



ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» – в режиме постоянной готовности

В условиях проведения Специальной военной операции с 1 марта 2022 года в Донецкой Народной Республике начал работу Межведомственный оперативный штаб для координации деятельности по первоочередному жизнеобеспечению населения освобожденных территорий, ранее временно находившихся под контролем Украины. Штаб включил в себя представителей министерств и ведомств Республики, а также муниципальных органов власти, его руководителем назначен глава МЧС ДНР Алексей Александрович Кострубицкий.

– Наша дорога на протяжении 10 месяцев тесно взаимодействует с Министерством по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, – рассказал главный инженер ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» Денис Пашков. – Это позволяет оперативно восстанавливать жизнеобеспечение на освобожденных территориях, вовремя устранять последствия обстрелов, создавать и поддерживать условия для сохранения жизни и здоровья пострадавшего населения. Между всеми участниками Оперативного штаба происходит эффективное взаимо-

действие и быстрое решение возникающих проблем.

Донецкая железная дорога принимает ключевое участие в оказании услуг по электроснабжению социально значимых объектов и жилого фонда по таким городам, как Донецк, Ясиноватая, Иловайск, Волноваха, другим населенным пунктам Республики. Так, благодаря слаженным и быстрым действиям энергетиков дороги уже в апреле удалось восстановить электроснабжение на основных социально значимых объектах города Волноваха, подключив трансформаторную подстанцию на станции Волноваха.

Постоянно атакуют инфраструктурные объекты Донецкой железной дороги, украинские военные формирования прицельно бьют по подстанциям. Только за ноябрь-декабрь 2022 года обстрелами ВФУ были повреждены тяговые подстанции на станциях Ясиноватая, Еленовка, Иловайск, Дебальцево, Волноваха, Квашино, Криничная, Угледорск. Обеспечивая бесперебойную работу железной дороги и электроснабжение социально значимых объектов, энергетики в оперативном порядке занимаются восстановлением поврежденных трансформаторов, оборудования распределительных устройств и кабельных линий. На освобожденных территориях осуществлен большой объем работ по восстановлению трансформаторных подстанций. Они были восстановлены и подключены на станциях Волноваха, Мариуполь, Сартана, перегонах Асланово - Сартана, Сартана - Мариуполь, Кальчик - Асланово, Мариуполь - Мариуполь-Порт, Карань - Волноваха, Карань - Кальчик и других.

Также в рамках Межведомственного штаба постоянно ведется совместная работа ГУП ДНР «Донецкая железная

дорога» с ГУП ДНР «Вода Донбасса». В Донецкой Народной Республике тяжелейшая ситуация с водой. Водоснабжение во многих городах остается одной из самых чувствительных проблем.

Донецкая железная дорога не осталась в стороне от этого вопроса, тем более что на балансе предприятия много объектов водоснабжения и водоотведения. Коллегиально было принято решение о запуске резервной насосной станции в районе Чернухинского водохранилища, которое ранее являлось запасным источником воды для нужд города Дебальцево и Дебальцевского узла Донецкой железной дороги, но на протяжении последних восьми лет не эксплуатировалось. Данное мероприятие позволило начать перекачку и перенаправить воду для пополнения водных резервуаров Волынцевского водохранилища, что дало возможность обеспечить водой 27 населенных пунктов зоны ответственности филиала ГУП ДНР «Вода Донбасса» «Енакиевского ПУВКХ», в том числе Дебальцево, Угледорск, Енакиево, Ольховку и другие.

(Продолжение на стр. 2)

ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» – в режиме постоянной готовности

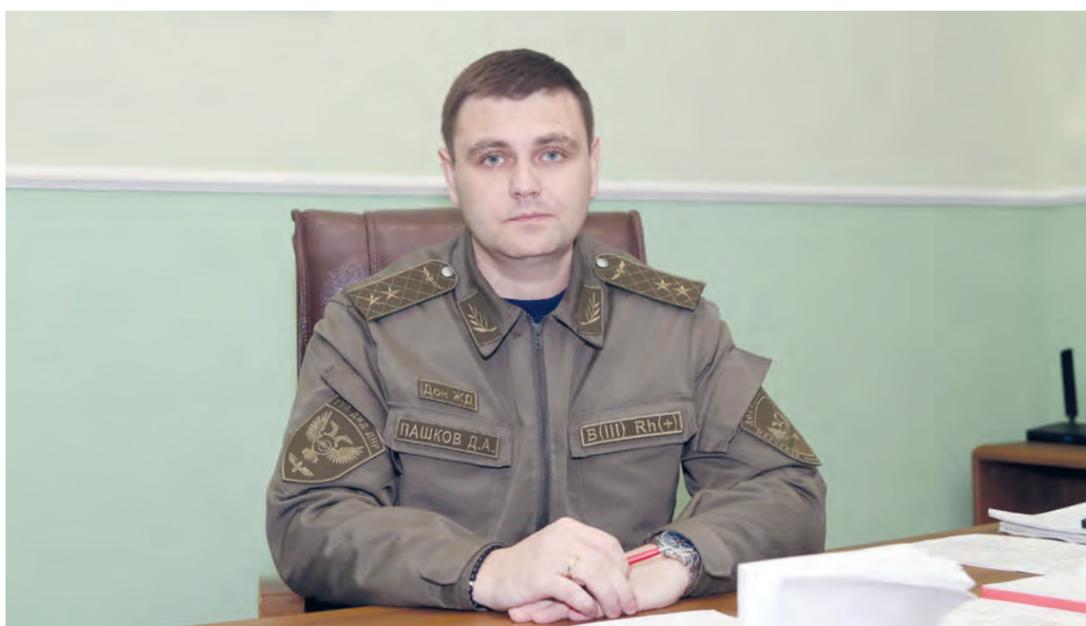
(Окончание. Начало на стр. 1) Тем самым донецкие железнодорожники внесли свою лепту в поддержание водного баланса Республики.

Пристальное внимание уделяется своевременному обслуживанию и поддержанию в надлежащем состоянии котельных, которые находятся на балансе Донецкой железной дороги и обеспечивают теплом социально значимые объекты и жилые дома. Чтобы не допустить остановки централизованного отопления из-за естественной убыли воды, оперативно организован ежедневный подвоз воды в котельные силами МЧС ДНР. Например, две котельные в районе железнодорожного вокзала станции Донецк, обеспечивающие теплом объекты железной дороги, социальной сферы и многоквартирные дома жилого сектора, ежедневно пополняются водой благодаря усилиям сотрудников МЧС ДНР.

ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» также принимает участие в организации пунктов временного размещения граждан. На базе дороги уже созданы два таких пункта в городе Дебальцево. В случае необходимости они готовы

принять людей с освобожденных территорий, которые потеряли свои дома и захотели покинуть разрушенные города в зоне боевых действий. Пункты соответствуют всем санитарно-бытовым нормам. После нечеловеческих условий, в которых люди пребывали в последние месяцы, они получают крышу над головой и возможность временно проживать в нормальных бытовых условиях. В ближайшее время в Ясиноватой планируется формирование очередного пункта временного размещения, железнодорожники уже приступили к его подготовке.

Территория Донецкой железной дороги постоянно подвергается безжалостным обстрелам со стороны вооруженных формирований Украины, получая значительные, а подчас критические повреждения объектов инфраструктуры. Соответственно, для безопасного выполнения ремонтно-восстановительных работ поврежденных объектов необходимы мероприятия по разминированию силами МЧС ДНР. Только на участке от Волновахи до Мариуполя железнодорожниками совместно с сотрудниками МЧС были пройдены десятки километров для обследования



верхнего строения пути и железнодорожных объектов в поисках неразорвавшихся снарядов, взрывоопасных предметов и взрывчатых веществ.

По итогам прошлого года Приказом № 134лс Министра МЧС ДНР от 30 декабря 2022 года медалью «За содействие делу спасения» награжден главный инженер ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» Денис Пашков.

– Хотелось бы сказать сло-

ва благодарности руководству МЧС ДНР за высокую оценку моей работы, – подчеркнул Денис Александрович. – Эта награда – результат самоотверженной, сплоченной и четкой деятельности работников всей нашей магистрали. Несмотря на все трудности, донецкие железнодорожники работают как один слаженный механизм для обеспечения перевозочного процесса, поддержания работоспособности дорожной

инфраструктуры, ремонта и восстановления объектов, поврежденных в результате боевых действий. Работники всех структурных подразделений четко и оперативно взаимодействуют друг с другом, трудятся с полной самоотдачей, ежедневно показывая свое мастерство и профессионализм, подчас даже с риском для собственной жизни.

Ольга КРАМАРЕНКО

День защиты персональных данных

Ежегодно 28 января отмечается Международный день защиты персональных данных. Этот праздник был учрежден для того, чтобы пользователи сети не забывали о соблюдении правил поведения в интернете, которые помогают обезопасить их виртуальную и реальную жизнь.

Персональные данные непрерывно подвергаются обработке: в сфере труда, в отношениях с органами управления, в области здравоохранения, при покупке товаров или услуг, во время путешествий или пользования Интернетом.

