



Коллектив вагонного депо Дебальцево-Сортировочное отпраздновал свой 85-летний юбилей

В 1933 году на станции Дебальцево был открыт вагоно-ремонтный пункт. С этого момента и началась история предприятия.

Сегодня в вагонном депо Дебальцево-Сортировочное трудится более 300 человек, и для большинства из них депо – не просто место работы, а второй дом.

В посвященном юбилею торжественном мероприятии, проходившем 9 ноября, приняли участие руководители службы вагонного хозяйства ГП «Донецкая железная дорога», ветераны железнодорожники и молодые специалисты, которые совсем недавно пришли работать в депо. На юбилейных торжествах звучало много теплых слов, были вручены памятные подарки, состоялся праздничный концерт.

– 85 лет – это солидный возраст для предприятия, – сказал, поздравляя работников депо, и. о. начальника службы вагонного хозяйства Вадим Федченко. – Здесь работают энергичные и талантливые специалисты, мастера своего дела, которые, я убежден, смогут преодолеть все трудности. Сегодня в депо почти полностью удалось восстановить разрушенное за период бо-

евых действий. Но главное – сохранен коллектив. Я вижу в зале много пенсионеров-ветеранов, и они с гордостью смотрят на своих преемников – молодежь. Представители старшего поколения железнодорожников уверены: депо, которое они строили и развивали, в надежных руках.

В истории вагонного депо Дебальцево-Сортировочное были годы послевоенной разрухи, периоды восстановления и интенсивного развития. Непросто было возрождать предприятие после Великой Отечественной войны. Завершить восстановление деповчанам удалось лишь к 1950 году.

С 1974 по 1993 год осуществлялось интенсивное строительство зданий и сооружений, переоснащение и расширение цехов, благоустройство территории. Тогда, как и сейчас, главным и самым ценным ресурсом были люди. Здесь работали талантливые инженеры, а также изобретатели и рационализаторы, разработки которых внедрялись в вагонных депо по всему

Советскому Союзу. На предприятии проходили школы передового опыта по изучению новых методов работы и прогрессивных технологий.

Сегодняшним работникам вагонного депо Дебальцево-Сортировочное тоже довелось восстанавливать свое предприятие после жесточайших боев за город в 2014-2016 годах.

Сегодня коллектив на 95% состоит из тех, кто работал в депо до начала военных действий. Люди просто не смогли оставить свое предприятие, и как только появилась возможность приступить к восстановлению, почти все вернулись на рабочие места.

Трудиться приходилось в сложных условиях. Несмотря на то, что сборочный цех был практически полностью разрушен, здесь удалось в кратчайшие сроки наладить производство и приступить к выполнению деповского ремонта вагонов.

– У нас работают отзывчивые и искренние люди, – сказала председатель первичной профсоюзной организации вагонного депо Дебальцево-Сортировочное Наталья Тарадюк. – Наш коллектив особенный. Объединившись и

работая в непростых условиях, он доказал, что можно находить решения как в производственных вопросах, так и в организации досуга. – Хочу поблагодарить всех, кто принимал и принимает участие в развитии нашего предприятия, и поздравить с юбилеем.

Сохранив трудовые традиции и преемственность поколений, сегодня в депо наращивают объемы производства. Здесь осуществляется текущий, деповской и капитальный ремонты вагонов, формирование и ремонт колесных пар со сменой элементов, проводится полное освидетельствование колесных пар. Как отмечает руководство депо, на предприятии практически нет текучки кадров, люди ценят друг друга и болеют душой за общее дело.

– Нам очень помогают наши пенсионеры, дают дельные советы молодым работникам, – рассказал начальник вагонного депо Дебальцево-Сортировочное Роман Левицкий. – Они строили производственные помещения и цеха, и досконально знают все нюансы работы. Их опыт оказался бесценным, особенно в период восстановления предприятия после боевых действий.

Возвращение к 4-дневке – это только слухи

В последнее время среди работников обособленных и структурных подразделений Донецкой железной дороги упорно муссируются слухи о якобы грядущем переходе предприятия с 5-дневной на 4-дневную рабочую неделю. Ситуацию прояснили генеральный директор ГП «Донецкая железная дорога» Владимир Кабаций и председатель ПРОФДОНЖЕЛ Сергей Лесовой на встрече с журналистами газеты «Железнодорожник Донбасса».

