



Юбилейный год Дебальцево – старейшего железнодорожного узла

Для Дебальцевского железнодорожного узла 2018 год богат на юбилеи. В сентябре исполняется 140 лет самому городу и его ровеснику – локомотивному депо станции Дебальцево-Пассажирская, 125 лет – вокзалу Дебальцево. 85-летие со дня основания отмечает вагоноремонтный пункт станции Дебальцево-Сортировочная, 115-летие – Отделенческая больница.

Главной станцией Донецкой каменноугольной дороги, открытой в 1878 году, стала станция Дебальцево, где, пересекаясь друг с другом, сошлись четыре железнодорожные линии: Дебальцево-Зверово, Дебальцево-Луганск, Дебальцево-Попасная, Дебальцево-Никитовка, Дебальцево-Ясиноватая. Весь строй деятельности станции определила такая важная операция, как сортировка грузов.

В 1893 году Донецкая каменноугольная железная дорога перешла в ведение государства, и станция Дебальцево с прилегающими линиями была присоединена к Екатерининской железной дороге. 1 марта 1896 года станция была передана в аренду Обществу Юго-Восточных железных дорог, а 1 мая 1901

года снова возвращена Екатерининской магистрали.

К моменту второго присоединения станция Дебальцево уже едва справлялась с возложенными на нее обязанностями вследствие строительства Обществом Юго-Восточных железных дорог новых участков. В это время она располагала всего 25 верстами путей, из которых длина рабочих путей составляла лишь половину - 12,66 верст - и была совершенно недостаточна для тех 1362 вагонов, которые перерабатывались на станции в среднем в сутки.

Таким образом, сам собой возник вопрос необходимости переустройства Дебальцевского узла. Оно началось весной 1905 года и закончилось осенью 1908-го.

В ходе работ пассажирское движение отделили от товарного, предоставив для первого существующую станцию, а для второго создали новую – в 1,5 верстах к востоку. В соответствии со своим главным назначением станции получили названия Дебальцево-Сортировочная и Дебальцево-Пассажирская.

Новую товарную станцию разделили на две параллельно расположенные – западного и восточного направления, что позволило сократить пробег груза при сортировке.

Чтобы уменьшить время обслуживания, на каждой станции было создано свое депо. В эксплуатацию объекты вводились с интервалом в несколько лет.

Здание вокзала станции Дебальцево изначально представляло собой полтораэтажное деревянное строение и находилось на месте нынешнего бытового корпуса локомотивного депо. Каменное здание пассажирского вокзала возводилось в течение четырнадцати лет, с 1879 по 1893 год, и стало поистине неповторимым шедевром строительного зодчества. В 1936 году к зданию вокзала была сооружена пристройка – кассовый

зал. В годы Великой Отечественной войны здание было сильно разрушено. За 1946-1953 годы вокзал восстанавливался и вводился в эксплуатацию частями. В таком виде он оставался вплоть до 2007 года, когда была проведена полная реконструкция и обновление станции с ее зданиями и сооружениями.

За прошедшие годы сменилось не одно поколение железнодорожников, и каждый работник вписывал собственную страницу в историю Дебальцевского узла.

Федор Григорьевич Кушнир пришел в локомотивное депо станции Дебальцево-Сортировочная сразу после армии в 1969 г. Свою трудовую деятельность он начал в должности помощника машиниста, а с 1976-го работал машинистом.

– Одним из самых интересных и запоминающихся для меня был 1972 год, – поделился воспоминаниями Федор Григорьевич. – Тогда началась реконструкция депо. На железную дорогу поступала новая техника, и для ее обслуживания старых мощностей уже было недостаточно. Удлинялись цеха, устанавливалось более совершенное оборудование.

(Окончание на стр. 2)

Юбилейный год Дебальцево – старейшего железнодорожного узла

(Окончание. Начало на стр. 1)

Ветеран труда гордится тем, что его депо было единственным на Донецкой железной дороге, где осуществлялся подъемный ремонт тепловозов крупногабаритным способом.

– В это время мы начали получать тепловозы Т-116. Они превосходили локомотивы Т-3 по мощности, развивали большую скорость, – рассказал он. – В семидесятые годы отправляли огромное количество грузов, особенно угля. В сутки по 20-30 тепловозов выходило из депо. После переоснащения депо обслуживало локомотивы со всего Советского Союза.

Также запомнил Федор Григорьевич, как коллектив Донецкой железной дороги помогал пострадавшим от стихийных бедствий. Составы со стройматериалами и другими грузами отправлялись в Спитак, разрушенный землетрясением, и на Закарпатье, пострадавшее от наводнения.

Работники ТЧ-10 щедро делились с коллегами накопленным опытом.

– У нас проходили школы передового опыта для руководителей. Приезжали железнодорожники со всего СССР и два-три дня находились здесь. Осматривали цеха, знакомились с особенностями работы, – вспоминает Федор Кушнир.

Он проработал в депо больше тридцати лет. В 2007 году ушел на заслуженный отдых, но и сейчас не забывает родное предприятие.

Душой болеет за судьбу локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское Антон Семенович Харитонов. Он проработал слесарем по ремонту тепловозов в электроаппаратном цехе ТЧ-14 с 1971 по 1997 год.

– Коллектив у нас был очень дружный, но работать было сложно, – признается ветеран. – Во-первых, большая нагрузка, во-вторых, многосерийность. Мы работали с венгерскими дизельными поездами, чешскими маневровыми тепловозами, обслуживали тяжелые магистральные Т-3, потом на дороге появились Т-116. Нагрузка была очень большой особенно в период, когда шло переоснащение.

Антон Семенович начинал работать еще в старых цехах дореволюционной постройки. Они были небольшими, и обслуживать новую на тот момент технику, такую как Т-116, было очень неудобно. Чтобы оптимизировать производственный процесс, площадь помещений стали увеличивать.

На предприятие поступало современное оборудование, и деповчанам приходилось осваивать новшества буквально в процессе работы.

– Я работал с локомотивами на электромеханической тяге, а Т-116, поступления которых мы ждали, был полностью на электронике. Начальник депо предупредил, чтобы готовились, – вспоминает Антон Харитонов. – Я выписывал специальную литературу, и когда

новые локомотивы поступили в депо, теоретическую часть уже хорошо знал.

События современной истории Донбасса отразились и на железной дороге. Депо Дебальцево-Сортировочное и Дебальцево-Пассажирское были объединены. Этот шаг был продиктован экономической целесообразностью в силу сокращения объемов пассажирских и грузовых перевозок. Но несмотря ни на что, Дебальцевский узел остается одним из важнейших на Донецкой железной дороге.

Сегодня здесь работает уже новое поколение железнодорожников, которые так же, как их деды и отцы, глубоко преданы выбранному делу. В преддверии юбилейных торжеств лучшие из них представлены к высоким наградам. За добросовестное выполнение трудовых обязанностей, высокое профессиональное мастерство, проявленную инициативу, весомый личный вклад в восстановление железнодорожной инфраструктуры и преданность Донецкой железной дороге, а также в связи с празднованием Дня города Дебальцево представители девяти отраслевых служб ГП ДЖД будут удостоены знака «Лучший по профессии на железнодорожном транспорте».

Дежурный по железнодорожной станции Дебальцево-



Сортировочная Ольга Бахмет представлена к награждению знаком профессионального отличия «Лучший движенец». Свою трудовую деятельность на Донецкой железной дороге она начала в 1990 году после окончания Кировского горно-транспортного техникума.

– Я из семьи военных, поэтому к железной дороге меня привлекли строгость, четкость, дисциплина, – рассказала Ольга Викторовна. – Работала дежурной на Восточной и на Западной горке, сейчас – дежурная по парку Восточного направления. Я уже настолько привыкла к своей работе, что другой для себя просто не представляю.

Звания «Отличный локомотивщик» удостоен машинист тепловоза локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское Алексей Ткачев. На Донецкой железной дороге он работает более 10 лет, из них больше 6



лет – машинистом тепловоза.

– Моя бабушка работала на железной дороге стрелочником, дедушка – мастером. Когда я был совсем маленьким, еще, наверное, в садик ходил, бабушка попросила машиниста взять меня прокатиться. Он даже разрешил мне поигнать! – почти с тем же детским восторгом вспоминает Алексей Сергеевич. – Эмоций и впечатлений было море! Уже тогда я понял, что хочу работать машинистом.

К своей работе Алексей относится очень ответственно. Говорит, что железная дорога не терпит спешки и пренебрежения. Кроме того, Алексей Сергеевич очень ценит людей, с которыми работает много лет. Для него они не просто коллеги, а верные товарищи,

года осмотрщиком вагонов проработала моя мать. Одна смогла вырастить меня и сестру.