Как правило, люди не осведомлены о рисках, связанных с обработкой персональных данных, и о своих правах на защиту персональных данных. Они чаще всего не знают, как поступать в случае нарушения их прав, и не осведомлены о роли национальных структур по защите персональных данных.

В 2006 году Совет Европы объявил 28 января Днем защиты персональных данных. В этот день, 28 января, была открыта для подписания Конвенция о защите персональных данных, известная как «Конвенция 108». День защиты персональных данных теперь отмечается во всем мире. За пределами Европы он называется Днем частной жизни.

В этот день правительство, парламенты, национальные органы по защите персональных данных и другие участники проводят мероприятия, направленные на повышение осведомленности о правах на защиту персональных данных и частную жизнь. Мероприятия могут включать в себя информационные кампании, ориентированные на широкую общественность, образовательные проекты для пре-

подавателей и учеников, дни открытых дверей в организациях по защите персональных данных, а также конференции.

Конвенция о защите персональных данных – единственный международный договор в данной области – обновляется, чтобы обеспечить соответствие ее принципов защиты персональных данных потребностям сегодняшнего дня.

Главный потенциал предприятия заключен в кадрах, и ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» – не исключение! Человек является важнейшим элементом производственного процесса на предприятии. Какие бы ни были прекрасные идеи, новейшие технологии, самые благоприятные внешние условия, без хорошо подготовленного персонала высокой эффективности работы добиться невозможно. Для эффективного использования кадрового потенциала работников предприятия необходимы сведения об их образовании, навыках и знаниях. При этом нельзя забывать, что соблюдение конфиденциальности персональных данных сотрудников является главной задачей нашего предприятия.

Учитывая численность штата Донецкой железной дороги, ведение кадрового учета невозможно без использования автоматизированной системы АСУ «Кадры». Она предназначена для автома-

тизации процессов кадрового делопроизводства и работы специалистов службы организации труда, заработной платы и структур управления, занимающихся штатным расписанием. Данная система работает в среде Lotus Notes, включает в себя обязательную авторизацию, и доступ к ней строго ограничен. Так же и для работы в других автоматизированных системах и задачах, эксплуатируемых на ГУП ДНР «Донецкая железная дорога», обязательно используется система авторизации пользователей.

При подключении новых пользователей специалисты информационно-вычислительного центра предоставляют индивидуальные права доступа к АС и АРМ, предупреждая пользователя об их конфиденциальности и запрете передачи их третьему лицу.

Однако не стоит исключать человеческий фактор. Поэтому специалисты ИВЦ постоянно ведут разъяснительную работу о соблюдении правил работы с информационными системами, поскольку данные в них составляют персональные данные дороги.

Пусть Международный день защиты персональных данных напомнит нам о необходимости соблюдения правил поведения в сети передачи данных дороги и глобальной сети Интернет, которые помогут обезопасить наши системы, виртуальную и реальную жизнь.

Наталья ВАСИЛЮК,
начальник информационно-вычислительного центра
ГУП ДНР «Донецкая железная дорога»

Горячий январь

В январе 2023 года инфраструктура ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» многократно подвергалась обстрелам со стороны ВФУ. В сложнейших условиях железнодорожники ремонтируют и восстанавливают поврежденные объекты, но зачастую те вновь подвергаются атакам противника.

Только за одну минувшую неделю ВФУ трижды атаковали станцию Иловайск. В ночь с 21 на 22 января противник ударил по городу из ракетного комплекса «Точка-У». Средствами ПВО ракета была сбита, обошлось без жертв и разрушений.

Рано утром 24 января вражеским обстрелом из РСЗО были повреждены инфраструктурные объекты на территории локомотивного и вагонного депо Иловайск, дистанции электроснабжения и трансформаторной подстанции Иловайск. Два человека получили ранения.

Вечером 28 января противник снова нанес мощный удар из РСЗО HIMARS по локомотивному депо, поразил при помощи БПЛА объекты на трансформаторной подстанции Иловайск.

В результате январских обстрелов противником станции Иловайск были повреждены железнодорожные пути и контактная сеть, трансформаторы и оборудование распределительных устройств, комплексы зданий и сооружений локомотивного и вагонного депо, дистанции электроснабжения, здания вокзального комплекса, подвижной состав.

15 января противник в очередной раз атаковал из РСЗО станцию Постниково, в результате чего были повреждены железнодорожные пути и линии электроснабжения, здание пункта технического обслуживания вагонов вагонного депо Иловайск на станции Постниково.

От обстрелов дорожной инфраструктуры также пострадали: устройства контактной сети по станциям Ясиноватая и Доля, перегону Горловка - Пантелеймоновка; устройства переездной сигнализации и автоматики железнодорожного переезда на станции Мандрыкино. Повреждены железнодорожные пути перегона Трудовая - Никитовка и воздушная линия электроснабжения 6 кВ по станции Никитовка. Получили множественные повреждения цеха ТР и ТО локомотивов локомотивного депо Ясиноватая, дом отдыха локомотивных бригад.

Главное – научить работать в команде

Друг, коллега, помощник, советчик. Эти слова, как нельзя лучше, характеризуют наставников-железнодорожников. Они помогают молодым сотрудникам адаптироваться на новом рабочем месте, знакомят с премудростями выбранной профессии. 17 января во всем мире отметили Международный день наставничества.

Для начальника тяговой подстанции Горловка Владимира Пивоварова минувший год был юбилейным – ровно 40 лет он посвятил работе на Донецкой железной дороге. После окончания Славянского техникума железнодорожного транспорта Владимир Сергеевич по распределению был направлен на Азербайджанскую желез-



Владимир Пивоваров

ную дорогу, а после службы в армии вернулся в родную Горловку. С 1982 года он работает в Горловском районе контактной сети Иловайской дистанции электроснабжения.

Владимир Пивоваров впервые стал наставником в 2005 году и с тех пор воспитал 15 специалистов.

– Главное, что я требую от молодежи – это соблюдение дисциплины. Не будет дисциплины – качество работы будет не на должном уровне, – убежден Владимир Сергеевич. – Кроме того, начинающим специалистам важно привить ответственность, понимание необходимости добросовестного выполнения работы. Я стараюсь узнать, какие теоретические и практические навыки уже есть у новичка, особенности его характера, чем он увлекается. От того, как ты отнесешься к человеку, зависит, как он будет выполнять свои обязанности, насколько быстро освоится в коллективе и вообще, захочет ли работать на нашем предприятии.

Этим нехитрым правилам в свое время научил Владимира Пивоварова его наставник – начальник ЭЧК Никитовка Князев Владимир Александрович.

– Свой первый рабочий день помню отчетливо. Было, если честно, страшновато: переживал, как примет коллектив, как сложатся отношения с начальством, да и работа у нас опасная, – вспоминает Владимир Сергеевич. – Меня поддержал мой наставник. При встрече первое, о чем он спросил, собираюсь ли я посвятить свою жизнь работе на железной дороге? Я без раздумия ответил, что буду работать, стараться. Так началась моя трудовая деятельность. Владимир Александрович был очень грамотным специалистом и многому меня научил, за что я ему искренне благодарен.

Владимир Пивоваров уже

два года на пенсии, но продолжает трудиться на родном предприятии и делиться богатым профессиональным опытом с молодыми сотрудниками.

– На работу, как и раньше, хожу с огромным удовольствием, люблю общаться с молодежью – это наше будущее, – признается он. – Сейчас к нам из Дебальцевской ЭЧ переехал работать электромехаником молодой и очень сообразительный парень Евгений Малый, и я являюсь его наставником. Приятно видеть, как он постоянно старается узнать что-то новое, всем интересуется. Уверен, что у него все получится.

Машинист электровоза Андрей Головкин – один из самых активных наставников в локомотивном депо Ясиноватая. Он помогает молодым сотрудникам осваивать трудную и ответственную профессию машиниста.

– Наставничеством я занимаюсь около 17 лет, – говорит Андрей Борисович. – С удовольствием помогаю начинающим железнодорожникам в профессиональном становлении: объясняю тонкости работы, делюсь практическими знаниями.

В разное время Андрей Головкин работал машинистом и машинистом-инструктором. Он отмечает, что качественная профессиональная подготовка – залог безопасной и безаварийной работы на железной дороге.

– В первую очередь, учим азам профессии: как осуществлять приемку локомотивов, их обслуживание и прочее. Уделяем значительное внимание тому, как следует действовать



Андрей Головкин

при возникновении нештатных ситуаций, требующих очень оперативного и правильного реагирования, – объясняет Андрей Головкин. – Но самая главная задача наставника – научить машиниста и помощника машиниста работать в команде. Как отметил наставник, важно, чтобы у машиниста и его помощника была психологическая совместимость. Локомотивная бригада – это тандем, и нужно формировать ее так, чтобы была уверенность, что люди сработаются, будут понимать и страховать друг друга.

В ходе обучения молодых машинистов Андрей Головкин использует методы индивиду-

альной и коллективной работы:

– При работе с молодежью нужно учитывать характер и темперамент каждого, особенности восприятия информации. Свою работу я стараюсь не вести в формате уроков или лекций. Мы беседуем, дискутируем, совместно разбираем ситуации, с которыми ребята столкнулись во время работы, анализируем, как правильно поступать в таких случаях.