– Со всей ответственностью заявляю: это домыслы, – сказал Владимир Кабаций. – Пятидневка есть в ноябре, будет и в декабре, и в следующем году. Вопрос ставится по-другому: в традиционно сложные зимние месяцы есть необходимость сокращения эксплуатационных расходов и экономии фонда заработной платы. За счет чего? Например, уменьшения количества командировок, вывода работников без острой необходимости в выходные дни и так далее.

Что касается социальных вопросов, заверил генеральный директор, все положения, отображенные в коллективном договоре дороги, будут выполняться.

– О том, что мы будем что-то где-то уменьшать, снижать не идет и речи, – сказал он. – Дорога продолжает финансирование программ по поддержке нуждающихся – работающих и ветеранов железнодорожников. По инициативе ПРОФДОНЖЕЛ мы в начале месяца отправили двух пенсионеров на оздоровление в Крым, еще двое только собираются ехать на лечение. Сначала они даже не верили, что дорога предоставит им возможность бесплатно отдохнуть, а теперь радуются, благодарят.

Как отметил председатель ПРОФДОНЖЕЛ Сергей Лесовой, в настоящее время на дороге нет ни одного факта нарушения в плане обязательных выплат.

– Мы сформировали практически новый коллективный договор, он достаточно объемный. Дорога взяла на себя колоссальную финансовую нагрузку, и дай Бог, чтобы эта динамика сохранялась, – сказал он. – В каждый праздник мы желаем нашим железнодорожникам побольше работы. Потому что понимаем, что Донецкая железная дорога – перевозчик, и чем лучше будет развиваться экономика Республики, тем больше будет финансовых поступлений, и какая-то их часть будет направляться на расширение социальных льгот работников дороги.

Сергей Лесовой особо подчеркнул, что повышение заработной платы железнодорожников и постоянное расширение закрепленных колдоговором социальных гарантий существенно повлияли на снижение оттока кадров, который мешал развитию предприятия.

– В социальной сфере тоже процесс идет, – рассказал он. – В клиническом санатории в Евпатории мы оздоравливаем наших работников и самых незащищенных ветеранов железнодорожников. Сегодня мы уже определились с детским отдыхом: в следующем году детей отдохнет не меньше, чем в нынешнем, а при возможности и увеличим их число. Профсоюз и руководство дороги планомерно проводят работу по оказанию материальной помощи остро нуждающимся, например, вы-



деляются средства на лечение онкологических и других тяжелых заболеваний.

Говоря о финансово-экономическом положении дороги, Владимир Кабаций проинформировал, что в октябре-начале ноября имело место небольшое падение объемов перевозок.

– Традиционно пик перевозок приходится на летние месяцы, осенью они немного идут на спад, а в зимний период опять подрастают, – рассказал он. – Из года в год остается тяжелым январь с затяжными праздниками. Но мы все вместе обязательно пройдем этот непростой период. Уже сейчас мы видим, что ДМЗ начал получать сырье и, надеемся, скоро начнет производство продукции. А значит, наши перевозки начнут увеличиваться. По транзиту с Луганском сейчас наблюдается динамика увеличения. Плюс – есть востребованность в оказании промышленным предприятиям услуг по ремонту тепловозов и вагонов.

В числе острых проблем, с которыми сегодня приходится сталкиваться Донецкой железной дороге, Владимир Кабаций назвал нехватку рабочих рук и производственных помещений.

– После боевых действий еще не везде восстановлено поврежденное оборудование, краны, станки, и сейчас мы активно работаем в этом

направлении, – сказал он. – Реализация этой задачи даст возможность в дальнейшем увеличивать объемы ремонта, соответственно, денежные поступления тоже будут расти. Основная наша проблема сейчас – привлечение квалифицированных специалистов, представителей рабочих профессий: токарей, сварщиков, слесарей. Постепенно мы будем увеличивать оплату труда, чтобы поднять престиж профессии.

Еще одно узкое место в работе дороги – невозможность своевременного и в нужных объемах выполнения работ по ремонту подвижного состава.

– У нас сейчас ослаблено вагонное хозяйство, – говорит генеральный директор. – Его подразделения были не востребованы 4 года, а сейчас возникла острая необходимость в ремонте резко увеличившегося парка вагонов. Но запаса прочности предприятия не хватает. Кроме того, сейчас нужно поднимать простаивавшие неисправные локомотивы. К тому же, на дороге обращаются сторонние организации, которые нуждаются в ремонте подвижного состава. Возникают трудности, поскольку серии локомотивов у них другие, и наши локомотивные депо пока не готовы оказывать такие услуги. Но локомотивщики будут учиться, ведь это тоже наши доходные поступления.