Особенно было тяжело во время обстрелов 2014-2015 годов. У нас в депо много чего пострадало, но мы все смогли восстановить. Работали дружно, выходили с ребятами даже по выходным. Потому что понимали: кроме нас этого никто не сделает. Война – это страшно, но именно она нас объединила и сделала сильнее.

Монтер пути Дебальцевской дистанции пути Иван Чеботарев представлен к награждению знаком «Отличный путеец». На работе Ивана Вячеславовича знают как дисциплинированного добросовестного работника, высококлассного профессионала. После окончания боевых действий в Дебальцево он одним из первых приступил к ликвидации поврежденного верхнего строения пути.

– Мы с ребятами занимались восстановлением путей, – вспоминает Иван Чеботарев. – Нередко приходилось работать под свист снарядов, но мы справлялись, помогали друг другу, поддерживали психологически.

Знаком «Отличный связист» отмечен старший электромеханик участка Дебальцевской дистанции сигнализации и связи Юрий Чопенко, проработавший на Донецкой железной дороге четверть века. Во время боевых действий и после окончания боев Юрий Владимирович обеспечивал бесперебойную подачу телефонной связи, каналов связи магистрального и местного уровня, занимался ремонтом оборудования ВЧ уплотнения избирательной связи.

Электромеханик Дебальцевской дистанции электро-снабжения Виктор Шереметьев удостоен звания «Отличный энергетик». Свою работу на Донецкой железной дороге он начинал осмотрщиком вагонов 4 разряда вагонного депо Дебальцево. В 1997 году Виктор Викторович перешел в Дебальцевскую дистанцию электрификации и электроснабжения. Работал электромонтером по ремонту воздушных линий электропередачи, электромонтером контактной сети, электромехаником. С мая 2016 года по настоящее время Вик-

тор Шереметьев принимает активное участие в восстановлении поврежденной инфраструктуры станций Дебальцево и Углегорск.

Знаком «Отличный строитель» отмечены сразу два специалиста – каменщик Дебальцевского СМЭУ Александр Фесенко и каменщик Иловайского СМЭУ Роман Пиреев.

Александр Фесенко – прекрасный специалист и очень порядочный человек. Именно так отзываются о нем коллеги и руководство. Свою трудовую деятельность на железнодорожном транспорте Александр Витальевич начал в 2003 году. Свой богатый опыт он с успехом применяет в ходе восстановления разрушенной инфраструктуры: ДФСК «Локомотив», прирельсового склада вокзала станции Дебальцево, здания локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское, других объектов.

Роман Пиреев трудится на Донецкой железной дороге с 1994 года. На работе его знают как квалифицированного специалиста, трудолюбивого и ответственного работника.

Роман Васильевич принимал активное участие в работах по восстановлению разрушенного в ходе боевых действий моста через реку Кальмиус на автомобильной дороге Донецк-Новоазовск-Седово; капитальному ремонту путепровода на автомобильной дороге М-03 Киев-Харьков-Должанский и других объектах. Во время боев за Дебальцево Роман Пиреев участвовал в эвакуации важной документации и техники в безопасное место.

Знака «Отличный пассажирник» удостоена контролер перронного вокзала Дебальцево Людмила Еремич. Главным в своей работе она считает индивидуальный подход к людям. Убедена, что необходимо уважать их желания и потребности. Людмила Васильевна на высоком уровне обслуживает пассажиров, никого из них не оставляет без внимания.

За высокий профессионализм и героизм знаком «Отличник ВОХР» отмечен стрелок Дебальцевского отряда военизированной охраны Роман Шведченко. Роман Викторович особо отличился во время боевых действий 2014-2015 годов, когда работал в Дебальцевской пожарной команде на должности начальника отделения. Под его руководством караул №2 неоднократно участвовал в ликвидации пожаров в городе Дебальцево, занимался подвозом воды, развозил гуманитарную помощь по районам города, вывозил раненых.

– Мы тогда видели человеческое горе своими глазами, – вспоминает Роман Викторович, – но также видели героизм и несломленность в глазах этих людей.

**Виктория ШЕВКУНОВА,
Елена СУШКОВА**

Наше кредо – точность и финансовый баланс

Аккумулировать финансовые средства непросто, а тратить их разумно на общее благо – еще сложнее. Поэтому профессия финансиста во все времена по праву пользовалась почетом и уважением. 8 сентября, когда в Донецкой Народной Республике отмечался День финансиста, повелители цифр принимали поздравления и слова особой признательности.

Хозяйственная деятельность нашего предприятия – многоплановая. Управление единым производственно-технологическим процессом обеспечивают многочисленные структурные подразделения ГП «Донецкая железная дорога»: железнодорожные станции, локомотивные и вагонные депо, дистанции пути, сигнализации и связи, электроснабжения и другие. Все они работают на общий финансовый результат.

Как известно, результатом работы железнодорожного транспорта является произведенная продукция, а в денежном выражении – это прибыль. За последние три месяца дорога добилась положительных финансовых результатов и работает прибыльно.

Финансово-экономические работники Донецкой железной дороги сводят денежные потоки, измеряют доходы и расходы, распределяют финансовые ресурсы по направлениям, необходимым для обеспечения бесперебойной работы предприятия, выплаты заработной платы работникам магистрали, своевременных расчетов с поставщиками и подрядчиками, расчетов с республиканским бюджетом и многое другое.

За эффективной работой финансового подразделения всегда стоит ежедневный труд сплоченной команды профессионалов, которые любят точность, скрупулезность, финансовый баланс.

Работа финансистов, несомненно, сложна и ответственна. Они имеют дело с важной документацией, расчетами, и права на ошибку у них нет, поскольку ошибка, вплоть



до запятой, может внести в общую систему неразбериху и сумятицу. За сообразительного, вездного и опытного финансиста, мастера своего дела руководитель предприятия готов отдать, что называется, «полцарства».

Зачастую считают, что финансовые работники – это те, кто начисляют и выплачивают заработную плату. На самом деле существуют не менее важные разделы учета, без которых невозможна деятельность предприятия – такие, как учет материалов, основных средств, расчетов с дебиторами и кредиторами и др.

В профессиональный праздник хотелось бы выделить финансово-экономических работников ГП «Донецкая железная дорога», которые являются настоящими мастерами своего дела.

Оперативно и своевременно начисляют заработную плату: Сараева Надежда Константиновна, бухгалтер ДС Иловайск; Милехин Григорий Валерьевич, бухгалтер ПЧ-5 Дебальцево; Гарпинич Елена Анатольевна, бухгалтер ВЧД Ясиноватая; Ушкац Инна Анисимовна, бухгалтер ШЧ-3 Донецк; Бадера Светлана Яковлевна, бухгалтер ЭЧ-7 Иловайск.

Скрупулезно ведут учет материалов, основных и денежных средств: Христенко Ольга Алексеевна, бухгалтер ПЧ-5 Дебальцево; Журуева Антонина Дмитриевна, бухгалтер ВЧД Дебальцево-Сорт.; Киселева Наталья Викторовна, бухгалтер ПЧ-14 Иловайск; Чичканова Татьяна Евгеньевна, бухгалтер НХГ Иловайск;

Сурганова Ольга Николаевна, бухгалтер ЛВОК Ясиноватая; Саенкова Ирина Леонидовна, заместитель главного бухгалтера СМЭУ Иловайск;

Макарова Наталия Ивановна, ведущий бухгалтер службы перевозок. Зорко следят за расчетами с дебиторами и кредиторами:

Мамай Виктория Александровна, бухгалтер ПЧ-21 Ясиноватая; Шафоростова Ирина Дмитриевна, бухгалтер НХГ Иловайск.

Контролируют и организуют работу главные бухгалтера: Смирнова Ольга Евгеньевна, главный бухгалтер пассажирской службы;

Рыбина Ирина Николаевна, главный бухгалтер ДС Ясиноватая; Трускалова Ольга Ивановна, главный бухгалтер ТЧ-14 Дебальцево-Пас.;

Косик Евгения Андреевна, главный бухгалтер ШЧ-3 Донецк; Архангельская Зоя Ивановна, главный бухгалтер ДФСК «Локомотив».

Этот список можно продолжать и продолжать!

В День финансиста хочу поздравить всех коллег с профессиональным праздником. Желаю баланса во всем, и чтобы в вашем графике жизни всегда было время для любимого дела и отдыха, родных и близких, чтобы смогли реализовать все, что намечено и о чем мечтается! Семейного благополучия вам, успехов, удачи и большого человеческого счастья!

Лариса КОВАЛЕВИЧ,
начальник финансово-экономической службы
ГП «Донецкая железная дорога»

Пусть новый день приносит радость!

