выдерживать атаки РККА, а это значило, что остановить наступление советских войск стало практически невозможно. Все, что оставалось в этой ситуации верхушке Третьего рейха, это стараться выиграть как можно больше времени в надежде на какое-нибудь «чудо-оружие», на которое так уповал Гитлер.

Одним из таких решений была концепция «городов-крепостей». Согласно идее, авторство которой приписывают самому фюреру, немецкой армии надлежало превращать в фестунги прежде всего крупные транспортные узлы, деблокирование которых было непременной задачей Красной Армии.

Впрочем, крепостью мог стать любой крупный или не очень город, если он занимал важное стратегическое положение. Первым таким фестунгом был украинский Тернополь, который 23 марта 1944 года был окружен советскими войсками.

Объявленный фестунгом город дополнительно укреплялся. Оборона делилась на сектора, прикидывались наиболее вероятные направления атаки противника, все перерывалось траншеями, местность окутывалась паутиной ходов сообщения. Танкоопасные направления перегораживались специальными баррикадами. Их основой был каркас из сваренных рельсов, два метра в высоту, шириной во всю улицу и глубиной метра в четыре. Внутренности этого каркаса засыпались спрессованной землей и камнями. Эта за-

полненная конструкция была непреодолима для танкового тарана и не расстреливалась из пушки. Баррикады эти прикрывали пулеметные позиции, минные поля и бойцы с фаустпатронами. Те же улицы, что не имели баррикад, вели к позициям бьющей в упор противотанковой артиллерии или закопанным по башню танкам.

Словом, фестунги были очень крепкими орешками. Но у советской стороны имелось, что противопоставить и такому козырю. Во-первых, в РККА активно внедряли и использовали тактику штурмовых групп, корни которой уходили еще в Первую мировую войну. Тогда наибольший вклад в теорию и практику штурмовых групп внесли немцы, теперь же русским предстояло позаимствовать это оружие и обратить его против создателей.

Под прикрытием танков и орудий, забрасывая подвалы и оконные проемы гранатами, ведя плотный огонь из автоматического оружия, штур-

мовики медленно, но верно проламывали себе путь через вражескую оборону. Поэтому фестунги в итоге «разгрызли».

Из множества фестунгов только один – столица Силезии город Бреслау – продержался в осаде три месяца и капитулировал перед советскими войсками только 6 мая 1945 года. Немецкий Кюстрин продержался два месяца. Польская Познань – месяц. А вот огромный Кенигсберг был взят всего за несколько дней. Слишком большой размер в случае с фестунгами был для немцев скорее минусом – если гарнизон не мог плотно занять весь город, то в обороне неизбежно образовывались слабые места. Советские штурмовые группы их умело нащупывали и разрезали оборону на куски, сильно ее ослабляя.

Штурм Берлина стал одной из самых знаменитых операций по взятию Красной Армией укрепленного немецкого города, превращенного в настоящую крепость. Каждый берлин-

ский дом стал многоэтажным фортом, каждую улицу перегораживали баррикады, и даже берлинское метро стало частью сложной системы обороны. Тем не менее всего за семнадцать дней Берлин был взят.

Немцы, засевшие в «городах-крепостях», оборонялись отчаянно. Они отлично понимали, что их ждет вездесуде за все те ужасы, которые они творили в предыдущие годы на оккупированных советских территориях. Предельно четкую формулировку мотивации тех, кто защищал фестунги в конце войны, дал один из ветеранов дивизии «Великая Германия» Ги Сайер в своих мемуарах «Последний солдат Третьего рейха»: «Мы больше не воевали ни за Гитлера, ни за национал-социализм, ни за Третий рейх. Мы не воевали даже за наших невест, матерей, родных... Мы воевали из одного только страха. Мы воевали за самих себя; воевали, чтобы не погибнуть в грязных щелях и траншеях; мы воевали подобно крысам».

Они сражались за Родину

ТКАЧЕВ

Евгений Владимирович
(07.05.1976 – 15.05.2022)

СП «Дирекция инфраструктуры» ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» с прискорбием сообщает, что 15 мая 2022 года погиб Ткачев Евгений Владимирович.