Капремонт закончен

По станции Донецк-2 закончен капитальный ремонт более 900 метров пути. С момента открытия в 1951 году здесь не проводились настолько масштабные работы.

В связи с тем, что деревянные шпалы пришли в негодность, скорость движения поездов по данному участку была ограничена до 15 км/ч.

Капитальный ремонт второго приемоотправочного пути осуществлялся специалистами Иловайской путевой машинной станции и Ясиноватской дистанции пути. Работы проводились в течение четырех дней. Была снята путевая решетка с деревянными шпалами, проведены земляные работы, уложена старогодная рельсо-шпальная решетка с железобетонными шпалами. После капремонта скорость движения поездов на данном участке планируется увеличить до 40 км/ч. Но сначала предстоит период обкатки. Скорость до уровня плановой будет увеличиваться постепенно в процессе эксплуатации пути.

Новогодние каникулы

Новогодние и Рождественские каникулы в Донецкой Народной Республике продлятся 10 дней.

Согласно распоряжению врио Главы ДНР № 68 от 24.10.2018 г. «О выходных днях и переносе рабочих дней в 2019 году» 2, 3, 4, 5 и 7, 8 января 2019 года установлены выходными днями в Донецкой Народной Республике для работников с пятнадцатой и шестнадцатой рабочей неделей.

Распоряжением врио Главы ДНР № 69 от 24.10.2018 г. рабочий день с понедельника 31 декабря переносится на субботу 29 декабря.

Олимпиада юных

ДонИЖТ сообщает о проведении 26 января 2019 года IV технической олимпиады по математике «Юный железнодорожник».

К участию в олимпиаде приглашаются учащиеся школ, техникумов, колледжей ДНР. Цель олимпиады – развитие у учащейся молодежи математических способностей, интереса к техническим наукам и поднятие престижа железнодорожных специальностей.

С 1 ноября действует новая редакция коллективного договора

С 1 ноября 2018 года действует новая редакция коллективного договора между руководством ГП «Донецкая железная дорога» и ПРОФДОНЖЕЛ с учетом всех изменений и дополнений, внесенных в документ за период с 15 марта 2017 г. по 30 октября 2018 г.

В новой редакции коллективного договора дороги изменена нумерация пунктов и приложений. В каждое обособленное подразделение направлено по несколько экземпляров документа. С его текстом также можно ознакомиться на официальном сайте ГП «Донецкая железная дорога» в разделе «Корпоративный» или на сайте ПРОФДОНЖЕЛ в разделе «Социально-экономическая защита».

В октябре совместными постановлениями руководства дороги и президиума Совета ПРОФДОНЖЕЛ в коллективный договор внесены ряд изменений и дополнений, направленных на расширение трудовых и социальных льгот и гарантий работников предприятия.

С целью социальной защищенности работников дороги, повышения мотивации и закрепления кадров работников железнодорожного транспорта руководство ГП «Донецкая железная дорога» и президиум Со-

вета ПРОФДОНЖЕЛ подписали три постановления «О внесении дополнений в коллективный договор дороги на 2017-2018 гг.» от 30 октября 2018 г. (протокол №25). Данными документами в колдоговор внесен ряд изменений и дополнений, улучшающих трудовые и социальные интересы работников дороги.

Так, внесены изменения в п. 4.6 раздела 4 «Трудовые отношения, рабочее время и время отдыха», согласно которым продолжительность отпуска работникам, имеющим право на дополнительный отпуск за ненормированный рабочий день, увеличена до 7 дней и внесены изменения в Приложение №10 «Перечень должностей работников ГП «Донецкая железная дорога», которые имеют право на дополнительный отпуск за ненормированный рабочий день продолжительностью 4 и 7 дней».

П. 3.10 раздела 3 «Оплата, норми-

рование и стимулирование труда» изложен в следующей редакции: «Средняя заработная плата для всех видов начислений (кроме выплат по социальному страхованию) определяется установленным действующим законодательством порядком, однако ее размер не может быть ниже последнего должностного оклада или тарифной ставки с учетом постоянных доплат и надбавок». Коллективный договор дополнен Приложением 33 «Перечень постоянных надбавок и доплат для сохранения социальных гарантий при исчислении среднего заработка».