Своего наставника, машиниста электровоза Николая Александровича Самородова, Андрей Головкин вспоминает самыми теплыми словами:

– На Донецкую железную дорогу я пришел, отучившись на помощника машиниста тепловоза, а работать нужно было на электровозе. Николай Александрович посвятил меня



Виктория Субботина

во все нюансы. Возможно, я задавал слишком много вопросов, но мне было интересно, и он все терпеливо объяснял. А самое главное – привил любовь к нашей профессии. Я ему очень благодарен.

Дежурная по станции Дебальцево-Сортировочная Виктория Субботина – железнодорожница в третьем поколении.

– Все мои родные в то или иное время трудились в вагонном депо Дебальцево-Сортировочное, – рассказывает Виктория Валерьевна. – Мой дед Емельянов Иван Афанасьевич сначала работал кочегаром паровоза, затем – в колесном цехе вагонного депо. Отец Синегин Анатолий Петрович начинал помощником машиниста, потом работал слесарем. Мама Синегина Лидия Ивановна все время проработала осмотровиком вагонов.

На железной дороге трудится и муж железнодорожницы. Александр Викторович – дежурный по району диспетчерского аппарата службы перевозок Луганской железной дороги. Сын Дмитрий работает бригадиром в локомотивном депо Дебальцево-Пассажирское, сейчас он воюет в рядах защитников Родины.

– Я до сих пор вспоминаю, с каким удовольствием бегала с родителями на работу, смотрела на локомотивы. А они, улыбаясь, говорили: «Вот вырастешь – тоже станешь железнодорожницей».

Родители оказались пра-

вы. Уже 28 лет Виктория Субботина работает на станции Дебальцево-Сортировочная, двадцать из них делится опытом с молодыми железнодорожниками.

– Мой первый наставник Тамара Гриневская научила меня главному – любить свою профессию, железную дорогу, уважать коллектив. Эти качества я стараюсь привить и начинающим сотрудникам, – говорит Виктория Валерьевна. – Без наставничества в нашей работе никуда. Ведь очень часто на станцию приходят ребята, для которых это первое место работы. У них есть хорошая теоретическая подготовка, но нет опыта. Работа дежурного по станции – крайне ответственная, нужно быть очень внимательным и собранным, уметь оперативно принимать решения. Также очень важно уметь работать в команде с машинистами, путейцами, связистами, находить общий язык. Именно этому я учу младших коллег.

За два десятка лет Виктория Субботина подготовила многих железнодорожников, и каждый может обратиться к ней за помощью и советом.

– Я очень горжусь своей воспитанницей Еленой Садировой, – признается Виктория Валерьевна. – Лена уже опытный специалист, ответственная, пунктуальная, коммуникабельная. Мы с ней трудимся в одном парке.

Начальник пункта технического обслуживания вагонов станции Еленовка Галина Шеремет убеждена: главное условие эффективной работы – дружный коллектив и доброжелательные отношения между сотрудниками. На Донецкой железной дороге она трудится уже более 40 лет. Работала уборщиком производственных помещений, дефектоскопистом ультразвукового контроля, машинистом крана, осмотровиком вагонов. Сейчас она руководит двумя предприятиями – ПТО Еленовка и ПТО Рутченково.

– Я считаю, что не место красит человека, а человек место,



Олег Коростелев

– говорит Галина Александровна. – Какую бы должность – рабочую или руководящую – мы не занимали, необходимо четко выполнять свои обязанности и требовать порядка в работе, в первую очередь, от самих себя. Железная дорога – не то место, где можно отлынивать. Поэтому люди ленивые, не приспособленные к труду, к соблюдению режима, здесь не задерживаются. Те же, кто хочет работать, трудятся до самой пенсии.

Для Галины, как молодого специалиста, наставником стал ее муж Виктор Николаевич Шеремет, именно он рассказывал о принципах и нюансах работы.

– Наставничество для железной дороги имеет огромное значение, потому что опытные сотрудники делятся с молодыми специалистами практи-



Галина Шеремет

ческими знаниями, которые нельзя узнать из книг, – считает Галина Александровна. – Для нас важно подготовить человека к самым разным обстоятельствам, которые могут возникнуть в процессе работы, чтобы при необходимости он мог вовремя среагировать, ведь железная дорога – зона повышенной опасности.

Самым важным в работе с молодежью Галина Шеремет считает индивидуальный подход.

– В наставничестве главное – внимание к человеку. Необходимо проявить терпение, узнать, что ему интересно, и повернуть все это в нужное профессиональное русло, – делится секретом наставничества наша собеседница.

Монтер пути Дебальцевской дистанции пути Олег Коростелев работает на Донецкой железной дороге более 20 лет. Он пошел по стопам матери Нестеренко Галины Федоровны, которая всю жизнь проработала монтером пути, была награждена Орденом Трудового Красного Знамени, знаком «Почетный железнодорожник».

– Молодым сотрудникам первым делом объясняю, что, прежде всего, в работе важна безопасность. Когда я только пришел на железную дорогу, мне говорили, что рассчитывать можно только на себя – быть предельно внимательным, наблюдательным, знать и соблюдать правила техники безопасности, – говорит Олег Коростелев.

Молодые путейцы закрепляются за наставником на 2-3 месяца, и этого времени хватает, чтобы научить их азам профессии.

– С ребятами работаем в тесной связке. Мы совместно проводим обходы станции, я им все рассказываю и показываю. Сейчас я – наставник нашего нового монтера пути Никиты Дробышева. Это очень инициативный и перспективный сотрудник. Видно, что у него горят глаза, и он хочет работать на железной дороге. А это – главное!

Елена СУШКОВА

Нас всех объединяет мечта о мире

Полететь в космос, сделать важное научное открытие, встретиться со знаменитостью, совершить героический поступок... Ежегодно 13 января в мире отмечают День осуществления мечты. По случаю этого необычного праздника мы поинтересовались у коллег-железнодорожников, о чем они мечтают сейчас и удалось ли им воплотить в жизнь свои давние мечты.

Наши мечты зависят от многих обстоятельств, но пока у человека есть стремление, существует и смысл жизни. В этом убеждена Марина Паршина, специалист по охране труда первой категории вагонного депо Дебальцево-Сортировочное.

— Сейчас все мои чаяния связаны с благополучием и безопасностью семьи. А в детстве, как, наверное, любой советский ребенок, я мечтала о новой кукле или поездке к морю, — говорит Марина Васильевна. — У моей восьмилетней дочери Алины — совсем другие мечты. Под Новый год в письме Деду Морозу она просила, чтобы поскорее закончилась война, и чтобы ей подарили маленького котенка.

Сегодня мечта о мире объединяет всех взрослых и маленьких жителей Донецкой Народной Республики.

— Очень хочется ясного неба над головой, тишины, спокойной жизни, безопасной работы, — признается железнодорожница. — У нас с предприятия мобилизовали много ребят, желаем им всем скорейшего возвращения домой здоровыми и невредимыми.

Олег Синецкий — исполняющий обязанности специалиста по охране труда Иловайской дистанции электроснабжения. На Донецкую железную дорогу он поступил в 2019 году электромонтером по ремонту и обслуживанию воздушных линий электропередачи района электроснабжения Иловайской дистанции электроснабжения. 26 февраля, как и многие другие железнодорожники, он встал на защиту Родины.

— С 5 марта наш стрелковый полк дислоцировался на территории Херсонской области, а в начале нынешнего года нас перевели в Республику, — рассказывает Олег Синецкий. — За это время наша рота стала одной семьей. Я на себе почувствовал, что такое взаимовыручка, поддержка, и что боевой товарищ — это тот человек, на которого можно положиться, как на самого себя.

В юности Олег задумывался о работе на железной дороге, тем более, что его мама Синецкая Галина Анатольевна трудилась дежурной по Южному парку приема станции Иловайск.



Олег Синецкий

— Когда в 2014 году я окончил школу, передо мной стал выбор: чем я хочу заниматься в дальнейшем? В связи с началом активных боевых действий пришлось искать учебное заведение

поближе к родному городу. Выбор пал на Харцызский технологический техникум, где я проучился четыре года по специальности «Техническая эксплуатация и обслуживание электрического и электромеханического оборудования», — вспоминает наш собеседник. — Изначально особого желания изучать данную специальность, если честно,



Олег Паршин

у меня не было, но время все расставило по своим местам. Преподаватели сумели нас заинтересовать, за что я им всем очень благодарен. Хочу сказать большое спасибо нашему классному руководителю, преподавателю информатики Поляковой Ларисе Александровне, заведующей отделением, преподавателю теоретических основ электротехники Овтиной Светлане Михайловне, директору техникума Храмову Игорю Валентиновичу.

Сразу после окончания техникума Олег пришел работать на Донецкую железную дорогу и стал частью сплоченной команды.

— Сейчас у военнослужащих, как и у всех мирных жителей Республики, мечта одна — скорейшее завершение боевых действий на территории Донбасса и Украины, — говорит Олег Синецкий.