Финансовая работа требует глубоким знаний, широкого кругозора, аналитического склада ума. Все эти качества неизменно отличают финансистов Донецкой железной дороги. В профессиональный праздник им адресуются искренние поздравления и наилучшие пожелания!

Александр ГАДЖУН,

первый заместитель

начальника финансово-

экономической службы:

– Среди финансово-экономических работников Донецкой железной дороги есть и умудренные опытом профессионалы, и еще совсем молодые специалисты. Но всех их объединяет любовь к выбранной профессии, добросовестное отношение к делу. От всей души желаю всем вам стабильности и светлых горизонтов в финансовой деятельности! Пусть каждый новый день приносит только радость!



Наталья ХАДЖИНОВА,

заместитель началь-

ника финансово-эконо-

мической службы:

– Желаю достойной заработной платы, процветания и благополучия! Минимум ошибок в финансовой и налоговой отчетности!



Юлия ОРЛОВА,

заместитель началь-

ника финансово-эконо-

мической службы:

– Сердечно поздравляю всех коллег с профессиональным праздником! Желаю крепкого здоровья, счастья, неиссякаемого оптимизма и свершения всех намеченных планов!



Татьяна ВЫСОЧИНА,

главный бухгалтер фи-

нансово-экономической

службы:

– Дорогие коллеги! Примите самые искренние поздравления с Днем финансиста! Желаю вам новых профессиональных достижений и только позитивных перемен на предприятии и в личной жизни! Пусть работа для вас будет в радость! Пусть ваши балансы всегда легко сводятся, а ошибки быстро устраниваются!



Завершается восстановление моста на въезде в Дебальцево

Восстановительные работы на стратегически важном для транспортной системы ДНР путепроводе, расположенном на въезде в Дебальцево, вышли на финишную прямую.

Путепровод, расположенный на 756-м километре автомобильной дороги государственного значения М-03 «Киев-Харьков-Должанский», имеет большое стратегическое значение для Донецкой Народной Республики. До начала боевых действий он обеспечивал бесперебойное движение автотранспорта (через него проходило более 30 междугородных и городских автобусных маршрутов), безопасность грузовых и пассажирских перевозок.

В 2015 году мост сильно пострадал в результате боевых действий. Были разрушены четыре из шести балок пролетного строения, а оставшиеся две балки находились в аварийном состоянии и несли угрозу обрушения на железнодорожные пути, расположенные под объектом.

Капитальный ремонт путепровода проводился в соответствии с Комплексной программой восстановления искусственных сооружений на дорогах государственного

значения общего пользования Республики на 2017-2019 годы. Подрядчиком по данному объекту выступила Донецкая железная дорога.

– Ровно год назад Донецкая железная дорога, одержав победу по результатам тендера, приступила к ремонтным работам на данном объекте, – рассказал генеральный директор ГП «Донецкая железная дорога» Олег Калеватых. – На сегодняшний день мы уже подошли к завершающему этапу.

В прошлом году был произведен монтаж всех шести металлических балок пролетного строения, выполнены монтаж и установка связей пролетных строений балок, монтаж не-

съемной опалубки пролетного строения. Параллельно велись работы по армированию и бетонированию конусов и плиты пролетного строения.

В текущем году специалистами Донецкой железной дороги выполнена установка перильного и барьерного ограждения, устройство деформационных швов и подходов к тротуарам. В настоящее время завершается устройство гидроизоляции на пролетных строениях, произведено асфальтирование моста.

Как отметил Олег Калеватых, данный путепровод – один из серьезнейших объектов, как по важности, так и по объему работ, которые ког-

да-либо выполнял коллектив Донецкой железной дороги. Поэтому были задействованы специалисты структурных подразделений дороги самой высокой квалификации.

Завершить ремонтные работы путепровода ГП «Донецкая железная дорога» планирует в конце сентября.

Сейчас, когда мост перекрыт, движение осуществляется по временно устроенному переезду через железнодорожную станцию. Восстановление движения по мосту позволит разгрузить транспортный поток на въезде в город и повысить безопасность движения автомобильного и железнодорожного транспорта.

Социальный диалог – гарантия защиты прав трудящихся

На конференции трудового коллектива ГП «Донецкая железная дорога» 16 августа были подведены итоги выполнения обязательств коллективного договора за 6 месяцев 2018 года.

За отчетный период руководством дороги и Советом ПРОФДОНЖЕЛ было принято 15 совместных постановлений, наполняющих документ новыми льготами и гарантиями. Всего же с момента заключения колдоговора в марте 2017 года принято более 60 совместных постановлений, расширяющих льготы и гарантии железнодорожников.

Как подчеркнул, выступая на конференции, генеральный директор ГП «Донецкая железная дорога» Олег Калеватых, работая в сложных условиях, коллектив предприятия смог обеспечить перевозку всех предъявленных грузов. В первом полугодии 2018 г. было перевезено более 8 млн тонн грузов, что почти вдвое выше уровня прошлого года.

Генеральный директор подчеркнул, что рост производственных показателей позволил поднять уровень заработной платы железнодорожников. С 1 марта 2018 года был введен в действие приказ № 93, которым утверждено Положение об условиях оплаты труда работников ГП «Донецкая железная дорога» с новыми часовыми тарифными ставками и должностными окладами для оплаты труда работников обособленных и структурных подразделений дороги.

С учетом доплат и надбавок среднемесячная заработная плата на дороге в первом полугодии т. г. составила 10112 руб., в июне – 10983 руб., что на 3000 руб. выше уровня декабря 2017 года и на 4500 руб. выше июня прошлого года.

Всего на выполнение коллективного договора в первом полугодии 2018 года дорогой было израсходовано более 202 млн руб., из них на обязательства, не предусмотренные законодательством – 161 млн руб. В том числе – на выплату надбавок и доплат: за выслугу лет – 61 млн руб.; за работу в ночное время – 21 млн руб.; за работу во вредных и тяжелых условиях труда – 9 млн руб.; за ненормированный рабочий день водителям автомобилей – 215 тыс. руб.; проводникам пассажирских вагонов, обслуживающим вагоны с угольным отоплением, – 246 тыс. руб.; доплата за работу в условиях разделения рабочего дня на части – 117 тыс. руб.; доплата за почетное звание – 252 тыс. руб.; за классность водителя (1 и 2 класса) – 396 тыс. руб.; машинистам локомотивов, имеющим класс квалификации, помощникам машинистов, имеющим право управления локомотивом, – 4 млн руб.; за выполнение особо важных работ на срок их проведения – 849 тыс. руб.; за высокое профессиональное мастерство – 53 тыс. руб.; за высокие достижения в труде – 297 тыс. руб. К юбилейным и памятным датам государства, профессиональным и другим праздникам работникам дороги в первом полугодии 2018 года выплачено премий на сумму 19 млн руб. За выполнение особо важных производственных заданий – на сумму 4 млн руб.

– Нами выполнен целый ряд мероприятий, направленных на повышение социальной защищенности работников дороги и повышение мотивации их труда, – сказал Олег Калеватых и отметил, что с улучшением финансовых результатов дороги, увеличением размера заработной платы, расширением социального пакета люди поверили в перспективы развития нашего предприятия.

Партнерские взаимоотношения руководства ГП «Донецкая железная доро-

га» и Совета ПРОФДОНЖЕЛ позволили значительно повысить уровень защиты прав работников. На этом акцентировал внимание делегатов конференции председатель профсоюза работников Донецкой железной дороги Сергей Лесовой.

Он отметил, что предприятие четко реализует все обязательства, предусмотренные коллективным договором, обеспечивая социальную защищенность железнодорожников.

– В этом году нам удалось оздоровить 200 детей работников ГП «Донецкая железная дорога»-членов ПРОФДОНЖЕЛ в Крыму, а также обеспечить семьи железнодорожников льготными путевками на базу отдыха «Озерейка». Мы поддерживаем работу ДФС «Локомотив», Домов науки и техники, помогаем творческим коллективам, – сказал профсоюзный лидер и выразил твердую уверенность в том, что и в дальнейшем работа над коллективным договором будет проходить не менее успешно.

Принимавший участие в работе конференции председатель Федерации профсоюзов ДНР Максим Паршин отметил, что железнодорожники являются одними из самых активных ее членов.

– Мы вместе работаем над новым трудовым Кодексом ДНР, и специалисты ПРОФДОНЖЕЛ и ГП «Донецкая железная дорога» вносят огромный вклад в его создание, – сказал Максим Паршин.

Следует отметить, что во втором полугодии 2018 года руководством дороги и Совет ПРОФДОНЖЕЛ продолжили работу, направленную на улучшение условий труда железнодорожников и расширение социальных гарантий и льгот.