Внесены дополнения в Приложение 16 «Перечень профессий (должностей) работников дороги, которым установлены доплаты к тарифным ставкам (окладам) за работу с тяжелыми, вредными и опасными условиями труда».

Внесены дополнения в Приложение 17 «Перечень профессий (должностей) работников дороги с тяжелыми, вредными и опасными условиями труда, работа которых дает право на ежегодный дополнительный отпуск».

Совместными постановлениями ру-

ководства ГП «Донецкая железная дорога» и президиума Совета ПРОФДОНЖЕЛ дополнен перечень работников, которым выплачивается компенсация за расходы, связанные с разъездным характером работы.

Внесен ряд изменений в Положение о порядке применения системы оплаты труда работников, занятых на работах по текущему содержанию пути, искусственных сооружений и земляного полотна на железной дороге, улучшающих трудовые интересы работников.

Дополнен перечень профессий работников, которые заняты на работах непосредственно связанных с движением поездов и которые постоянно выполняются на открытом воздухе.

Расширен перечень профессий работников, на которых распространяется Положение о порядке и условиях организации дежурства работников ГП «Донецкая железная дорога».

Внесено дополнение в Приложение № 20 «Перечень профессий и должностей работников дороги, занятых на работах с вредными условиями труда, работа на которых дает право на сокращенную рабочую неделю».

Всегда готовы прийти на помощь

День или ночь, жара или лютый мороз – в любое время суток и при любых погодных условиях коллективы восстановительных поездов Донецкой железной дороги и специализированная техника готовы к работе.

9 ноября, в канун Дня работника восстановительного поезда, в большой студии Ясиноватской дирекции железнодорожных перевозок прошло торжественное совещание по случаю профессионального праздника.

На торжественном собрании искренние поздравления и наилучшие пожелания всем коллективам восстановительных поездов передал от руководства ГП «Донецкая железная дорога» главный ревизор по безопасности движения поездов и автотранспорта Николай Боженко. Приказом Генерального директора ГП «Донецкая железная дорога» от 8.11.2018 №305/П двенадцать лучших работников были премированы.

В этом году отмечается 82-я годовщина со дня организации на железных дорогах восстановительных поездов. Для быстрой ликвидации последствий крушений и аварий, восстановления пути и связи, а также подачи помощи пострадавшим 11 ноября 1936 года Народным комиссаром путей сообщения СССР Л. М. Кагановичем был подписан приказ №168 Ц «О перестройке работы восстановительных поездов». Общее первое Положение о восстановительных поездах было утверждено главным ревизором НКПС по безопасности движения заместителем народного комиссара путей сообщения 15 ноября 1937 года. Таким образом, были созданы восстановительные поезда и поставлены на круглосуточное дежурство для обеспечения бесперебойной работы стальных магистралей страны.

Сегодня на Донецкой железной дороге дислоцируются 4 восстановительных поезда: на станциях Ясиноватая, Дебальцево, Никитовка и Иловайск. Общий штат работников составляет 96 человек.

Если изначально основной целью создания восстановительных поездов была ликвидация последствий сходов подвижного состава и возобновление нормальной работы железнодорожного транспорта, то со временем их функции значительно расширились. Имеющаяся сегодня уникальная крановая и тяговая техника позволяет не только

устранять последствия сходов, но и выполнять работы по выгрузке, погрузке, ремонту, демонтажу, монтажу объектов инфраструктуры Донецкой железной дороги и сторонних предприятий и организаций.

За 10 месяцев 2018 года восстановительными поездами ГП ДЖД осуществлено 16 выездов на случаи схода с рельсов подвижного состава, поднято 36 вагонов и 4 локомотива. Выполнено 24 хозяйственных и подрядно-договорных работ для предприятий ГП «Донецкая железная дорога» и сторонних организаций.

– В распоряжении восстановительных поездов дороги: 7 грузоподъемных кранов на железнодорожном ходу, которые способны поднимать груз от 80 до 250 тонн, 11 единиц тяжелых промышленных бульдозеров Т-330 с навесным оборудованием и один бульдозер Д-355 «KOMATSU», а также автотракторная техника. Располагаются они на железнодорожных платформах для оперативной доставки на место ликвидации последствий сходов подвижного состава, – рассказал Александр Лысенко, старший инспектор аппарата РБ ГП «Донецкая железная дорога».