Работе на железнодорожном транспорте Евгений Ткачев посвятил 27 лет. Начиная монтером пути 2 разряда путевой машинной станции № 62 Донецкой железной дороги. Работал машинистом железнодорожно-строительной машины 6 разряда в Путевой машинной станции № 191.

Евгений Владимирович был хорошим товарищем, надежным другом, отличным специалистом. Добрая память о нем навсегда останется в наших сердцах.

Руководство ГУП ДНР «Донецкая железная дорога», СП «Дирекция инфраструктуры» выражают глубокие соболезнования, склоняют голову перед светлой памятью покойного вместе с его родными, близкими, друзьями.



ДОБРИЦКИЙ

Александр Михайлович
(07.11.1971 – 29.03.2022)

СП «Дирекция по эксплуатации и ремонту подвижного состава» с прискорбием сообщает, что 29 марта 2022 года на 50-м году жизни в боях за Мариуполь погиб Добрицкий Александр Михайлович.

Свою трудовую деятельность в вагонном депо Ясиноватая Александр Добрицкий начал в мае 1992 года. Работал слесарем по ремонту подвижного состава, осмотрщиком-ремонтником вагонов, бригадиром (освобожденным) предприятий железнодорожного транспорта. С июля 2016 служил в вооруженных силах ДНР. Затем вернулся на родное предприятие – работал каменщиком вагонного депо Ясиноватая, слесарем по ремонту подвижного состава 4 разряда вагонсборочного участка. Александр Михайлович болел душой за дорогу, был высококлассным специалистом, надежным другом. Добрая память о нем навсегда останется в наших сердцах.

Руководство ГУП ДНР «Донецкая железная дорога», СП «Дирекция по эксплуатации и ремонту подвижного состава», коллеги и товарищи разделяют горечь утраты и выражают глубокое соболезнование родным и близким покойного.



КУНИЦЫН

Вадим Владимирович
(27.11.1981 – 13.04.2022)

С прискорбием сообщаем, что 13 апреля 2022 года на 40 году жизни в боях за Мариуполь погиб Куницын Вадим Владимирович.

Свою трудовую деятельность на Донецкой железной дороге он начал в 2010 году слесарем по ремонту подвижного состава 3 разряда локомотивного депо Славянск ДП «Донецкая железная дорога». С ноября 2021 года работал инженером 1 категории сектора нормирования топливно-энергетических ресурсов СП «Дирекция по эксплуатации и ремонту подвижного состава» ГУП ДНР «Донецкая железная дорога». В памяти товарищей Вадим Владимирович останется как сильный достойный человек и надежный друг.

Руководство ГУП ДНР «Донецкая железная дорога», СП «Дирекция по эксплуатации и ремонту подвижного состава», коллеги и товарищи искренне скорбят и выражают глубокое соболезнование родным и близким погибшего.



ЦАПЕНКО

Александр Николаевич
(27.05.1968 – 11.03.2022)

СП «Дирекция по эксплуатации зданий и сооружений» с прискорбием сообщает, что 11.03.2022 в ходе военной операции в селе Степное Волновского района погиб Цапенко Александр Николаевич.

На Донецкую железную дорогу он пришел в 1996 году. Работал электрогазосварщиком 5 разряда в Иловайской дистанции гражданских сооружений, электрогазосварщиком 5 разряда в Ясиноватском строительном-монтажном эксплуатационном управлении. Александр Николаевич был добрым отзывчивым товарищем, высококлассным специалистом. В памяти коллег он навсегда останется честным, искренним, доброжелательным человеком, всегда готовым прийти на помощь.

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



ТРОФИМЕНКО

Олег Игоревич
(30.09.1987 – 04.04.2022)

ТК «Железные дороги Донбасса» с прискорбием сообщает, что 3 апреля 2022 года погиб, освобождая Мариуполь, Трофименко Олег Игоревич.

Свою трудовую деятельность на Донецкой железной дороге он начал в 2011 году. Работал дежурным по станции Донецк-2. Благодаря прекрасным деловым качествам Олег быстро поднимался по карьерной лестнице и с 2021 года трудился в ТК «Железные дороги Донбасса» ведущим инженером сектора безопасности движения.