В частности, совместным постановлением руководства ГП ДЖД и президиума Совета профессионального союза работников Донецкой железной дороги коллективный договор дополнен приложением № 30 «Перечень профессий, должностей и категорий работников ГП «Донецкая железная дорога», которые привлекаются к вахтовому методу организации работ» следующего содержания:

«Ясиноватская дирекция железнодорожных перевозок
– машинист крана;
– машинист бульдозера;
– стропальщик».

Данное постановление введено в действие с 01.08.2018 г.

Совместным постановлением от 26.07.2018 г. из коллективного договора исключены абзацы 6, 7 пункта 5.3. Пункт 5.3 дополнен абзацем 6 следующего содержания: «Обеспечить работников дороги, занятых на работах, связанных с загрязнением, смывающими средствами (мылом) в соответствии с Положением об обеспечении работников ГП «Донецкая железная дорога» смывающими средствами (мылом), утвержденным приказом от 26.07.2018 г. № 606».

Совместным постановлением руководства дороги и президиума Совета ПРОФДОНЖЕЛ от 09.08.2018 г. также внесен ряд дополнений в коллективный договор.

Так, внесено дополнение в приложе-



ние №1 «Перечень доплат и надбавок к тарифным ставкам и должностным окладам для работников ГП «Донецкая железная дорога»: «Работникам, которым за время работы на железнодорожном транспорте присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта» установлена доплата в размере 15% должностного оклада (тарифной ставки)».

Пункт 6.11 раздела 6 «Трудовые и социально-бытовые льготы, гарантии и компенсации» дополнен абзацем 2 следующего содержания:

«Неработающим пенсионерам дороги, которым присвоено звание «Заслуженный работник транспорта», ежемесячно оказывать материальную помощь в размере 400 руб. каждому».

В приложение № 24 «Перечень профессий (должностей) и категорий работников ГП «Донецкая железная дорога» внесено дополнение, которым предусматривается выплата компенсации за расходы, связанные с выполнением работ в пути или разъездной характер работы, а также при служебных поездках в пределах обслуживаемых участков, в том числе при разъездах за пределы Донецкой Народной Республики:

«Дополнить подпункт «Хозяйство строительного-монтажных работ и гражданских сооружений» раздела 2 «Профессии (должности) работников, работа которых имеет разъездной характер» следующими профессиями:

– начальник участка, инженер по наладке и испытаниям, наладчик контрольно-измерительных приборов и автоматики (специализированный производственный участок).

Дополнить раздел 2 «Профессии (должности) работников, работа которых имеет разъездной характер» подпунктом «Локомотивное хозяйство» следующего содержания:

«Локомотивное хозяйство:
– машинист крана на железнодорожном ходу».

Дополнить подпункт «Хозяйство пути» раздела 2 «Профессии (должности) работников, работа которых имеет разъездной характер» следующей профессией:

– машинист крана на железнодорожном ходу.

Дополнить подпункт «Служба коммерческой работы и маркетинга» раздела «Профессии (должности) работников, выезжающих со служебными поездками» следующими профессиями:
– инженер (всех категорий) отдела подъездных путей».

Внести дополнение в пункт 6.5, дополнив его после слов «спецодежду и спецобувь» словами «форменную

одежду и обувь».

Раздел 6 «Трудовые и социально-бытовые льготы, гарантии и компенсации» подраздела «Руководство дороги обязуется» дополнен пунктом 6.13 следующего содержания:

«Предоставлять одноразовую материальную помощь женщинам дороги при рождении или усыновлении ребенка в возрасте до 3-х лет в размере 10000 руб. на каждого ребенка. В случае смерти ребенка в родильном отделении данная материальная помощь не выплачивается».

Постановлением от 09.08.2018г. (протокол № 23) пункты 6.14, 6.15, 6.16, 6.17, 6.18, 6.19, 6.20, 6.21. раздела 6 «Трудовые и социально-бытовые льготы, гарантии и компенсации» подраздела «Руководство дороги и Совет ПРОФДОНЖЕЛ обязуется» и «Совет ПРОФДОНЖЕЛ обязуется» считать пунктами соответственно 6.15, 6.16, 6.17, 6.18, 6.19, 6.20, 6.21, 6.22.

С целью социальной защищенности работников дороги и неработающих пенсионеров-железнодорожников руководством ГП «Донецкая железная дорога» и президиумом Совета ПРОФДОНЖЕЛ принято совместное постановление «О внесении дополнений в Коллективный договор дороги на 2017-2018 гг.» от 28.08.2018г. (протокол № 23).

Согласно документу Приложение № 1 «Перечень доплат и надбавок к тарифным ставкам и должностным окладам для работников ГП «Донецкая железная дорога» дополнено примечанием следующего содержания:

«Работникам дороги, которым присвоено звание «Заслуженный работник транспорта», и награжденным знаком «Почетному железнодорожнику», «Железнодорожная слава» трех степеней при наличии права на установление доплаты по двум и более основаниям устанавливается одна, большая по размеру доплата».

Пункт 6.11 раздела 6 «Трудовые и социально-бытовые льготы, гарантии и компенсации» дополнены абзацем 3 следующего содержания:

«Неработающим пенсионерам-железнодорожникам, которым присвоено звание «Заслуженный работник транспорта», и награжденным знаком «Почетному железнодорожнику», «Железнодорожная слава» трех степеней выплата ежемесячной материальной помощи производится по каждому из оснований».

Всего за период с 17 марта 2017 г. по 9 августа 2018 г. в обязательства и приложения коллективного договора дороги внесено 63 дополнения и изменения.

Виктория ШЕВКУНОВА

Вопрос тарифообразования требует нового подхода

Для нормального функционирования ГП «Донецкая железная дорога» и обеспечения стабильности перевозок необходимо внедрение новой методики расчета тарифов, отражающей современную экономическую ситуацию в Республике. К такому мнению пришли участники межведомственной конференции по вопросам регулирования тарифов на железнодорожном транспорте, состоявшейся 4 сентября.

В конференции, проходившей в Министерстве транспорта ДНР, приняли участие представители Совета Министров ДНР, ряда министерств и ведомств, Республиканской службы по тарифам, ГП «Донецкая железная дорога», ГУ «Институт экономических исследований», ЗАО «Внешторгсервис».

В рамках конференции состоялось обсуждение назревшей необходимости решения вопросов формирования и реализации государственной политики в области регулирования тарифов на железнодорожном транспорте. Были рассмотрены вопросы применения действующей методики государственного регулирования тарифов и внесены предложения по ее совершенствованию.

Участники межведомственной конференции по вопросам регулирования тарифов на железнодорожном транспорте были проинформированы о текущем состоянии дел на ГП «Донецкая железная дорога».



Донецкая железная дорога – это 2432 км железнодорожных путей, которые соединяют промышленные предприятия с населенными пунктами, а также необходимая инфраструктура для осуществления перевозочного процесса. На сегодняшний день предприятие включает в себя 58 структурных и обособленных подразделений, 58 железнодорожных станций и отдельных пунктов, в число которых входят 3 сортировочные станции и 46 станций, на которых производятся погрузочно-разгрузочные работы.

Вследствие боевых действий было разрушено 1354 объекта железнодорожной инфраструктуры. На данный момент восстановлено более 1130-ти. Возобновлена работа крупных железнодорожных узлов Республики: Иловайск, Дебальцево и Ясиноватая.

В настоящее время предприятие является одним из крупнейших налогоплательщиков: по итогам 2017 года дорога перечислила в бюджет

Республики 380 млн. руб.

Кроме того, на ГП «Донецкая железная дорога» лежит большая социальная нагрузка – пассажирские перевозки. Обеспечивается ежедневное курсирование 65-ти пригородных поездов. За 2017 год поездами формирования ГП ДЖД было перевезено более 800 тыс. пассажиров, 400 тыс. из которых – льготники.

Участники конференции пришли к единому мнению, что для нормального функционирования Донецкой железной дороги и обеспечения стабильности перевозок необходимо внедрение новой методики расчета тарифов, которая отражает современную экономическую ситуацию в Республике.

По итогам обсуждения была сформирована рабочая группа, основной целью деятельности которой является разработка новых подходов к формированию тарифообразования на железнодорожном транспорте Республики.

Подготовка к зиме – на особом контроле

Ход подготовки к зиме находится на постоянном контроле руководства ГП «Донецкая железная дорога». Ежедневно подводятся итоги выполненных работ, осуществляется мониторинг ситуации с целью выявления проблемных вопросов, проводится краткосрочное планирование.