Бульдозер Д-355 «KOMATSU» находится в составе Дебальцевского восстановительного поезда. – Этот японский бульдозер может эксплуатироваться в тяжелейших условиях при температуре от +40 до -50 градусов. Он намного мощнее и маневреннее других бульдозеров, имеющихся в наших восстановительных поездах, – его мощность около 400 лошадиных сил, – рассказал начальник восстановительного поезда Дебальцево Владимир Плехов.

В Дебальцевском восстановительном поезде работает 31 человек. Все они – профессионалы, имеют, как правило, 5-й или 6-й разряды.

– На определение порядка проведения работ у начальника поезда есть всего 20 минут, – делится опытом Владимир Геннадиевич. – Прежде чем приступить к непосредственным работам, нужно учесть степень полученных составом повреждений, имеется ли груз на борту, если да, то какой именно и



прочее. Восстановительные работы выполняются без проекта: приходится на месте определять, какую технику задействовать, с чего начинать.

В обязанности сотрудников восстановительных поездов входит обеспечение постоянной готовности техники, механизмов и оборудования к безотказной работе.

– За техникой мы следим, – рассказывает начальник восстановительного поезда станции Ясиноватая Игорь Ступка. – Каждый вторник проводятся профилактические работы, проверяется техника, выполняется ее обслуживание. Все должно быть в исправном состоянии!

Игорь Владимирович работает в восстановительном поезде более 25 лет. Начинать сразу после института мастеров. Полюбил и коллектив, и технику, и саму работу. Сейчас у него в подчинении 19 человек.

На железной дороге одинаковых транспортных происшествий не бывает.

– Каждая аварийная ситуация уникальна, поэтому крайне важно все действия проводить слажено и оперативно – это главная задача команды восстановителей, – отмечает начальник восстановительного поезда станции Иловайск Анатолий Ткаченко. – Кроме того, в нашей работе очень важна внимательность, ведь мы работаем в зоне повышенного риска, когда продолжает осуществляться движение по соседним путям. То есть, нужно следить за тех-

ники безопасности, за правилами охраны труда и при этом выполнять свою непосредственную работу.

В зависимости от обстоятельств на ликвидацию последствий схода совместно с восстановительными поездами могут направляться и другие службы.

– Это пожарные поезда, подразделения МВД, «скорые», – пояснил начальник восстановительного поезда станции Никитовка Сергей Фуриленко, отметив, что движение любого восстановительного и пожарного поезда имеет приоритет над всеми другими видами железнодорожного транспорта.

Боевые действия на Донбассе внесли свои коррективы в работу восстановительных поездов – добавились работы по демонтажу и монтажу объектов разрушенной инфраструктуры. Примером тому – демонтаж в июне 2017 года разрушенных в результате подрыва железобетонных строений моста автомобильного путепровода на 1077 км ПК 9 однопутного участка перегона Енакиево-Углегорск и последующий монтаж шести металлических пролетных строений моста в марте 2018-го.

В профессиональный праздник коллектив Донецкой железной дороги желает работникам восстановительных поездов крепкого здоровья, счастья, семейного благополучия и мира на родной земле.

Елена СУШКОВА

ИВЦ приглашает молодых и перспективных

Руководство Донецкой железной дороги предложило администрации Донецкого национального технического университета заключить договор на подготовку молодых перспективных кадров для информационно-вычислительного центра дороги.



– В настоящее время руководство ГП «Донецкая железная дорога» обратилось к руководству ГОУВПО «Донецкий

национальный технический университет» с инициативой привлечения студентов вуза по необходимым ИВЦ направ-

лениям подготовки, начиная с 3 курса обучения и до окончания обучения в магистратуре, – рассказала начальник информационно-вычислительного центра ГП ДЖД Татьяна Зиновец. – С целью адаптации к специфике работы железной дороги предлагается приглашать студентов для прохождения практики и выполнения практических заданий по тематике работы нашего предприятия. А после окончания вуза гарантируется трудоустройство молодых специалистов в ИВЦ Донецкой железной дороги на срок не менее 3-5 лет.