После возвращения домой он планирует снова заняться любимым увлечением — фотографированием подвижного состава Донецкой железной дороги. А как заядлый болельщик мечтает вновь побывать на футбольном матче, который обязательно состоится на «Донбасс-Арене» в Донецке.

Машинист тепловоза локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское Олег Паршин с детства мечтал спасать жизнь людей.

— В детстве у меня была мечта — сделать так, чтобы не терять близких людей, — вспоминает он. — У меня была старенькая бабушка, и мне так хотелось продлить ее жизнь. Врачом я не стал, но моя мечта все равно сбылась: вот уже более тридцати лет я являюсь донором.

Олег Паршин — «Почетный донор ДНР». Сколько раз он сдавал кровь, не считал, ведь для него важна каждая спасенная жизнь.

— Донорством я стал заниматься, когда учился в техникуме. Первые несколько лет сдавал кровь нерегулярно, но со временем понял, насколько это важно, и стал сдавать по графику, — рассказывает Олег Николаевич.

Сейчас он является иммунным до-

нором — это особый вид донорства, когда путем введения безопасной дозы вакцины создается активный иммунитет к определенным заболеваниям.

— Я являюсь донором антистафилококковой плазмы. В результате проведения специальной медицинской процедуры у меня в организме выработались антитела к этому заболеванию. Проблема стафилококковых воспалений очень актуальна и часто опасна для здоровья и жизни. Но, к сожалению, стать таким донором может не каждый, — пояснил Олег Паршин.

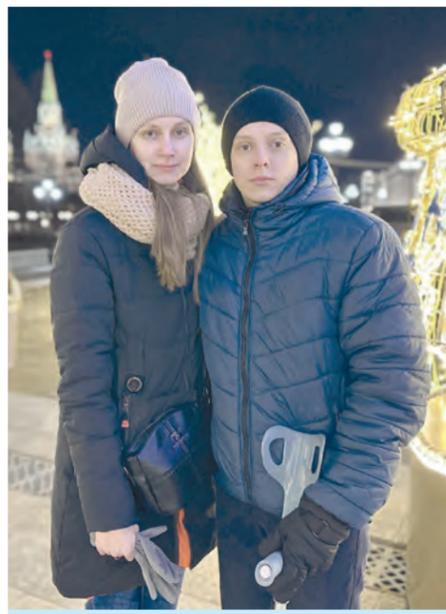
Есть у него еще одно заветное желание: чтобы Донецкая железная дорога возродила былую мощь и вышла на новые рубежи.

— На железной дороге я работаю с 1996 года. Начинать помощником машиниста, сейчас я — машинист. Всю жизнь проработал на одном предприятии, — рассказывает наш собеседник.

— Помню, были времена, когда мы ездили в Луганскую, Харьковскую и Запорожскую область, — с ностальгией вспоминает он. — Хотелось бы, чтобы на нашей дороге возросли объемы перевозок, расширилась география работы, чтобы наше предприятие снова процветало, ведь это означает и благополучие его работников.

Чтобы реализовать мечту, нужно прилагать максимум усилий. В этом уверен Иван Шеремет, инженер первой категории отдела социальной сферы профессионального развития службы управления персоналом ГУП ДНР «Донецкая железная дорога». Его мечта работать на Донецкой железной дороге сбылась 5 лет назад.

— Я считаю, что мечты помогают развиваться, к чему-то стремиться. Ставя цели и достигая их, мы и воплощаем наши мечты в жизнь, — делится своими мыслями Иван. — В детстве я мечтал стать поваром — мне очень нравилось готовить. А когда повзрослел, мечты изменились. Уже будучи в выпускном классе я проезжал мимо здания управления Донецкой железной дороги — красивого, солидного — и часто думал: «Вот бы мне здесь работать». А однажды решил: почему бы и нет? Мечты нужно воплощать в жизнь! Окончив



Александр Балагура с женой Анастасией

школу, я поступил на движеница в Донецкий институт железнодорожного транспорта, затем по распределению пришел на Донецкую железную дорогу. Сначала трудился дежурным на станции Пантелеймоновка, затем на станции Донецк. Спустя время, меня пригласили работать в управление дороги.

Сейчас мечты Ивана Шеремета — о мире для всех жителей Республики.

— Я мечтаю, чтобы закончилась война и наши коллеги и друзья вернулись домой живыми и здоровыми, — говорит он. —

Моей дочери Алисе сейчас годик, и вся ее жизнь проходит под звуки обстрелов. Очень хочу, чтобы у нее было радостное детство, игры с друзьями, прогулки по мирным улицам. А когда все наладится, можно будет подумать и о пополнении! Я верю, что после окончания



Иван Шеремет

боевых действий и весь наш регион, и Донецкая железная дорога обязательно восстановятся и будут процветать.

О том, что мечты переменчивы и зависят от многих обстоятельств, Александр Балагура, заместитель начальника дирекции — начальника отдела ремонта СП «Дирекция по эксплуатации и ремонту подвижного состава» знает на собственном опыте. На железной дороге он работает с 2017 года, начинал в локомотивном депо Ясиноватая.

— Быть железнодорожником — это, скорее, мечта моего отца: он хотел быть локомотивщиком, но не сложилось. Я же мечтал работать автослесарем, открыть СТО, но, послушав его наставления, поступил в Макеевский металлургический техникум, выбрал специальность «Ремонт и обслуживание локомотивов и специального подвижного состава», — рассказал Александр. — После окончания техникума работал и заочно учился в Донецком институте железнодорожного транспорта, год отработал на кафедре.

2022-й стал для него годом непростых решений. В феврале Александр Балагура записался добровольцем и пошел защищать Родину. Попал в специально сформированный батальон. Взвод Александра воевал под Волновухой и Мариуполем. Во время одного из боев он получил тяжелое ранение. Последовало долгое лечение и восстановление.

— Есть такая поговорка: «Упавший духом гибнет раньше срока», поэтому всегда нужно сохранять силу духа. Или еще вот вспомнилась фраза, которая была написана на плакате в нашей воинской части: «Самый легкий день был день вчерашний». Действительно, в сегодняшнем мире очень важно ценить каждый день, — говорит Александр. — Сейчас, находясь на реабилитации в Подмоскovie, это еще больше замечаю.

На данный момент Александр Балагура стремится как можно быстрее восстановиться и приступить к работе.

— Мечтаю о том, чтобы скорее эта война закончилась, наши ребята вернулись живыми и здоровыми к своим семьям, а потом и к своим обязанностям. Тогда-то мы и восстановим полноценную работу Донецкой ордена Ленина железной дороги, и уже за новые заслуги она обязательно будет удостоена новых наград!

Важно постоянно учиться и получать новые знания

Любая специальность начинается со знаний, которые нам дают профильные учебные заведения. Часто, уже работая, железнодорожники продолжают обучение заочно. На эту тему в преддверии Дня российского студенчества – Татьянинного дня мы пообщались с машинистом электровоза локомотивного депо Иловайск Сергеем Хабюком. Он – обладатель двух дипломов о высшем образовании.

Сергей вырос в семье шахтера. Его дом находился на перегоне Никитовка-Байрак, и все детство маленький Сережа смотрел на проходящие мимо поезда.

– Я просыпался под гудки локомотивов и мечтал, что когда-нибудь сам буду водить многотонные машины, – вспоминает Сергей Владимирович. – Когда ездили в Никитовку, мама меня отвозила на станцию, чтобы я мог вблизи посмотреть на локомотивы. После школы поступил в Славянский железнодорожный техникум на специальность «Техническое обслуживание и ремонт локомотивов». На учебу добирался на электричках.

Однажды на станции Дружковка Сергей вышел на перрон, подошел к локомотивной бригаде пассажирского поезда «Хмельницкий-Дебальцево» и попросился проехаться с ними в кабине до Никитовки. Объяснил, что он – студент железнодорожного техникума.

– Это была моя первая поездка в кабине локомотива, и она была на электровозе ВЛ8-1319. Я и сейчас езжу на этих локомотивах, – рассказывает Сергей Хабюк. – Позже в одной из поездок я подружился с машинистом Сергеем Моисеевым, который оказал большое влияние на мое профессиональное становление. Помню свою первую ночную поездку. Я специально приехал в Славянск на день раньше, чтобы проехаться до Лозовой в локомотиве поезда «Мариуполь-Полтава». Обратный вернулся утром и пошел на учебу в техникум. С тех пор я влюблен в железную дорогу. Есть своя прелесть в ночных сменах, когда можно любоваться дорогой, уходящей за линию горизонта на фоне утренней зорьки. Раньше я любил поездки на ветку Дебальцево – Красный Лиман, там очень красивая природа.

В одной из поездок Сергей Моисеев познакомил его с творчеством поэта Эрнста Стефановича.

– Он тоже был железнодорожником и написал замечательное стихотворение «Моя профессия». Каждая его строчка откликается во мне – так мог написать только машинист! – признается Сергей.

«Из всех дорог родного края
Любил железные всегда.
Моя профессия такая –
Водить по рельсам поезда.
Сидя, рядами циферблатов
И тумблерами окружен,
Мой поезд хищником зубатым
Глотает каждый перегон.
Навстречу, сдерживая норы,
Несется рельсовый ручей,
И тепловоз у светофоров
Молотит снопики лучей.