Коллеги знали его как прекрасного специалиста, преданного делу и предприятию, а также, как отзывчивого и честного человека с тонким чувством юмора.

Гибель Олега – это невосполнимая утрата, которая всегда будет отзываться глубокой болью в сердцах всех, кто его знал. Выражаем искренние соболезнования родным и близким.



ШАЛЁННЫЙ

Александр Викторович
(06.03.1980 – 10.03.2022)

СП «Дирекция по эксплуатации и ремонту подвижного состава» ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» с прискорбием сообщает, что 10 марта 2022 года на 42-м году жизни в боях за Мариуполь погиб Шалённый Александр Викторович.

Свою трудовую деятельность в локомотивном депо Дебальцево-пассажирское он начал в феврале 2012 года слесарем-ремонтником, где работал до мобилизации. В коллективе Александра Викторовича ценили за высокий профессионализм, трудолюбие, надежность, добрый и отзывчивый характер.

Руководство ГУП ДНР «Донецкая железная дорога», СП «Дирекция по эксплуатации и ремонту подвижного состава», коллеги и товарищи выражают искренние соболезнования родным и близким покойного и разделяют горечь тяжелой утраты.



МЫ НЕ ЗРЯ ПОГИБАЛИ В БОЮ

*Здравствуй дед, я твой правнук, признал?
Мы с тобой, как две капли, похожи.*

*Ты за Родину жизнь отдал,
Я погиб, как и ты, за нее же.*

*Ты под Курском свой путь завершил,
Был сражен меткой пулей немецкой.*

*Меня тоже вчера застрелил
Тот же самый фашист – под Донецком...*

Вижу, дед, мы с тобой в раю.

*Ну, а там, на земле – ад кромешный!
Там свои по своим сейчас бьют*

*Не поймешь, кто святой, а кто грешный!
Я врагу не хочу пожелать*

*Пережить ту сердечную рану!
Вам фашистов пришлось убивать,*

*Нам же выпало бить по славянам!
Чтобы нас не посмели распяты,*

*Те, кому раскрывали объятия,
Поднялась наша русская рать,*

*По фашистам работают братья!
Мстят ребята за вас и за нас,*

*Триколоры уже всюду реют!
Спросят с них за разбитый Донбасс*

*И за Ангелов спросят аллею!
Мир придет к нам уже навсегда,*

*Мы Победой закончим миссию!
Вновь отстроит Донбасс города,
Став огромною частью России!*

Т. ЧЕРНЕНКО, 14.04.2022 г.

ШВЕДЧЕНКО

Роман Викторович
(09.03.1979 – 25.02.2022)

СП «Центр ведомственной охраны» с прискорбием сообщает, что 25.02.2022 погиб Шведченко Роман Викторович.

Роман Викторович – стрелок 3 разряда стрелковой команды ст. Дебальцево Дебальцевского отряда ведомственной охраны. Он – уроженец города Углегорска.

После окончания в 2008 году университета гражданской защиты Украины по специальности «Пожарная безопасность» он получил квалификацию инженера профилактических работ. С 2001 года работал стрелком стрелковой команды станции Дебальцево, пожарным, начальником отделения, начальником пожарной команды ст. Дебальцево ведомственной охраны Донецкой железной дороги. Работе на железнодорожном транспорте Олег Николаевич посвятил 20 лет. Коллеги запомнят его, как глубоко порядочного чуткого человека, надежного товарища.

Руководство ГУП ДНР «Донецкая железная дорога», СП «Центр ведомственной охраны», коллеги и товарищи разделяют горечь тяжелой утраты, выражают глубокие соболезнования родным, близким, друзьям погибшего.



ЕМЧЕНКО

Владимир Вадимович
(25.07.1972 – 10.03.2022)

С прискорбием сообщаем, что 10 марта 2022 года на 49-м году жизни в боях за Мариуполь погиб Емченко Владимир Вадимович.

Владимир Емченко посвятил Донецкой железной дороге 25 лет. Работал инженером-технологом локомотивного депо Дебальцево-пассажирское СП «Дирекция по эксплуатации и ремонту подвижного состава». Опытный специалист, он был настоящим профессионалом, мастером своего дела. Коллеги и друзья запомнят Владимира Вадимовича непревзойденным организатором и остроумным собеседником.