В современных условиях автоматизированные информационные системы являются неотъемлемой частью эксплуатационно-хозяйственной деятельности ГП «Донецкая железная дорога». И на информационно-вычислительный центр возложена реализация целого ряда важнейших задач. Среди них: внедрение и эксплуатация автоматизирован-

ных систем управления (АСУ), информационных технологий с целью повышения эффективности эксплуатационной работы железнодорожного транспорта; автоматизированная обработка финансово-бухгалтерской информации; техническое обслуживание средств вычислительной техники, локальной вычислительной сети дороги; осуществление учета взаиморасчетов с клиентами за перевозку грузов; оказание информационных услуг для предприятий, пользующихся транспортными услугами Донецкой железной дороги.

Специалистами ИВЦ ГП «Донецкая железная дорога» с начала 2017 года были разработаны и продолжают усовершенствоваться следующие системы: «Информационный сайт Донецкая железная дорога» – сайт, созданный для отображения учетной, отчетной информации для подразделений ГП ДЖД; «АС УВК» – автоматизированная система учета

взаиморасчетов с клиентами; «АС КВ» – автоматизированная система контроля вагонов. Постоянно ведется работа по доработке и сопровождению существующих автоматизированных систем для обеспечения эффективной работы подразделений ГП «Донецкая железная дорога».

– Однако в адрес информационно-вычислительного центра постоянно идут обращения от служб на разработку или доработку программного обеспечения и информационных справочников, – отметила Татьяна Зиновец. – ИВЦ испытывает острую потребность в привлечении специалистов, а именно программистов, поскольку одной из основных задач нашего подразделения является автоматизация перевозочного процесса. Мы надеемся на помощь в привлечении и закреплении молодых и перспективных кадров на ГП «Донецкая железная дорога» и в Донецкой Народной Республике.

Жизненные вехи Николая Свистунова



Детство Николая Свистунова пришлось на годы Великой Отечественной войны и послевоенный период восстановления. Отец не вернулся с фронта, и мать поднимала шестерых детей сама. Николай Трофимович помнит, как голодал и тяжело болел. Эти испытания закаляли мальчишку и буквально выковали стойкость, обостренное чувство справедливости, ответственность.

После окончания школы Николай сразу пошел работать. Устроился на станцию Иловайск башмачником.

— Это была самая тяжелая и самая опасная работа на дороге, — вспоминает Николай Трофимович. — Каждый башмак весил 8 кг, их надо было укладывать в безвагонное пространство. Я быстро «пристрелялся», и все получалось. Через два года меня перевели сцепщиком вагонов. Там я проработал 9 месяцев.

Когда Николаю Свистунову исполнился 21 год, он попал в бригаду составителей поездов. Из 12 человек был самым молодым. Начальник станции Виктор Ломоносов решил провести эксперимент — доверить должность составителя поездов смышленому пареню. Рискованный шаг оказался оправданным. Свистунов быстро перенимал опыт старших товарищей и уже через год стал лучшим составителем поездов на сети дорог.

Начиная с азов железнодорожного дела, Николай Трофимович смог досконально узнать специфику работы железнодорожника.

— Я интересовался работой и путейцев, и вагонников, и машинистов. Дела шли хорошо, и в 22 года мой портрет появился в газете «Гудок», — рассказывал юбиляр. — Приезжал корреспондент, фотографировал на рабочем месте. Зимой, помню, в колушке я был.

Огромное место в жизни Николая Свистунова занимает семья. В 19 лет от начал строить собственный дом. Делал все самостоятельно, от фундамента до крыши.

— В 1961 году я построил дом на 6 комнат. Потолки сделал трехметровые. С отделкой помогали сестры, — вспоминает Николай Трофимович. — Женился, а буквально через месяц после свадьбы пришла повестка в армию. Попал в спецшколу по подготовке командиров стартовых расчетов для ракетных войск в Крыму. После окончания обучения два года был инструктором политотдела дивизии.

Домой Николай привез грамоту ЦК ВЛКСМ. Снова устроился на железную дорогу составителем поездов, потом стал маневровым диспетчером, поступил на заочное отделение Донецкого государственного университета. Выбрал исторический факультет.

Несколько лет подряд Свистунов избирался секретарем комсомольской организации предприятия. Вместе с начальником Иловайского отделения дороги Ионом Георгиевичем Казариновым организовывал молодежь на субботники, на строительство хозспособом Красного уголка, двух квартирных коттеджей, спортивной площадки. Тогда же на станции была возрождена художественная самодеятельность.

1971 год стал одним из важнейших в жизни Николая Свистунова. Неожиданно поступило предложение выставить свою кандидатуру на выборы председателя Иловайского горисполкома.