В понедельник, 10 сентября, уровень готовности Донецкой железной дороги к зиме обсуждался на очередном селекторном совещании, которое провел заместитель главного инженера – начальник технической службы ГП ДЖД Игорь Белоусов.

На данный момент в целом по дороге подготовлено 79 котельных (в том числе 3 котельные, обслуживающие социальные объекты); более 20 км тепловых сетей, 1,7 км систем водоснабжения и канализации; 155 производственных зданий и сооружений. Заключены договоры на поставку 14 электродвигателей, а также угольных котлов. Закупается запорная арматура.

В обособленных и структурных подразделениях ГП «Донецкая железная дорога» уже отремонтировано более 12,5 тыс. кв. м. кровель, и работы продолжают.

По состоянию на начало сентября снегоочистительная техника подготовлена на 67%, снегоуборочная – на 44%, ремонт стрелочных переводов выполнен на 86%, более 91% компрессорных установок готово к работе. На дороге заготовлено и отремонтировано порядка 3,7 тыс. единиц инструмента и инвентаря для снегоборьбы. Готовность систем пневмообдувки стрелочных переводов на станциях в период снегопадов составляет 87%. Производится закупка посыпочно-материала.

Приводятся в соответствие с нормами и требованиями служебные проходы. Работы по очистке от засорителей железнодорожных путей выполнены на 85%, стрелочных переводов – на 84%.

Службой материально-технического обеспечения заключены договоры на поставку более 2 тысяч пар утепленных кирзовых сапог и 500 комплектов зимних костюмов. Первая партия зимних видов спецодежды и спецобуви уже закуплена.

Доехать до больницы теперь станет проще

Специалисты ГП «Донецкая железная дорога» восстановили переездную сигнализацию железнодорожного переезда, поврежденного в 2014 году в результате боевых действий.

4 сентября в рамках работы Межведомственной комиссии представителями Министерства транспорта ДНР, ГП «Донецкая железная дорога» и ОГАИ г. Донецка было проведено обследование восстановительных работ на переезде «Мандрыкино-Шахта 10», расположенного в Петровском районе города Донецка.

Специалистами Ясиноватской дистанции сигнализации и связи здесь были выполнены работы по монтажу релейного шкафа, установке реле трансформаторов, аккумуляторов, произведено включение входного светофора Н и выходного Ч2. Заменены поврежденные светодиодные матрицы автожелезного светофора, установлена акустическая система типа сирена. Работниками дистанции пути Донецк выполнены работы по устранению ямочности на подходах к переездному настилу – проблемные участки заасфальтированы.

Следует отметить, что через железнодорожный переезд «Мандрыкино-Шахта 10» проходит единственная дорога, ведущая к Республиканской больнице восстановительного лечения, расположенной в Петровском районе. Благодаря проведенным железнодорожниками работам стало возможным открытие нового автобусного маршрута к лечебному учреждению.

Ввод в эксплуатацию переездной сигнализации планируется после завершения всех необходимых мероприятий, предусмотренных Условиями эксплуатации железнодорожных переездов.

Восстановлено 22 км контактной сети

В первых числах сентября по третьему пути перегона Угледорск-Булавино-Дебальцево возобновлено курсирование составов на электротяге.

Энергетики ГП «Донецкая железная дорога» завершили работы по восстановлению контактной сети третьего пути перегона Угледорск-Булавино-Дебальцево, а также 49-го пути по станции Дебальцево, 6, 7, 8 и 9-го пути парка Восточного прибытия станции Дебальцево-Сортировочная.

Протяженность восстановленного участка составляет порядка 22 км. Возобновление его электрификации позволит значительно снизить себестоимость перевозок.

5 сентября первые два состава на электротяге были отправлены со станции Угледорск на станцию Дебальцево по третьему пути, и теперь грузовые поезда там курсируют регулярно.

Работы по восстановлению электрификации выполняли бригады Дебальцевской дистанции электроснабжения и ЭЧ-9 Ясиноватая.

АБЗ СМЭУ Иловайск набирает обороты

Чуть больше, чем за месяц – с начала августа до первой декады сентября – объем производства асфальта на АБЗ СМЭУ Иловайск превысил 500 тонн. Благодаря этому более чем на 60-ти железнодорожных переездах и других объектах ГП «Донецкая железная дорога» было обновлено асфальтовое покрытие.

На асфальтобетонном заводе СМЭУ Иловайск производится от 20 до 50 тонн смеси за смену и отгружается по заявкам структурных подразделений службы пути. Продукция используется для ремонта асфальтового покрытия подходов к железнодорожным переездам, пешеходных переходов, территорий баз, других производственных объектов.

Проектная мощность предприятия – 25 тонн асфальтобетонной смеси в час. В период интенсивной подготовки объектов

инфраструктуры к осенне-зимнему периоду такое производство особенно необходимо.

Запасов сырья для производства асфальтобетонной смеси достаточно для того, чтобы выпускать необходимое количество продукции.

– Мы получаем битум, отсев, щебень и минеральные добавки вовремя и в полном объеме, – рассказал начальник строительного участка №3 СМЭУ Иловайск Геннадий Чередниченко. – Чтобы делать качественный асфальт и быть уверенным в соответствии продук-

ции всем параметрам, мы проводим лабораторные исследования. Весь цикл производства автоматизирован и контролируется на каждом этапе. Выдерживаются нормы использования сырья и технология производства, что позволяет гарантировать качество.

На сегодняшний день на заводе СМЭУ Иловайск работают 6 человек. Это специалисты СМЭУ, которые не покинули предприятие даже в самый сложный период.

Возобновление работы асфальтобетонного завода стало настоящим событием для коллектива. Теперь предприятие полностью обеспечивает потребности ГП «Донецкая железная дорога» в асфальтобетонной смеси и в случае необходимости объемы выпуска продукции могут быть увеличены.

Три битвы за Донбасс

День освобождения Донбасса от немецко-фашистских захватчиков – важная дата для каждого из нас.

В годы Великой Отечественной фашистские стратеги были уверены, что в войне победит та сторона, под чьим контролем будет Донбасс, поэтому нещадно бились за этот важнейший промышленный район.

29 сентября 1941 года немцы начали операцию по захвату Донбасса, и уже 7 октября 17-я армия Вермахта и танки Клейста замкнули кольцо в окрестностях Бердянска. В результате значительная часть Южного Фронта в составе девяти стрелковых дивизий 9-й и 18-й армий РККА оказалась в «котле».

В эти же дни под гусеницами фашистских танков погибла практически вся сформированная в Донбассе 9-я армия, которую называли шахтерской. «...На 8 октября 1941 года в этих дивизиях не было ни одного противотанкового средства, ни 45-мм пушек, ни ручных противотанковых ружей, – писал историк Михаил Жирохов в книге «Битва за Донбасс. Миус-фронт. 1941–1943». – Таким образом, эффективно бороться с танковыми частями, которые были основной ударной силой противника, они не могли».

20 января 1943 года Москвой был утвержден план «Скачок» – стремительное наступление на Сталино и Мариуполь. Произошло это после того, как силами Южного и Северокавказского фронтов РККА были разгромлены 26 немецких дивизий группы армий «Б». Советское командование понимало, что враг деморализован, и ему нельзя дать опомниться.

В первые дни советское наступление развивалось достаточно успешно. Более того, 2 февраля красноармейцы ворвались в северо-восточную часть Славянска, стратегически важного узла шоссейных и железных дорог, а затем и освободили город. Однако вскоре на помощь обороняющимся фашистам прибыли значительные танковые и пехотные соединения из сформированного «железного кулака». Начавшиеся бои отличались взаимным упорством, но все-таки тогда военное превосходство осталось на стороне захватчиков.

13 августа 1943-го началась третья битва за Донбасс. Удар Юго-Западного фронта, бойцы которого переправились на правый берег Северского Донца, дал возможность Степному фронту освободить Харьков. Через три дня фашистов атаковали дивизии Южного фронта. Теперь уже немцы почувствовали на себе всю мощь правильно организованного и технически обеспеченного советского наступления. Изнуряющий артиллерийский огонь, ночные бомбардировки и массированные налеты штурмовой авиации проводились точно по целям, указанным армейской разведкой. Далее шли танки и пехота, подавляя очаги сопротивления деморализованного и обескровленного врага.

1 сентября советские войска освободили города Красный Луч и Снежное, станцию Штеровка. 2 сентября гитлеровцев выбили из Лисичанска, Коммунарска, Чистяково и Славяносербска. 3 сентября был освобожден Попаснянский железнодорожный узел. В последующие три дня части Красной Армии овладели городами и железнодорожными станциями Дебальцево, Горловка, Никитовка, Иловайское, Макеевка, Константиновка, Краматорск, Славянск. 8 сентября враг был изгнан из Сталино, Ясиноватой и Красноармейска, а через день – из Волновахи и Мариуполя. 14 сентября Красная Армия полностью освободила донецкую землю от немецко-фашистских захватчиков.