Руководство ГУП ДНР «Донецкая железная дорога», СП «Дирекция по эксплуатации и ремонту подвижного состава» выражают глубокие соболезнования семье покойного и разделяют боль невосполнимой утраты.



Фантастика, ставшая реальностью

Археологический парк древнего итальянского города Помпеи нанял четвероногого робота по имени Spot для охраны и патрулирования улиц, а также осмотра объектов на предмет проблем безопасности исторических руин и записи их структурных изменений с течением времени.

В нашем сознании роботы прочно ассоциируются с технологиями будущего. Но исторические источники свидетельствуют о популярности механических автоматов еще в конце II тысячелетия до нашей эры.

В литературных памятниках античности встречается множество рассказов о самых настоящих роботах. Например, в «Илиаде» Гомер рассказывал о человекоподобных девушках-служанках: «прислужницы, под руки взявши владыку, шли золотые, живым подобные девам прекрасным, кои исполнены разумом, силу имеют и голос, и которых бессмертные знанию дел изучили».

Однако античные роботы существовали не только в мифах и легендах, но и в реальности. Древние греки обладали достаточными знаниями механики, что позволяло им строить нецифровых роботов, так называемых автоматов. Они создавались при помощи системы тросов и шкивов, а двигаться начинали от нагревания огнем. Пламя нагревало воздух, и в результате его колебания активировалась сложная внутренняя система робота.

Известно, что древние греки разработали хитроумные устройства и с успехом использовали их в религиозных церемониях. Например, по призыву жреца открывались ворота храма и все лицезрели статую Зевса. Для греков это было вполне нормально, ведь согласно мифологии бог Гефест смастерил себе механических

слуг, а для охраны острова Крит создал великана Талоса.

Но настоящие механические машины, способные делать множество интересных вещей, стали изготавливать лишь в средние века в Европе и на Ближнем Востоке.

Арабский эрудит Аль-Джазари (1136–1206) оставил тексты, описывающие и иллюстрирующие сделанные им различные механические устройства. Среди них были большие часы со слонами, которые двигались и отбивали время, музыкальная группа роботов и механический официант, подававший напитки.

В XIII веке изобретатель и ученый монах Альберт фон Больштедт (1193–1280), более известный как Альберт Великий, создал механического робота, служившего привратником. На стук он открывал дверь и кланялся гостям. Кроме того, ученый сконструировал «говорящую голову», которая, по свидетельству современников, говорила человеческим голосом.

Одним из самых древних роботов из сохранившихся считается созданный в Испании в 1560 году механический монах, он находится в Смитсоновском институте. Это полностью действующее устройство с часовыми механизмами, скрытыми под его одеянием. Происхождение этого автоматического чуда является загадкой, хотя ее создание часто приписывают испанскому часовщику Хуанело Турриано.

Легенда, окружающая монаха, гласит, что король Филипп II поручил Турриано создать



кающийся автомат после того, как сын Филиппа оправился от смертельной болезни. Король Испании молился о выздоровлении своего сына, обещая чудо за чудо, и эта молитвенная машина должна была стать его земным чудом. Каждая часть тела монаха совершала конкретные действия: голова поворачивалась влево и вправо, рот двигался, глаза смотрели на крест каждый раз, когда он поднимался, правая рука била в грудь, левая поднимала и опускала крест и четки. Сегодня заводной монах, сделанный из дерева и железа, приводимый в движение пружиной с ключом, все еще может ходить, двигая ртом и руками в безмолвной молитве.

В XVIII веке самым выдающимся изобретателем считался француз Жак Вокансон. Оригинальные и гениальные механические существа этого мастера повергали людей в

искреннее недоумение и вызвали восхищение. Его первым механическим чудом был «Флейтист», которого Вокансон представил публике в феврале 1738 года. Сделанный в полный рост из металла и дерева, автоматический музыкант виртуозно «исполнял» 12 мелодий на флейте и двигался в такт музыке.