— Мне было тогда 32 года. Меня хорошо знали на дороге благодаря общественной деятельности и доверяли как специалисту, который знаком со спецификой работы на железной дороге. По прошествии нескольких лет мы с Ионом Казариновым снова оказались в одной обойме, — вспоминает Николай Трофимович. — Мы оба горели желанием коренным образом изменить облик города железнодорожников и начали с детальной планировки центральной части Иловайска. Главная улица Шевченко имела узкую про-

21 ноября заслуженный работник транспорта Николай Трофимович Свистунов отпраздновал 80-летний юбилей. Свой трудовой путь он начал на Донецкой железной дороге в 1956 году. Потом отслужил в армии, окончил Донецкий государственный университет. С 1971 по 1982 год был председателем Иловайского горисполкома. С 1982 по 1992-й работал в райпрофсоже Иловайского отделения дороги. А с марта 1992-го до ухода на заслуженный отдых в 2011 году возглавлял дорпрофсоюз Донецкой ордена Ленина железной дороги.

езжую часть, однометровые тротуары, покосившиеся деревянные заборы частного сектора. Унылый вид создавало и большинство неказистых жилых домов и других построек. Наши намерения о застройке центральной части города поддержал начальник Донецкой железной дороги Виктор Приклонский. В то время он представлял интересы Иловайска как депутат в Донецком областном Совете народных депутатов.

Уже скоро на новые площадки было вынесено строительство хлебозавода, рынка, торговых баз. А в центре появились современные здания отделения дороги, нового вокзала, станции юных техников, машиносчетной станции, дом быта, ресторан, поликлиника на 760 посещений, общежитие, библиотечный комплекс, три магазина, дом отдыха локомотивных бригад, детский комбинат на 280 мест. Кроме этого, в центральной части города возвели 4 девятиэтажки и 12 пятиэтажек.

Огромные усилия были приложены для решения острых для Иловайска проблем — обеспечения жителей питьевой водой и создание новых очистных сооружений. В течение 6-ти лет мы настойчи-

во добивались строительства газопровода.

С большим размахом в Иловайске велись работы по благоустройству и озеленению. С 1971 по 1981 годы в городе было построено 28 километров дорог с твердым покрытием, 17 километров тротуаров, оборудованы уличным освещением 21 километр улиц и переулков.

В те годы облик Иловайска менялся на глазах. Город становился красивее, чище, уютнее. В парке культуры и отдыха было установлено колесо обозрения и другие аттракционы. Многие делались в Иловайске для организации досуга железнодорожников: Дворец культуры всегда славился своими коллективами художественной самодеятельности.

В 1982 году Николай Свис-

тунов стал заместителем председателя райпрофсожа Иловайского отделения дороги, а через 7 лет возглавил профсоюзную организацию Донецкой железной дороги.

Время было непростое, начались забастовки на предприятиях. Железную дорогу лихорадило не меньше чем угольщиков и металлургов. Николай Свистунов был избран председателем стачкома Донецкой железной дороги и сделал все возможное, чтобы проблемы решались конструктивно, путем диалога. Благодаря его усилиям не были остановлены перевозка угля в период акций протеста.

В 90-х, когда вся страна разваливалась, Свистунов вместе с начальником Донецкой железной дороги Александром Кожушко начал строить жилье.

— За три года на Донецкой железной дороге был установлен рекорд по строительству жилья. Сдано 4 тысячи 100 квартир, 12 тысяч человек получили жилье, — рассказывает Николай Трофимович. — Чтобы было нагляднее, представьте себе пятиэтажный дом длиной 4 км 100 м!

Главными составляющими успеха профсоюзного лидера Николая Свистунова называют поддержку людей и смелость.



Гладковского от занимаемой должности. Настроение упало, но пресс-конференция все равно состоялась. Мы рассказали журналистам о своей работе, об обстоятельствах происходящего. Затем провели пленум профсоюза, отправили десятки телеграмм президенту, премьеру, в Верховную Раду, министру транспорта с требованием прекратить беззаконие и восстановить в должности начальника Донецкой железной дороги Генриха Гладковского. Проводили митинги с выступлениями представителей коллективов, гудками локомотивов. Борьба была жесткая. Выехали делегацией в Киев, где пытались решить вопрос на самом высоком уровне. И решили! Действие указа приостановили, и Генриха Гладковского вернули на должность.