Мечта, открывшая дорогу в жизнь



Детство Виталия Притуловского было омрачено войной. Ему было 7 лет, когда отец ушел на фронт. В обрывочных, но ярких картинах, которые всплывают в памяти Виталия Евгеньевича, – годы немецкой оккупации. Мальчишка испытал голод, страх за собственную жизнь и жизнь близких. Возможно, пережитое тогда повлияло на формирование его характера. Обостренное чувство справедливости, а также требовательность к себе и другим наш герой называет своими главными чертами.

В школе мальчишка мечтал о путешествиях. Поэтому, закончив седьмой класс, в 1950 году вместе с другом поступил в железнодорожное училище №5 Красного Лимана.

Уже через два года Виталий Евге-

Восьмидесятипятилетний юбилей отпраздновал в этом году Виталий Евгеньевич Притуловский – основатель династии железнодорожников. И хотя родился он в Кировоградской области, Донецкий край считает по-настоящему родным. Он выбрал свой жизненный путь сам и ни разу не пожалел о принятом в юности решении.

невич пришел работать в Никитовскую дистанцию пути. Начинать с азов профессии, был мастером, бригадиром, начальником путевой колонны. С 1954 по 1957 год служил в армии, потом вернулся на железную дорогу и работал в бригаде восстановительного поезда.

Со своей супругой Виталий Евгеньевич познакомился в 1981 году на рабочем месте. На тот момент он был начальником восстановительного поезда, а Алла Михайловна – электромонтером в дистанции сигнализации и связи Артемовска. Сначала решали производственные вопросы на селекторных совещаниях, а потом встретились на станции Никитовка. На тот момент Виталию Евгеньевичу исполнилось 49, а Алле Михайловне – на десять лет меньше. У каждого за плечами был немалый жизненный опыт: не сложившиеся первые браки и взрослые дети. Дочери главы семейства уже работали на железной дороге и были замужем за железнодорожниками, а сыновья Аллы Михайловны служили в армии.

– Работа и способность понимать друг друга с полуслова сблизили нас, – вспоминает Виталий Евгеньевич. – Через год мы отправились на строительство Байкало-Амурской магистрали. Там и заключили брак в 1982 году.

Несмотря на довольно сложные условия жизни в тайге и напряженную работу, было много романтики и, конечно,

любви. Так и сложился этот союз двух железнодорожников.

На БАМе Виталий Притуловский руководил восстановительным поездом, его жена занималась наладкой электрооборудования.

На Донбасс супруги вернулись только через 3 года. Они получили квартиру и до выхода на пенсию проработали в Ясиноватой.

С особой гордостью рассказывает Виталий Евгеньевич о внучке Валерии.

– Лера уже учится в железнодорожном техникуме, она будет продолжать семейные традиции, – говорит дед.

Сам Виталий Притуловский и его супруга даже после выхода на заслуженный отдых не оставили предприятие, на котором проработали много лет. Они принимают активное участие в жизни коллектива. Алла Михайловна – председатель совета ветеранов ШЧ Ясиноватая, Виталий Евгеньевич – ее заместитель.

Виталий Притуловский, как и железная дорога, которой он посвятил всю жизнь, постоянно в движении и всегда в работе. Он не может усидеть на месте и старается помочь всем, кто обращается за поддержкой. Своим примером ветеран показывает, что в любом возрасте жизнь может быть яркой и содержательной, если стремиться быть полезным людям.

Виктория ШЕВКУНОВА

Героев нет, воспоминания живы

Разрушенные города, несломленные жители, слезы и цветы – первое, что увидели освободители Донбасса, отвоевавшие родную землю у немецко-фашистских захватчиков. С того момента прошло ровно 75 лет.

С каждым годом ветеранов-участников Великой Отечественной войны остается все меньше. Поэтому все чаще о подвигах своих родных и близких в то время рассказывают их дети или внуки. О своем деду Гавриле Павловиче Полякове, участнике войны, освободителе Донбасса, нам рассказал пенсионер Валерий Поляков, бывший водитель Дорпрофсожа.

Когда началась война, деду Валерию Викторовичу Гаврилу Полякову было 34 года. Война застала семью в России, на Брянщине. Он ушел на фронт, а дома осталась жена с пятью детишками.

– Уходя воевать, дед за себя не боялся, боялся за жену и детей, – рассказывает Валерий Викторович. – Так он мне сам объяснял. Понимал, что Родину защищать нужно, что это честь и долг каждого, но знал и то, что семье будет тяжело. Когда уходил, постоянно оглядывался, и даже когда жена с детьми скрылись из виду, их образ еще долго стоял перед его глазами. В самые тяжелые времена и страшные моменты всегда вспоминал семью.

Будучи семилетним мальчуганом, маленький Валера любил слушать военные рассказы деда. Хотя сам Гаврил Павлович войну вспоминал нечасто. Говорил, что очень

тяжело. Но именно из тех коротких и не очень частых бесед парень узнавал, что такое настоящая дружба, взаимовыручка, любовь к Родине, каким должен быть настоящий герой.

– Я сидел возле деда и засыпал его вопросами, – вспоминает Валерий Викторович. – Он сначала рассказывал неохотно, а потом в нем будто загоралась искра. Перед моими глазами всплывали целые картины.

Гаврил Поляков прошел всю войну, принимал участие в освобождении Донбасса – штурмовал Саур-Могили, за которую шли ожесточенные бои.

– Дед рассказывал, что там было, как в аду: круглые сутки над головой летали пули, рвались снаряды. При штурме Саур-Магилы погибло очень много людей, его друзей и боевых товарищей, – вспоминает Валерий Поляков.

Встречали своих освободителей жители шахтерского края со слезами на глазах – это были и слезы боли, и слезы радости и надежды.

После освобождения Донбасса Гаврил Поляков участвовал в боях за Запорожье и героическом форсировании Днепра осенью 1943 года.

– Это было задачей трудновыполнимой, но тактически необходимой. Это все понимали, – говорит Валерий



Викторович. – Через Днепр переправляли людей и технику, но плавсредств катастрофически не хватало. Поэтому солдаты пересекали реку кто на чем: на лодках, самодельных плотках, бревнах... Но переплыть Днепр удалось не всем. Многие тогда погибли.

Самым волнующим событием военного времени для Гаврилы Полякова было участие во взятии Берлина. Он признавался внуку, что тогда, в начале мая 1945-го, в воздухе чувствовался запах Победы.

– При взятии Берлина дед был ранен. Было прострелено легкое, в ногу попал осколок, – рассказывает Валерий Викторович. – Он около двух месяцев пролежал в госпитале.

После лечения Гаврил Павлович вернулся домой на Брянщину, а спустя какое-то время переехал с семьей на Донбасс. Купили у попа дом в селе Максимилянковка. На новом месте вчерашний фронтовик завоевал репутацию талантливого плотника,

мастера по изготовлению мебели. Односельчане знали его как спокойного, скромного и уважаемого человека. Его часто приглашали в школу, и ребята, затаив дыхание, слушала рассказы о боевых подвигах.

В 1959 году Гаврила Павловича не стало. Жена одна воспитывала четырех дочерей и сына. Прожив без своего Гаврилы всего восемь лет, ушла из жизни и она.

Многие из потомков Гаврилы Павловича стали военными, но внук – Валерий Поляков выбрал железную дорогу.

Праздник Великой Победы и День освобождения Донбасса в семье Поляковых считают одними из самых главных. 9 мая они всей семьей принимают участие в шествии «Бессмертный полк», а 8 сентября ездят на Саур-Могили.

Раньше в эти праздники Валерий Викторович вместе с детьми и внуками пересматривал фотографии, пересказывал им истории деда. Сейчас, к сожалению, встречаться с детьми удается не так часто, как хотелось бы. Да и фотографии Гаврилы Павловича Полякова оказались для семьи недоступными – они остались в старом доме в Максимилянковке, которая сегодня находится за линией разграничения. Там же остались и награды деда-героя, среди которых Медаль «За отвагу» и Орден Красной Звезды.

Елена СУШКОВА

Первые шаги в профессии

В первых числах сентября выпускники Донецкого института железнодорожного транспорта и Дебальцевского колледжа транспортной инфраструктуры стали полноправными сотрудниками структурных подразделений ГП «Донецкая железная дорога».

Свой трудовой путь на Донецкой железной дороге начинают 10 выпускников ДониЖТ и пять – Дебальцевского колледжа транспортной инфра-



Мария Корачер

структуры. Всего же в 2018 году дорога предложила трудоустройство 22-м выпускникам.