Настоящим чудом считалась механическая утка Вокансона, созданная в 1742 году. Она состояла из тысячи деталей, могла махать крыльями, вытягивать шею, наклоняться вперед и клевать зерно.

В 1768 году знаменитый часовой мастер Пьер Жаке Дро начал работу над движущимся механизмом – автоматом. Он представлял собой мальчика высотой около семидесяти сантиметров, сидящим за столом. В туловище мальчика мастер поместил четыре тысячи деталей – шестеренок, валов,

зубчатых передач. Устройство можно было «запрограммировать», чтобы мальчик мог написать любой текст длиной сорок букв. При этом автоматом двигался, словно живой человек: макал перо в чернильницу, покачивал головой, а глаза будто следили за тем, что он пишет. Премьеру «Мальчика» Дро устроил в Париже в 1774 году при дворе только что вступившего на трон Людовика XVI – «живая» кукла произвела сенсацию.

С тех пор научная мысль шагнула далеко вперед. Сегодня роботы не просто удивляют публику, а имеют широкое практическое применение. Они используются в промышленности, медицине, быту. Человекоподобные роботы в перспективе избавят человека от рутинных домашних дел, займутся уходом за пожилыми людьми, обучением детей с особенностями развития.

Английский Иван			Северный ветер	Звание у морских офицеров	Овощная смесь				
«Моби ...»	Автор очерков	Стрихнин какой-то!				Мюнхгаузен	Ульяна в детстве или дома		
Знамя				Стрельбище	Зародыш				
	Роман Драйзера «Сестра ...»	Познается в беде			Наставник (устар.)	Очистка зерна			Глава муниципалитета
			... Воробьянинов	Отрывной хапуга	Связывают брак				Зазнавала
	Влага на траве	Таврия			Марка самолета типа АН	Группа Юрия Шевчука	«... Лукойе»		
				Щедрин					
	Колебания уровня моря	Жен. одежда, Индия			Продукт прокурорского «шитья»				
	Изготавливает ткани			Тетеревятник					

Осторожно – клещи!

Летом одних тянет на лоно природы, другие устремляются на дачу. Но в любом случае следует подумать, как обезопасить себя от укуса клеща.

В том случае, если клещ не является переносчиком болезни, его укус безвреден и незаметен. Однако последствием укуса может быть и заражение клещевыми инфекциями, наиболее распространенными из которых являются клещевой энцефалит и боррелиоз (болезнь Лайма). Если появилась сыпь вокруг укуса, мышечные и суставные боли, усталость, потеря энергии, поднялась температура, необходимо срочно обратиться к врачу.

Основная мера защиты – не допускать присасывания клещей. Для этого используют отпугивающие средства (репелленты). При посещении леса одевайтесь так, чтобы исключить возможность заползания клещей под одежду и на открытые участки кожи, за воротник, на волосы. Через каждые полтора-два часа пребывания в лесу проводите само- и взаимоосмотры верхней одежды и от-

крытых частей тела. Не рекомендуется без особой надобности залезать в непроходимые чащи низкорослого кустарника. Перемещаясь по лесу, не срывайте ветки – этим действием вы стряхиваете на себя клещей.

Если вы обнаружили на теле клеща, его необходимо извлечь. Если клещ находится глубоко, лучше обратиться к врачу, а если он еще виднеется, можно попробовать удалить его своими силами.

Первая помощь сводится к изъятию насекомого при помощи пинцета. Клеща нужно «выкручивать» против часовой стрелки, но избегать обрыва головы, которая может остаться глубоко в тканях. Также делается петля из обыкновенной нитки, за которую нужно аккуратно потянуть. Место присасывания протереть спиртом или смазать йодом. Соблюдение этих советов сделает ваш отдых безопасным.

Ответы на сканворд
По горизонталу: Джек. Отрава. Рагу. Семья. Друзья. Роса. Метр. Крым. Пру-
лю. Подпол. Сартр. Дельо. Ткань. Ястреб.
лю. Вертикали: Дук. Норд. Тур. Рана. Распе. Натур. Мэр. Уля. Пранор. Эссест.
Куса. Реач. Узы. Мрия. ДДТ. Труп. Оне. Сноб.