И днем и ночью – дрожь машины, Контроллер чуткий под рукой, И я с помощником в кабине Делю дорожный непокой. И не скажу точней и проще: Люблю я свой привычный мир – И маневровый мелкий почерк, И поездов ночных пунктир. Как не любить мне эти рейсы, Когда в дороге – жизнь моя! И суть пути – прямые рельсы, А не зигзаги бытия!»

В 2005 году после окончания техникума Сергей Хабюк поступил на работу в локомотивное депо Ясиноватая. С теплотой вспоминает своих наставников – опытных машинистов-инструкторов Валерия Аксенова и Андрея Головки.

Но на этом учеба молодого локомотивщика не закончилась. Он поступил заочно на специальность «Подвижной состав и специальная техника железнодорожного транспорта» в Харьковскую академию железнодорожного транспорта, которую успешно окончил в 2009 году.

– 1 августа 2010 года я перешел за правое крыло локомотива и совершил первую самостоятельную поездку в качестве машиниста на электровозе ВЛ8м-1034 явкой на 9.15 на Красноармейск, – с гордостью говорит наш собеседник. – Работал на различных направлениях в грузовом и пассажирском движениях.

Сергей Владимирович отмечает, что ему везло на исполнительных и грамотных напарников. Да и сам он – человек открытый, общительный, легко находит общий язык с людьми. Первым помощником машиниста в Ясиноватой был Сергей Востриков, с которым они сразу же стали понимать друг друга с полуслова.

– Люблю свою профессию за присущую ей романтику, – признается Сергей Хабюк. – Но это и очень тяжелый труд. На протяжении смены, а это 12 часов, испытываешь огромную нагрузку. Ведь управлять электровозом – большая ответственность: необходимо регулировать скорость движения в зависимости от профиля пути, наблюдать за сигналами и показаниями контрольно-измерительных приборов. Кроме того, машинист обязан детально знать конструкцию поезда, скоростные режимы по станциям и перегонам, вовремя проверять тормоза. Плюс – постоянные инструктажи, техническая учеба, самообразование.

Решение получить второе высшее образование пришло спонтанно.

– Я решил получить новую для себя специальность «Организация перевозок и управление на транспорте», тем более что она была для меня немного знакома по работе. Через 10 лет – опять лекции, семинары, практические занятия в аудиториях. Мне понравилось снова окунуться в студенческую жизнь, – улыбается Сергей Владимирович. – Я так втянулся, что и не заметил десятилетнего перерыва. Вообще, учеба заставляет постоянно находиться в тонусе и усваивать большое количество информации, что всегда пригодится в работе.

В 2017 году Сергей Хабюк уехал из родного города и перешел на работу в локомотивное депо Волноваха, работал в пассажирском и грузовом движении.

2022 год стал в его судьбе переломным – после освобождения Волновахи он вернулся в родную Никитовку.

– Когда шли бои за Волноваху, мы сидели в подвале. Страшно вспоминать: нас, жителей двухэтажки, там было человек 15, в том числе двое детей и беременная женщина. Иногда казалось, что больше не увижу своих родных, – с горечью вспоминает Сергей Владимирович. – Так получилось, что связь была потеряна в конце февраля накануне дня рождения сына, а созвониться с семьей я смог только через три недели. Все это время они не знали, что со мной. Думаю, тогда мы выжили благодаря молитвам родных и близких.

Сергей Хабюк с семьей живет в Горловке, воспитывает двух сыновей.

– Я – православный человек. Заходя на смену, всегда говорю: «С Богом!». На Крещение Господне окунаюсь в проруби. Первый раз совершил окувание больше 10 лет назад в Святогорске. Это были непередаваемые ощущения, – говорит наш герой. – Главное – внутренний настрой, вера в благотворное воздействие крещенского купания. Совершать это священное действие нужно обязательно с молитвой, только в этом случае можно ощутить настоящую благодать. Крещение – большой православный праздник, к которому я отношусь со всей серьезностью. Всем нашим железнодорожникам хочу пожелать мира, благополучия и стабильности, верить в лучшее и надеяться, что в скором времени закончатся боевые действия, и наша дорога снова заработает в полную силу.

Ольга КРАМАРЕНКО

Самая счастливая пора

В День студенчества мы спросили у Татьян, работающих на Донецкой железной дороге, чем им запомнились годы учебы и как их имя повлияло на судьбу.

Татьяна ВАСИЛЕНКО,
бухгалтер Иловайского центра бухгалтерского учета:

– У нас на один праздник больше, чем у других. Я даже вторую дочку хотела назвать Таней, но муж сказал, что одной Татьяны хватит в семье. Я окончила Донецкий институт железнодорожного транспорта и за годы учебы приобрела не только любимую профессию, но и много друзей, с которыми общаемся до сих пор. Для меня студенческие годы – самые любимые, веселые и незабываемые!



Татьяна ЛЕОНОВА,
и. о. начальника станции Ханженково:

– Мое имя для меня – лучшее на свете, потому что оно в любой форме звучит красиво: Таня, Танечка, Танюшка... Мой день рождения не все знают, а в Татьянин день получаю огромное количество поздравлений, даже от тех, с кем знакома только по работе. Я окончила заочно Харьковскую академию железнодорожного транспорта. Студенческие годы стали для меня не только увлекательным периодом жизни. Я открыла в себе новые качества, получила множество интереснейших знакомств, расширила круг интересов.



Татьяна КОЛИШЕНКО,
начальник отдела хозяйства подразделений электроснабжения Иловайского ЦБУ:

– Как и все Татьяны, я – человек целеустремленный. Так вышло, что первое образование я получила по желанию родителей – окончила Ясиноватский строительный техникум. Пошла работать счетоводом и позже уже сделала осознанный выбор – поступила в Донецкий институт железнодорожного транспорта на бухгалтер. Я люблю свою работу, несмотря на то, что бывает трудно. Прекрасно помню, как на защите диплома один из преподавателей сказал, что настоящий бухгалтер – тот, кто стремится стать главным бухгалтером.



Татьяна КУЧЕР,
маневровый диспетчер станции Енакиево:

– Татьяной меня назвал папа, и в детстве я не любила свое имя. Но со временем прочитала, что у Татьян волевой характер, поняла, что это имя мне подходит. У меня всегда была мечта получить высшее образование. Так вышло, что сначала я окончила Артемовский железнодорожный техникум и работала приемосдатчиком. А начальник мне всегда говорил: «Поступай в институт – пора расти». В 2015 году я поступила в Донецкий институт железнодорожного транспорта. Сразу же после получения диплома меня перевели на должность маневрового диспетчера.



Татьяна ВАСИЧКИНА,
инженер по подготовке кадров Волновахской дистанции пути:

– Студенчество – лучшая пора в жизни. Кажется, впереди вся жизнь, перед тобой открыты все горизонты. Я сначала окончила Артемовский железнодорожный техникум, а потом пошла заочно учиться в Донецкий институт железнодорожного транспорта. Учеба расширяет кругозор. Мне было интересно слушать лекции, ходить в библиотеку и находить нужную информацию среди десятков книг. Я уже больше 20 лет занимаюсь подготовкой кадров в дистанции – в какой-то степени связана с обучением. Поэтому для меня Татьянин день – двойной праздник.



«Всё, что редко, мне интересно»

Дежурный по станции Донецк Юрий Плющев – ферроэквинолог. Так называют железнодорожных фанатов – людей, которые увлекаются железнодорожным транспортом и всем, что связано с «железкой». Наш коллега вот уже 15 лет серьезно занимается художественной фотосъемкой необычных железнодорожных объектов.

После окончания Донецкого железнодорожного института в 2004 году Юрий Плющев получил распределение на станцию Донецк. Работал помощником составителя поездов, составителем поездов, оператором при дежурном по станции, маневровым диспетчером. В 2012 году стал дежурным по железнодорожной станции Донецк.

Это тот редкий случай, когда увлечение захватывает не в детстве, а в зрелом возрасте. Уже работая на дороге, углубляясь в транспортную тематику, посещая специализированные сайты, Юрий уловил себя на том, что ему нравятся железнодорожные фотографии, увидел в них особенную красоту. А в очередной раз просматривая сайт Паровоз.ком, понял, что у него самого есть фотографии для публикации на этом ресурсе. Нашел подходящие снимки, загрузил их на сайт, дождался, пока они пройдут модерацию. Начинающий ферроэквинолог решил, что нужно пополнять коллекцию фотографий, и занялся разработкой маршрутов.

– Самое увлекательное – это маленькое путешествие на поезде, – рассказал Юрий Плющев. – Я выбирал самую раннюю электричку и ехал на фотоохоту. Мне нравились малонаселенные ветки, куда ходили пригородные поезда на дизельной тяге. Есть в маленьких станциях свой колорит, там можно встретить какие-то исторические объекты, такие, как старая водонапорная башня на станции Караванная. Мне также интересно снимать станции,

фотографии которых практически невозможно найти. В моем архиве есть такие на Иловайском, Краснолиманском, Красноармейском направлениях. Ездил я и на Мариупольскую ветку, но мой самый любимый – наш Донецкий узел, я его исходил вдоль и поперек. Например, выпал красивый снег, а у меня выходной, и я еду на станцию Мушкетово, чтобы запечатлеть ее зимнюю красоту – знаю, что получатся отличные кадры.