Большинство молодых специалистов с рабочим процессом уже знакомо. В 2018 году более 130 студентов ДониЖТ проходили производственную практику на Донецкой железной дороге, собирали материалы для дипломных работ. Вчерашних практикантов хорошо знают в Донецкой, Ясиноватской и Криничанской дистанциях пути, в структурных подразделениях службы сигнализации и связи.

Донецкая железная дорога тесно сотрудничает с вузами, которые готовят профильных специалистов, и предоставляет рабочие места молодым перспективным специалистам.

Еще в июне в ДониЖТ состоялось заседание Комиссии по содействию трудоустройству выпускников. Им было предложено пополнить коллективы станции Чумаковская и Рутченково, дистанции сигнализации и связи Ясиноватая, Донецк, Дебальцево, Донецкой и Ясиноватской дистанций пути, локомотивного депо Ясиноватая, ЛВЧД Донецк, других структурных

подразделений ГП «Донецкая железная дорога».

Те, кто решил воспользоваться предоставленной возможностью, уже приступили к работе. Четверо выпускников ДониЖТ сегодня трудятся в Донецкой дистанции пути. С двумя из них нам удалось встретиться прямо на их новом рабочем месте.

Станислав Сухоненко пришел на предприятие летом этого года. Он успел поработать бригадиром, исполняющим обязанности инженера по технике безопасности, а в данный момент осваивается на должности и.о. инженера производственно-технического отдела.

– Я пришел в ПЧ-9 по распределению 1 августа. С коллективом был уже знаком, так как проходил здесь производственную и преддипломную практику, – рассказал Станислав Сухоненко. – В институте учиться было очень интересно, но когда познакомился с работой непосредственно на предприятии, процесс буквально захватил меня. Дипломную работу писал на тему «Организация снегоборьбы на Донецкой железной дороге». Это всегда актуальный вопрос, важный для безопасности движения поездов. Сейчас изучаю документацию по рельсовым цепям, прямым участкам пути. В мои обязанности будет входить анализ данных, полученных при обследовании переездов, общение со сторонними организациями, например с ГАИ. Работа ответственная и сложная, я немного волнуюсь и стараюсь как можно лучше изучить все нюансы. Нервничаю, потому что от моей работы во многом будет зависеть безопасность на железной дороге, а это, прежде всего, жизни и здоровье людей, сохранность грузов.

Стабильность и перспективность работы на железной дороге стали основными критериями при выборе направ-

ления учебы для Марии Корачер. В Донецком институте железнодорожного транспорта она училась на факультете «Строительство и эксплуатация пути и сооружений». Девушка проходила производственную практику и готовила дипломную работу тоже в ПЧ-9. Тема ее дипломной работы – «Капитальный ремонт бесстыкового пути».

– Специалисты технического отдела предоставили мне всю необходимую информацию, помогли советом, консультировали. Благодаря этому я успешно защитилась, – рассказала Мария. – Когда предложили пойти работать в ПЧ-9, не раздумывая, согласилась. Сейчас изучаю правила ведения околотрассовой первичной документации, прохожу инструктаж по охране труда. Я работаю техником 8-го околотрассового участка по текущему



Станислав Сухоненко

содержанию пути №1. Опыта еще очень мало, но благодаря помощи коллег, надеюсь, что все получится.

Молодыми специалистами довольны более опытные работники Донецкой дистанции пути.

– У ребят прекрасные базовые знания, а это – фундамент для профессионального роста, – говорит инженер I категории производственно-технического отдела Евгения Черных. – Основная задача, которая поставлена перед Марией – изучить правила охраны труда. Она должна знать, как выходить на путь, как правильно встречать поезда и многое другое.

Виктория ШЕВКУНОВА

Обменялись опытом

Делегация Донецкой Малой магистрали посетила Октябрьскую Детскую железную дорогу в Санкт-Петербурге для обмена опытом.

Донецкие юные железнодорожники ознакомились с материально-технической базой Октябрьской Детской ЖД и ее трассами. Их там две: Северная трасса – историческая, ее длина – 2100 метров. Южная – новая. Она была построена в 2011 году и оснащена самым современным оборудованием.

Парк подвижного состава Октябрьской Детской железной дороги включает в себя 6 тепловозов, 22 вагона, паровоз и дрезину. На ее трассах расположились 4 станции и 1 разъезд. Имеется локомотиво-вагонное депо и здание Управления Детской жд, расположенное в Корпоративном университете РЖД.

Дончане отработали на Октябрьской Детской ЖД одну рабочую смену. Кроме привычных специальностей, они освоили новую для себя профессию диспетчера и ознакомились с принципом работы тепловоза ТУ10.

«Мое космическое лето»

Этим летом в детском оздоровительном лагере им. Ю.А. Гагарина в Евпатории отдохнули 209 детей работников ГП «Донецкая железная дорога» – членов ПРОФДОНЖЕЛ.

На протяжении всего времени пребывания в лагере дети принимали активное участие в спортивных соревнованиях, обучающих занятиях, творческих встречах, развлекательных и туристическо-экскурсионных программах. Юные гагаринцы имели возможность поболеть за любимую команду во время прямых трансляций матчей Чемпионата Мира 2018 и принять непосредственное участие в Большом межотрядном чемпионате по футболу. Дети купались и загорали, посещали спортивные секции, занимались в литературных и театральные студиях, пели и танцевали.

Свои впечатления о незабываемом отдыхе в ДОЛ им. Ю.А. Гагарина ребята могут выразить посредством рисунка.

Совместным постановлением руководства дороги и президиума Совета ПРОФДОНЖЕЛ принято решение о проведении конкурса рисунков «Мое космическое лето» среди детей железнодорожников, отдохнувших в Евпатории.

Итоги конкурса будут подведены 25 сентября.

Победитель конкурса получит подарочный сертификат на одну смену в детский оздоровительный лагерь в летнюю оздоровительную кампанию в следующем году.

Авторы работ, занявшие 2-е место, будут награждены сертификатами на сумму 3 тыс. рублей каждый. Авторы работ, которые займут 3 место, – сертификат на сумму 1,5 тыс. рублей каждый.



Железнодорожники завершают отпускной сезон в «Озерейке»

Более 200 работников Донецкой железной дороги отдохнули вместе с семьями на базе отдыха «Озерейка» в Краснодарском крае. С июня по сентябрь 2018 года для них было организовано 8 заездов по 12 календарных дней.

Величественные горы, синее море, галечный пляж, детские аттракционы и развлечения для взрослых. Так несколькими словами можно описать незабываемый отдых железнодорожников-членов профсоюза и их семей на Черноморском побережье. Этим летом им была предоставлена возможность посетить базу отдыха «Озерейка» в курортном поселке Южная Озереевка.

Полная договорная стоимость путевки на 1 человека составила 13 тыс. 200 руб. (1 тыс. 100 руб. в сутки, включая 3-раз-

ное питание). При этом работники ГП «Донецкая железная дорога»-члены профсоюза оплачивали всего 25% от полной стоимости – всего 3 тыс. 330 руб. Такая сумма целевого взноса на оздоровление работника ГП ДЖД была установлена постановлением Совета ПРОФДОНЖЕЛ.

Многие сотрудники Донецкой железной дороги отправились отдыхать на Черноморское побережье семьями. По решению профсоюзного комитета обособленного или структурного подразделения дороги им была предоставлена

возможность приобретения семейных путевок (муж, жена, дети, не состоящие в трудовых отношениях с ГП «Донецкая железная дорога»). Для них стоимость путевки составила 9 тыс. 900 руб. за каждого члена семьи – это 75% от полной стоимости. Согласно договорным обязательствам дети до 5 лет (включительно) принимались на оздоровление бесплатно, без учета стоимости питания. Оплату за питание родители проводили в бухгалтерии базы отдыха «Озерейка».

Первое, что поразило железнодорожников по прибытии на место – необычные пейзажи. Величественные возвышенности, покрытые реликтовыми лесами, не смогли оставить равнодушными ни взрослых, ни детей. Приятно удивил своей чистотой пляж, располо-

женный недалеко от базы отдыха.

В «Озерейке» смогли найти занятия по душе и взрослые, и дети. Любители спорта проводили время на футбольном поле, волейбольных и баскетбольных площадках, беговых дорожках, играли в теннис и бильярд. Любители вкусно поесть терялись в выборе между столовой, двумя кафе и закусочной. В полном распоряжении маленьких отдыхающих были игровые площадки. А по вечерам для всех организовывалась зажигательная дискотека.