До начала боевых действий Юрий Плющев вместе с другими ферроэквинологами Донецкой магистрали проводили совместные встречи, организовывали фотовылазки. Вместе разрабатывали маршрут и ехали за новыми материалами для своих коллекций.

– Мне нравилось обмениваться опытом с такими же железнодорожными фанатами, как и я, но все-таки больше люблю одиночные поездки. Для меня пройти 8-10 километров ради красивой фотографии – не в тягость. Часто выходил где-то на полустанке и шел, чтобы найти интересное место. Вспоминается поездка на станцию Менчугово, когда идешь и видишь уже заброшенный подъездной путь огнеупорного завода к станции – мостик, на котором когда-то были рельсы. А с самого перегона Менчугово-Новый Свет открываются красивейшие виды: на отвал обогатительной фабрики Моспино, на террикон шахты №7 и на трубы Старобешевской ТЭС. Кроме того, там интересные изгибы делает сам

путь, да и природа вокруг так и просится в кадр. Вообще, на нашей Донецкой железной дороге много красивых мест, просто не каждый их видит.

Юрий Плющев никогда не пропустит мимо своего объектива и необычный подвижной состав – фотоаппарат у него всегда под рукой. Гордость его коллекции – снимок промышленного тепловоза М62УП.

– После начала боевых действий на дороге не хватало подвижного состава для перевозок, и «Донецксталь» предоставил свои промышленные тепловозы М62УП, которые можно было увидеть в работе от Мушкетово до Еленовки. У этих локомотивов даже имена есть: «Янтарь», «Рубин», – вспоминает Юрий Плющев. – Этот вид тепловозов не используется на Донецкой железной дороге, поэтому сфотографировать их на нашей магистрали – большая редкость. А все, что редко – мне интересно.

Среди множества кадров Юрий выделяет подборки тематических фотографий с «Поездом Победы» сообщением Ясиноватая-Луганск.

– Эти снимки для меня важны тем, что на них – отражение нашей истории. Наверное, каждый настоящий ферроэквинолог хотел бы увидеть «живой» паровоз, – рассказывает он о своей удаче. – В 2015 году я специально поехал в Ясиноватую, чтобы заснять паровоз Эр775-07 приписки локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское. Это незабываемое впечатление!

Фотографируя подвижной состав,



Юрий Плющев понимает, что с годами многие его снимки фактически становятся историей.

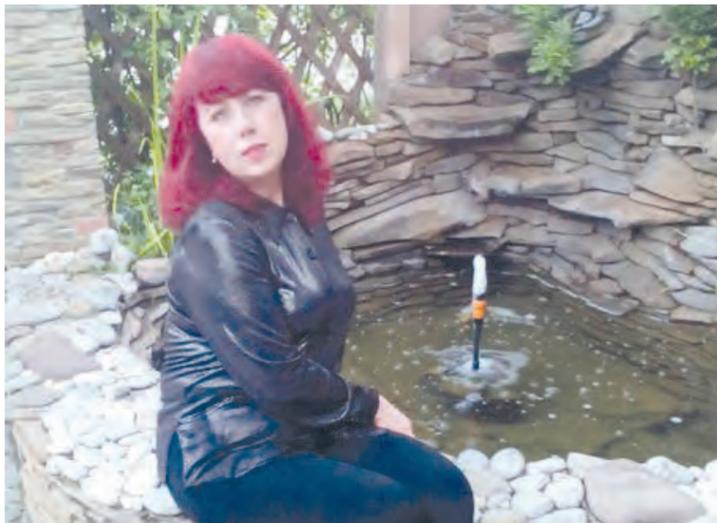
– Грустно, но есть пригородные поезда, например венгерские дизель-поезда Д1, которые еще несколько лет назад возили пассажиров, а сейчас уже их и не увидишь, – признается он. – Да и о наших тружениках ВЛ8 лет через 5-10 мы тоже будем вспоминать только по фотографиям.

Отвечая на вопрос о том, чего он ждет от наступившего нового года, наш собеседник ответил:

– Мирной жизни и полноценной работы без оглядки на военное время. Я с нетерпением жду момента, когда смогу снова сесть в электричку и отправиться на любимую фотоохоту.

Ольга КРАМАРЕНКО

Эти сладкие «цветы без повода»



Крепкая семья, любимая работа, общение с друзьями всегда были главными приоритетами в жизни Галины Лаврухиной. Начало боевых действий внесло в жизнь железнодорожницы свои коррективы. Спасаясь от обстрелов, из родного города уехала ее единственная дочь Виктория.

– Когда все началось, мы понимали, что оставаться в Иловайске опасно и, в первую очередь, нужно спасать дочку. Мы приняли решение отправить Вику с ее молодым человеком в Россию, – вспоминает Галина. – Выезжали они последним отправлявшимся из Иловайска поездом, два раза попадали под обстрел, но выбрались, слава Богу! Сначала жили в Липецке. А когда парень ушел служить в армию, дочь пере-

ехала к крестной в Магадан.

Отъезд детей дался матери нелегко, она очень скучала. Но, взяв себя в руки, стала думать, как их поддержать, помочь встать на ноги на новом месте.

– В это время у них в Магадане было тяжело в финансовом плане, – вспоминает железнодорожница. – Я увидела, что у нас здесь много фруктов, которых там нет или стоят очень дорого, и взялась за работу. Сначала делала сухое варенье, затем перешла на цукаты из вишен, яблок, абрикосов. Сладости отправляла в посылках дочери. Так я постепенно «доросла» до пастилы.

Первые рецепты Галина находила в интернете, со временем дорабатывала их, вносила свою изюминку и создавала уже совсем новые, ни на что

Начало боевых действий на Донбассе стало тяжелым испытанием, нарушившим привычный мирный уклад жизни. Оператору при дежурном по локомотивному депо Иловайск Галине Лаврухиной помогли справиться со сложной ситуацией поддержка близких и новое увлечение. С 2014 года она занимается изготовлением пастилы, придавая вкусному десерту оригинальный праздничный вид.

не похожие сладости.

Главными дегустаторами десертов были родственники и коллеги по работе. Сейчас в меню железнодорожницы множество оригинальных и полезных кондитерских изделий.

– Мне нравится экспериментировать: например, к стандартным сладким вкусам добавлять кислинку, – делится секретами мастерства наша собеседница. – В этом году я впервые попробовала сделать пастилу только из шелковицы и из шелковицы с добавлением вишни. В приготовлении отдаю предпочтение натуральным продуктам. Например, в яблочную пастилу, кроме основного ингредиента, часто добавляю свежесжатый апельсиновый сок. Также я придумала рецепт пастилы из шиповника – такого я вообще нигде не встречала. Получилось очень вкусно! А еще в моем ассортименте – пастила из винограда, клубники, айвы, кабачка с бананом и яблоком.

Приготовление пастилы – процесс трудоемкий и затратный по времени, но Галина Лаврухина заверяет, что приготовить любимый десерт под силу каждому. Главное – желание и воображение.

– Слово «пастила» означает фруктовое пюре и, по сути, так оно и есть, – объясняет мастерица. – Сложность в том, что пюре я делаю из натуральных фруктов. Что-то можно купить, а что-то, как в случае с шиповником, необходимо пойти в поле и собирать. Затем все это нужно обработать, приготовить пюре. В полученную массу я добавляю по своему вкусу сахар или мед, затем высушиваю в сушилке.

Приготовить пастилу можно из абсолютно любых фруктов и даже овощей. К примеру, Галина делает томатную и перечную пастилу.

– Технология – та же, а при желании ее можно добавлять при приготовлении самых разных блюд, в том числе супов и борща, – рассказывает она.

Когда ассортимент и вкусовое разнообразие необычного десерта значительно расширились, возникла необходимость в оригинальном оформлении. Теперь Галина Лаврухина создает из пастилы целые букеты, шутя называя их «цветы без повода», ведь таким необычным подарком всегда можно порадовать родных и близких. В настоящее время она ра-

ботает над усовершенствованием рецептуры приготовления зефира.

– Первую посылку с зефиром дочка уже получила. В приготовлении я использовала желатин, и он получился похожим на маршмеллоу, но ей очень понравилось. Я же хочу, чтобы мой зефир был более нежным, поэтому теперь добавляю в него агар-агар, – признается мастерица. – Пока я еще в поиске своего рецепта. Как только получится, сразу понесу своим девочкам на работу на дегустацию.

Следует отметить, что кулинария – не единственное увлечение Галины Лаврухиной. Она прекрасно вышивает бисером и мулине, и картины с изображением домашних любимцев, зимними и весенними пейзажами украшают стены ее квартиры. А еще в совершенстве владеет техникой кругового вязания, периодически возвращается к увлечению шитьем, а сейчас осваивает бумажное плетение. Первая корзинка, над которой трудилась мастерица, уже готова. Впереди – новые работы.

Елена СУШКОВА

Регистр доноров костного мозга пополнили железнодорожники

18 января в управлении ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» с коллективом встретился Виктор Андронов – руководитель благотворительного фонда «Энергия доброты» из Санкт-Петербурга, почетный донор, внесенный в Книгу рекордов Российской Федерации. Он рассказал железнодорожникам о важности донорства костного мозга и развеял многочисленные мифы и страхи.

Встреча состоялась благодаря активной жизненной позиции главного технолога локомотивного депо Дебальцево-Пассажирыское Сергея Будько, который является почетным донором Донецкой Народной Республики и давно интересуется темой донорства костного мозга. Руководство дороги поддержало его инициативу и предоставило площадку для встречи директора БФ «Энергия доброты» с железнодорожниками.

– Лейкоз, опухоль, анемия, генетические отклонения – это не просто страшные слова. За каждым из них стоит жизнь, и чаще всего – жизнь ребенка, – рассказал Виктор Андронов. – Порой единственным средством спасения является пересадка костного мозга, однако найти донора не так просто – нужен генетический двойник.

Отвечая на резонный вопрос, где его взять, Виктор Владимирович отметил, что во всем мире существуют регистры доноров костного мозга. Например, в Израиле практически каждый, кто подходит по возрасту и здоровью, числится в этом регистре и может спасти кому-то жизнь.

– Для многих пациентов с раком крови пересадка костного мозга является единственным шансом на жизнь. И все бы хорошо, если бы трансплантировать его можно было от родственников, однако полностью совместимыми могут быть только братья или сестры и то лишь с вероятностью 25%, – пояснил он. – А что делать тем, для кого не нашлось донора костного мозга в семье? Остается подбирать неродственного донора в регистрах

доноров, где содержатся генетические данные добровольцев. Причем найти совпадающую комбинацию генов довольно сложно: соотношение примерно 1:10000 человек.

Как отметил Виктор Андронов, в России мало доноров костного мозга, и причиной тому – недостаточная информированность.

– Да и сама процедура сдачи костного мозга окутана легендами, идущими от нашего невежества. А ведь она совершенно безопасна! – подчеркнул он. – Костный мозг – это один из компонентов крови, череп или спину препарировать для этого не нужно!

Донорство костного мозга представляет собой обычный забор крови, просто надо для этой процедуры пройти тестирование и потратить чуть больше времени. Есть два способа донорства: один похож на сдачу тромбоцитов и понятен кадровым донорам крови. То есть человека на четыре часа подключают к аппарату для сбора клеток через кровь, которая, пройдя сепаратор, возвращается вновь в организм. Второй способ предусматривает прокол тазовой кости под общим наркозом, что практически безболезненно и совершенно безопасно. И в том, и в другом случаях костный мозг быстро восстанавливается, и донор чувствует себя хорошо.

Присутствующие задали гостю множество вопросов, и в первую очередь – что требуется от потенциального донора?

– Нужно согласие на определение генов и потенциальную сдачу клеток костного мозга самого донора, отсутствие противопоказаний к донорству



крови и возраст от 18 до 45 лет, – рассказал он. – Чтобы попасть в регистр доноров костного мозга, нужно сдать всего 9 г крови для определения уникального фенотипа, словом, пройти типирование. И в случае, если ваши гены совпадут с генами больного, вас пригласят на процедуру забора клеток.

В Донецкой Народной Республике пока нет центров для вступления в регистр доноров костного мозга, но Виктор Андронов совместно с другими активистами работает над этим вопросом. И он всегда рад, когда во время встреч находят люди с добрым сердцем, готовые стать потенциальными донорами.

Нашлись они и среди донецких железнодорожников. По окончании встречи прямо в зале сдали биоматериал и заполнили анкеты на вступление в регистр потенциальных доноров Иван Шеремет, Алексей Копачевский и Владимир Шереверов.

Инженер первой категории отдела социальной сферы профессионального развития службы управления персоналом Иван Шеремет – донор с семилетним стажем.

– Вопрос донорства костного мозга

меня давно волнует, я много читал об этом, – рассказал он. – В данном случае идет речь о смертельных заболеваниях, когда такая терапия – единственное, что может спасти чью-то жизнь.

– Заболевания подобного характера могут коснуться каждого, – поделился своими впечатлениями от встречи инженер первой категории дирекции по эксплуатации и ремонту подвижного состава Алексей Копачевский. – Но я услышал главное: сдав кровь, можно спасти чью-то жизнь. Если есть даже какая-то минимальная возможность помочь, это необходимо сделать. Поэтому для себя я принял решение вступить в регистр доноров костного мозга.

– Людям нужно помогать, – полностью согласен со своими коллегами начальник сектора специального отдела Владимир Шереверов. – Я могу спасти чью-то жизнь, тем более что нуждающихся очень много. Как было сказано на встрече, каждый год лейкоз выявляют у 10 тысяч человек, а регистр насчитывает всего 200 тысяч. Так почему бы не пополнили ряды потенциальных доноров, тем более если подходишь по всем показателям!

Полезная еда против вирусов и простуд

Зимой в надежде укрепить иммунитет и защититься от вирусов одни налегают на чеснок, другие – на имбирь, третьи принимают ударные дозы аскорбинки. Какая же еда на самом деле способна снизить риск заражения?

– Противовирусные свойства чеснока подтверждены исследованиями, – говорит врач-диетолог Наталья Григорьева. – Этот пряный овощ содержит вещество аллицин, который стимулирует синтез Т-лимфоцитов, необходимых для уничтожения чужеродных агентов, в том числе вирусов. Считается, что 1–2 зубчика чеснока в день вполне достаточно для здорового человека.

Что касается имбиря, основное действующее вещество этого корня – джинджерол – обладает антиоксидантным действием. Это вещество влияет на систему цитохромов – ферментов, которые участвуют в детоксикации. Другими словами, имбирь может быть полезен, когда процесс, в результате которого образуется много токси-

ческих веществ, уже запущен. Вирусное заболевание тоже может спровоцировать повышенное образование токсичных веществ. Поэтому для детоксикации имбирь вполне подойдет, но против самого вируса его активные вещества бессильны, – утверждает специалист.

Еще одним средством в профилактике ОРВИ считается аскорбинка.

– Витамин С участвует в синтезе интерферонов. Это защитные белки, которые являются первым барьером на пути инфекции в наш организм, – говорит Наталья Григорьева. – Интерфероны вырабатываются на слизистых носа, ротовой полости и дыхательных путей. Без участия витамина С в организме не вырабатываются гормоны и ферменты, участвующие

в иммунных реакциях. Однако большие дозы витамина С, принимаемые с профилактической целью, могут увеличить проницаемость капилляров и усилить любое воспаление. Поэтому витамин С в высоких дозах назначается коротким курсом и только по предписанию врача.

Как отмечает врач-диетолог, достаточное количество витамина С вполне можно получить с продуктами питания. Для этого включите в свой рацион зелень, цитрусовые, ягоды темного цвета (можно замороженные).

В простудный период необходимо обеспечить организм достаточным количеством микроэлементов и полиненасыщенных жирных кислот Омега-3 и Омега-6. Поэтому зимой на вашем столе обязательно должны быть следующие продукты.

• Печень – рекордсмен по содержанию гемового железа, которое участвует в синтезе гемоглобина. Это крайне важно для профилактики клеточной гипок-

сии, являющейся основной причиной осложнения после вирусных инфекций. В мясе говядины также высокое содержание гемового железа – около 2,7 мг на 100 г продукта. Такой объем продукта восполнит 19% суточной потребности организма.

• Рыба содержит фосфолипиды, которые входят в сурфактант, выстилающий альвеолы легких. Его состав важен для поддержания их здоровья и нормальной функции. Плюс – фосфолипиды снижают воспаление в организме, а еще это отличный источник легко усваиваемого белка.

• Зелень – отличный источник антиоксидантов и клетчатки. Первые важны для защиты клеток иммунной системы от свободных радикалов, вторая является основным питанием для микрофлоры кишечника, которая обеспечивает до 60% иммунной защиты в нашем организме.

• Ягоды, особенно темных

оттенков – отличный источник антиоксидантов, которые в сочетании с полифенолами усваиваются гораздо лучше.

• Специи, такие как тимьян, карри, куркума, красный лук, содержат полезные вещества, которые стимулируют образование иммунных клеток.

Кроме того, врач напоминает, что самое простое и доступное «лекарство» – это вода. Она нужна для нормального протекания обменных процессов, растворяет и выводит токсины из организма.

– Следует знать, что при обезвоживании организма увеличиваются наши шансы простудиться, – подчеркнула Наталья Григорьева. – Кроме того, вода сохраняет нормальную секрецию слизистой оболочки дыхательных путей, снимает сухость губ. Так что не забывайте пить больше простой теплой воды, которую можно и нужно совмещать с чаем или кофе.

Смешное кино – это серьезно!