Сейчас летний отпускной сезон в «Озерейке» подходит к концу. Последняя группа работников Донецкой железной дороги-членов ПРОФДОНЖЕЛ будет оздоравливаться на базе отдыха с 16 по 27 сентября.

Донбассские корни Николая Гриценко

«Народный артист Николай Гриценко – самый известный ясиноватец». Экспозиция под таким названием заняла свое достойное место в историческом музее, открытом в городе железнодорожников в конце прошлого года. Сохранился в Ясиноватой и дом, где жила семья Гриценко – он по сей день стоит на улице Октябрьской.

24 июля 1912 года в семье переписчика вагонов станции Ясиноватая Олимпия Гриценко и его жены Фаины родился сын Николай. Его детство пришлось на годы революций, в стране свирепствовали голод и тиф. В 1917-м семье Гриценко даже пришлось на несколько месяцев переехать в Горловку, где появилась на свет его младшая сестра Лилия, которая тоже стала известной актрисой.

За школьную парту Николай сел в родном городе. Впрочем, особого прилежания в учебе не проявлял. Зато развлекал учителей и одноклассников забавными историями о том, почему не приготовил домашнее задание. А еще он увлеченно учился играть на скрипке в Макеевской музыкальной школе.

В 1921-м году из культурно-просветительских учреждений в Ясиноватой были изба-читальня и агитпункт. А через четыре года здесь открылся клуб железнодорожников имени Свердлова с кинозалом на три двенадцать мест. В этом клубе долгое время блистала мать Николая Гриценко, Фаина Васильевна. Она играла в любительских спектаклях и имела хороший голос. На нее, как вспоминали старожилы, ходила смотреть вся Ясиноватая.

Отец же, Олимпий Гриценко, готовил детей к ремеслам практическим, чтобы те всегда могли заработать на кусок хлеба. Поэтому после окончания семилетки отправил сына учиться в Днепрпетровский политехникум железнодорожного транспорта, на строительный факультет.

После Политехникума Николай успел поработать техником по зданиям 2-й дистанции НКПС на станции Мушкетово и конструктором техотдела металлургического завода «Сталь» НКТП в Макеевке. Но парню было невыносимо скучно, и он поступил на музыкально-драматический рабфак. Театр неожиданно захватил его целиком

- переиграв все роли в любительском театре, в 1934 году Николай Гриценко отправился в Киев, где поступил в драматический техникум при Музыкально-драматическом институте им. Н. Лысенко.

Студенческая жизнь была веселой, даже слишком. Как-то на спор Николай прошелся по Крещатику в барском халате, шокировав киевлян. Расслабленного и сытого «барчука» никто не посмел остановить. Тем не менее, учиться Николаю было скучно и здесь. Поэтому через год, 21 сентября 1935-го, Гриценко был отчислен за невыполнение обязанностей. Но молодому дарованию в то время было не до этого – к Николаю нагрянула первая любовь. Вместе с юной женой и всей своей семьей он переехал в Москву.

В 1935 году Николай поступил в училище при МХТ-II, спустя год перешел в театральную школу при ЦТКА, потом – в Театральное училище им. Б. В. Щукина. Сразу после училища в 1940 году Гриценко приняли в труппу Вахтанговского театра, в котором он прослужил до конца жизни.

Служба в театре начиналась, как и положено, с крохотных ролей. Но даже их Николай Олимпиаевич умел сделать заметными. Вместе с художником он искал смешные детали костюма своего персонажа, не чурался рискованного грима. И все его самые смелые фантазии всегда были оправданы внутренней логикой развития образа, поэтому его персонажи, даже самые нелепые и диковинные, были очень убедительны.

Первые крупные роли актер сыграл в пьесах «Когда поют жаворонки» и «Приезжайте в Звонковое». В первом спектакле он исполнял роль председателя колхоза, героя со всех сторон положительного и идейного. Казалось бы, роль скучная и неинтересная, но Гриценко сумел сыграть ее так, что заставил говорить о себе всю театральную



общественность Москвы.

21 июня 1941 года на сцене театра Вахтангова впервые шел лермонтовский «Маскарад». А на следующий день началась война. 23 июня в здании театра попала бомба, и было принято решение об эвакуации в Омск. Но Гриценко не уехал вместе с остальной труппой, а отправился в Архангельск, где поступил на командирские курсы.

На фронт Николай так и не пошел: проучившись несколько месяцев на курсах, он получил первое приглашение в кино.

Дебют Николая Гриценко в кино состоялся в 1942 году. Это была картина под названием «Машенька», снятая Юлием Райзманом. Роль Николаю Олимпиаевичу досталась столь незначительная, что имя актера даже не появилось в финальных титрах. Однако эта работа стала знаковой для Гриценко, подарив первый и очень важный опыт работы перед камерой.

После первых же съемок актера буквально засыпали предложениями. Он постоянно снимался, не отказываясь ни от главных ролей, ни от эпизодических.

В последствии критики и киномены высоко оценили роль высокомерного Александра Каренина в фильме «Анна

Каренина» по роману Льва Толстого. Актер и внешне, и по темпераменту идеально вжился в этот образ. Блестяще удалась Николаю Гриценко и роль Николая Антоновича Татарина в картине «Два капитана» по произведению Вениамина Каверина.

Личная жизнь Николая Гриценко складывалась не менее ярко, нежели актерская карьера. Первой женой всенародного кумира стала актриса Ирина Бунина. Детей в этом браке не было. Вторая супруга актера, на много лет моложе, также была артисткой. Инна Малиновская подарила мужу дочь Екатерину.

Финальная страница в биографии Николая Гриценко оказалась трагичной. Актер серьезно болел, из-за рассеянного склероза не мог вспомнить простых вещей. Кроме того, он пристрастился к алкоголю, который только усугублял ситуацию. В конце-концов актер оказался в психиатрической больнице.

Однажды Гриценко, страдавший из-за провалов в памяти, взял из общественного холодильника чужую еду, за что был избит соседями по палате, и уже 8 декабря 1979 года Николай Олимпиаевич умер. Могила Николая Гриценко находится на Новодевичьем кладбище в Москве.

«Гусиная ручка»	Водный поток	Зримый символ святости	Ископаемый родственник слона	Итальянский комик	Галоген, лекарство	Ароматич. масло христиан	Короткая юбка	И Тайсон, и Холифилд		
«... грядеши», Сенкевич	Окраска звука	Каркуша	Волосы на лице	Человек от Сахи	Чудо-вище	Чертеж тела в проекциях	Государство в Азии	Заболевание	... и анод	Электромгн. устр-во
Брюки и пиджак	Житель побережья	Бытовой прибор	Восточная шапка	Стенка ...	2-местн. велосипед	Большой попугай	«... Лукойе»			

Все лики красоты

9 сентября, когда во всем мире традиционно отмечается День красоты, в разных городах и странах проводятся конкурсы красоты. О некоторых из них многие даже не слышали.

- Мисс Идеальная осанка. С 1956 до 1969 года в США проходил конкурс, в котором принимали участие не сами девушки-красавицы, а их рентгеновские снимки. Они были сделаны в трех проекциях: стоя прямо, на левой ноге и на правой ноге. Причем стояли конкурсантки на особых платформах-весах, которые показывали распределение веса между двумя стопами.
- Конкурс на звание «Мисс Слониха» ставит перед собой две цели – привлечь внимание к проблеме вымирания слонов и выйти за границы устоявшихся стандартов красоты. К участию допускаются только самые крупные женщины. Абсолютная рекордсменка конкурса весит 159 килограммов. Мисс Слониха должна уметь петь, танцевать, играть на музыкальных инструментах.
- В Саудовской Аравии конкурсантки в парандже в течение 10 недель демонстрируют знание традиций и религиозных обычаев. В финале проводится конкурс «Мама, рай у твоих ног». Жюри (в котором нет мужчин) оценивает, насколько почтительно претендентки общаются весь день с матерями.
- Мисс Мина. Норвежский художник и режиссер Мортен Траавик организовал конкурс красоты для женщин, пострадавших от взрывов пехотных мин. Первый конкурс прошел в Анголе в 2008 году, спустя год – в Камбодже. Участницы конкурса получали шанс на лечение, а главным призом для «королевы» был высокотехнологичный протез по индивидуальному заказу. Позже правительство Камбоджи обвинило Траавика в эксплуатации участниц и признало конкурс неэтичным.

Отецты на сканворд
По горизонталу: Мамонт, Леро, Тембр, Нуга, Камо, Броев, Помор, Ара, Костюм, Тостер, Разин, Оле, Тюрбан, Тандем.
По вертикали: Якут, Река, Монстр, Томо, Энгра, Нумб, Оман, Бром, Мирр, Омт, Ворона, Минн, Камод, Негр, Пете, Гарае.