То, что Леонид Гайдай – гений комедии, никому доказывать не нужно. Время рассудило, зритель так решил. 30 января исполнилось 100 лет со дня рождения легендарного режиссера, актера, сценариста, подарившего всему миру такие киношедевры, как «Бриллиантовая рука», «Иван Васильевич меняет профессию», «12 стульев», «Кавказская пленница» и другие полюбившиеся народу комедии.

Леонид Иович Гайдай родился 30 января 1923 года в городе Свободный Амурской губернии, но вскоре семья переехала в Иркутск. Его отец был из семьи крепостных крестьян. В 1908 году он взял на себя чужую вину за преступление – пожалел многодетного отца – и был приговорен к каторжным работам на Амурской железной дороге. После освобождения Иов женился, работал на железной дороге и надеялся, что дети продолжат его дело – в семье было два сына и дочь, но никто не пошел по стопам отца.

Леонид Гайдай учился в Иркутской железнодорожной школе №42. В детстве он очень любил кино. В воскресенье, когда показывали Чаплина, Леня приходил на первый сеанс, а в конце фильма прятался на полу между рядами и ждал следующего сеанса.

18 июня 1941 года Леонид окончил школу, а 23 июня вместе со всеми одноклассниками пошел записываться добровольцем в армию. Но в военкомате сказали, что они должны немного подождать.

Гайдай устроился рабочим сцены в Иркутский театр, где в это время гастролировал Московский Театр Сатиры. Одновременно занимался в театральной студии при Доме культуры железнодорожников, играл в нескольких спектаклях.

Когда приехал военком отбирать пополнение в действующую армию, на каждый вопрос офицера, Гайдай отвечал: «Я». «Кто в артиллерию?» – «Я», «В кавалерию?» – «Я», «Во флот?» – «Я», «В разведку?» – «Я», чем вызвал недовольство начальника. «Да подождите вы, Гайдай, – сказал военком. – Дайте огласить весь список». Из этого случая через много лет родился эпизод фильма «Операция «Ы» и другие приключения Шурика».

Сначала Гайдаю отправили в Монголию – объезжать диких лошадей для фронта. Потом направили на Кали-

нинский фронт. Он служил во взводе пешей разведки, неоднократно ходил во вражеский тыл брать языка, был награжден несколькими медалями. В 1943 году, возвращаясь с задания, Леонид подорвался на противопехотной мине, получив тяжелейшее ранение ноги. Около года провел в госпиталях, перенес 5 операций. Двадцатилетнему бойцу угрожала ампутация, но он категорически отказался, заявив: «Одногорих актеров не бывает».

Засиживаться в инвалидах Леонид, впрочем, не планировал. Вскоре фронтовика приняли в студию драматического театра, из которой через три года он вышел профессиональным актером. Местные газеты впервые написали о нем после его премьеры в спектакле «Молодая гвардия». Потом Гайдай попробовал себя в комическом амплуа и полюбился зрителям.

Первая его полнометражная комедия «Жених с того света» цензуру не прошла, хотя была невинна совершенно, ну, разве что высмеивала советскую бюрократию. Чиновники минкульты СССР потребовали порезать картину так, что от нее осталась короткометражка. Гайдай пережил сильный стресс и разочарование.

Режиссер Иван Пырьев, пытаясь помочь Гайдаю сохранить статус серьезного драматурга, предложил снять патристическую картину по пьесе Александра Галича «Пароход зовут «Орленок». Вышел фильм «Трижды воскресший», который в прокате с треском провалился.

От полного отчаяния Гайдаю спас родной дом. Вернувшись из Москвы в Иркутск, он нашел на чердаке номер газеты «Правда», где был напечатан фельетон в стихах «Пёс Барбос» Степана Олейника.

Идея фильма о собаке, которая всю дорогу пытается убежать от трех глупых жуликов, захватила Гайдаю целиком. Хотя никто из родных ее не



оценил. Только жена – актриса Нина Гребешкова – благоразумно произнесла: «Потрясающе!»

Десятиминутная короткометражка «Пёс Барбос и необычный кросс» имела громадный успех. В 1961 году она получила Пальмовую ветвь на Каннском кинофестивале в номинации «Лучшее короткометражное кино».

Идея стала золотой жилой для режиссера еще на три картины вперед. Бестолковые и смешные Трус, Балбес и Бывалый из «Необыкновенного кросса» шагнули в «Самогонщикова», потом в «Операцию «Ы», затем – в «Кавказскую пленницу», где к троице болванов для контраста прилагались красotka и умник.

В 1971 году на экраны вышла комедия «12 стульев». Сам Леонид Иович не раз признавался, что это одна из его самых любимых картин. Экранизировать роман Ильфа и Петрова режиссер решил еще в 1967 году, однако руководители Госкино велели ему подождать, пока Михаил Швейцер поставит «Золотого теленка». В результате съемки начались лишь в 1970-м.

Самой большой трудностью стали поиски актера на роль Остапа Бендера. Гайдай перепробовал 22 артиста, среди которых были Басов, Высоцкий, Баталов, Борисов, Евстигнеев, Мионов, пока не остановился на никому неизвестном Арчиле Гомиашвили. Сам

Гайдай сыграл в этом фильме эпизодическую роль Коробейникова.

Одним из самых популярных за всю историю советского кино фильмом стала «Бриллиантовая рука». В ней личествовали дерзость и шик, привет из заграницы и даже немножечко советской эротики. Недаром после прочтения сценария цензурным комитетом было решено приставить к съемочной группе сотрудника КГБ.

Лента «Иван Васильевич меняет профессию» вышла на экраны 17 сентября 1973 года и собрала в кинотеатрах 60,7 млн зрителей. Это 17-й результат во всей истории советского кино, хотя к моменту начала съемок почти все сомневались в успехе. Роль царя Гайдай написал для Юрия Никулина, но тот отказался: «Ты понимаешь, фильм ляжет на полку. Что ж я буду сниматься, а потом это никто не увидит? Я в таких вещах не участвую».

В начале 80-х на экраны вышли полюбившиеся зрителям «За спичками» и «Спортлото-82». Более поздние ленты Гайдаю имели меньший успех, а его постсоветские картины, в том числе «На Дерибасовской хорошая погода, или на Брайтон-Бич опять идут дожди», неоднократно подвергались критике. Но всенародной любви и признанию таланта режиссера это нисколько не помешало.

Лед в цифрах

Лед окружает нас повсюду. Зимой – это сосульки на крышах, каток в соседнем дворе. В жаркий летний день – прозрачные кубики в стакане с прохладительным напитком.

- Общие запасы льда на Земле – около 30 млн км³. Основные запасы сосредоточены в полярных шапках – главным образом, в Антарктиде, где толщина слоя льда достигает 4 км.
- Лишь 1% приходится на горные ледники. Они в разы меньше полярных и образуются во всех горных цепях планеты, кроме Австралии. Ледники появляются немного ниже вершин, которые покрыты вечными снегами. Их можно встретить даже в районе экватора – на горе Килиманджаро.
- Если бы все ледники вдруг растаяли, уровень воды в земных океанах поднялся бы на 64 метра, а около 1/8 поверхности суши было бы затоплено водой.
- Вода – единственное свободно встречающееся в природе вещество на Земле, плотность которого в жидком состоянии больше, чем в твердом. Поэтому лед не тонет в воде.
- Якобсхавн – самая быстрая ледяная река, находящаяся в Гренландии. Она движется со средней скоростью 42,5 м в день и ежегодно выносит в море до 70 км³ льда.
- Самым большим ледником планеты считается ледник Ламберта-Фишера в Антарктиде. Его длина – 400 км, ширина – 100 км. Самым длинным ледником за пределами полярных областей считается ледник Балторо в горных районах Пакистана, его протяженность 62 км.
- Самый крупный айсберг в истории длиной в 335 км и шириной до 97 км был обнаружен в 1956 году. Его площадь превышала площадь Бельгии.
- Чем айсберг моложе, тем он белее. По мере его старения цвет меняется на голубоватый или зеленоватый, так как частички льда в нем заменяются воздухом.

			Жидкая при- права							
То, о чем не спорят		Бумажный связист	Часть огнестр. оружия	Упражнение на одной ноге	Казахская валюта		Рядовой партии		Стоячие гусли	
			«Дон...» - эпопея Д. Байрона				Ралли по сути		Космический объект	
Гос-во в Юж. Америке		Материал для бабы			И тупой, и прямой					
	Гонка по местности		Оглобля	Галина в детстве или дома	Вещество из водорослей		Вот и весь ...	«Мир, ... май»	«... вверх»	Положение тела
	Отворот на конце рукава		Курс корабля				Корабельная «лестница»			
					Великий тенор					
	Мастер по дереву		«Жигули»				Президентский ...			
					Забияка и драчун					

Ответы на сканворд
 По горизонталу: Вкус. Ласточка. Перу. Жуан. Снег. Гонка. Галс. Трап. Обшак.
 Карго. Лада. Указ. Слоник. Задра. Тенг. Член. Арфа. Кросс. Дышло. Гая. Агар.
 По вертикали: Клей. Соус. Ложка. Тенг. Член. Арфа. Кросс. Дышло. Гая. Агар.
 Угол. Сказ. Труд. Рыка. Казар. Поза.