Не остался в стороне Дорпрофсоюз во главе с Николаем Свистуновым, когда было принято решение об увольнении 98-ми проводников вагонов. Боролся с идеей бездумной приватизации вокзалов, локомотивных и вагонных депо.

— Горжусь тем, что за 20 лет, на протяжении которых я был председателем Дорпрофсожа, с Донецкой железной дороги

по сокращению штата по основной деятельности не был уволен ни один человек, — говорит юбиляр. — В то время, когда везде шли сокращения, мы искали возможность сохранить рабочие места. Предложили не трудоустраивать новых людей, кроме молодых специалистов. Разработали программу занятости, которая позволила создавать рабочие места дополнительно для подобно-вспомогательной деятельности. Делали все, чтобы не допустить сокращения.

В день восьмидесятилетия Николая Трофимович принимал поздравления от людей, которые работали вместе с ним. Они вспоминали о том, что удалось сделать за долгий и такой непростой период работы вместе с Николаем Свистуновым.

Руководство ГП «Донецкая железная дорога», Профсоюз работников Донецкой железной дороги и весь многотысячный трудовой коллектив Донецкой магистрали искренне поздравляют юбиляра с 80-летием, желают крепкого здоровья, долгой и счастливой жизни, наполненной радостными событиями и весомыми достижениями.

Елена СУШКОВА,
Виктория ШЕВКУНОВА

Праздник креативных и талантливых

В первую неделю ноября осенние будни в Иловайске традиционно раскрасили уникальные работы талантливых мастеров-железнодорожников и членов их семей. В этом году в рамках IV ежегодного Фестиваля народного прикладного искусства «Город мастеров» свои работы представили более 80 умельцев.

В выставочных залах Дома науки и техники СМЭУ Иловайск посетители могли увидеть разнообразные картины – вышитые бисером и лентами, крестиком и гладью, изготовленные из шерсти, а также кухонную утварь, женские

Ясиноватой и Макеевки. Многие техники в этом году у нас представлены впервые.

Полубоковаться шедеврами, созданными руками железнодорожников, могли все желающие на протяжении недели. А в последний день фестиваля, 4 ноября, прошла торжественная церемония награждения участников. Все они получили именные дипломы, медали и ценные подарки. Лучшим мастером награды вручили руководители дороги и ПРОФДОНЖЕЛ.

Со словами благодарности к организаторам и участникам фестиваля обратился генеральный директор ГП «Донецкая железная дорога» Владимир Кабаций.

– Прежде всего, хочу поблагодарить жителей города Иловайска и организаторов фестиваля «Город мастеров», – сказал он. – Сегодня я увидел много действительно замечательных, талантливых, уникальных работ. Это в очередной раз доказывает, что самое главное богатство нашего края, соль земли – это люди.

Владимир Кабаций заверил, что руководство Донецкой железной дороги будет и в дальнейшем поддерживать творческие начинания, поощрять их.

Председатель профсоюза работников Донецкой железной дороги Сергей Лесовой отметил, что «Город мастеров» с каждым годом собирает все больше талантливых людей, которые радуют и удивляют зрителей новыми работами.

– Уже 4 года прошло с момента организации первого фестиваля, – напомнил Сергей Лесовой. – Тогда с этой сцены звучали пожелания развивать его, приумножать число участников. Сегодня мы с уверенностью можем сказать, что цель достигнута. География фестиваля расширяется, к нему присоединяются мастера из других городов. Я хочу обратиться ко всем участникам с пожеланием продолжать начатое дело, ну, а мы поддержим!

После долгих обсуждений, основываясь на комментарии в книге отзывов, собственные впечатления и мнение руководства Донецкой железной дороги, главную награду – «Гран-при Фестиваля» получила Наталья Перележная за черно-белый вышитый крестом портрет первого главы Донецкой Народной Республики Александра Захарченко. К сожалению, по состоянию здоровья мастерица не смогла приехать на церемонию награждения, поэтому о ее работе нам рассказала Людмила Дейниченко.

– Портрет мы разместили в центре зала. Благодаря тонкому сочетанию



цветов и оттенков Александр Владимирович смотрит с него, как живой, – восхищается работой Людмила Дейниченко. – История этого портрета очень интересная. Наталья Дмитриевна Перележная задумала его еще год назад, но к прошлогодней выставке вышить не успела. Александр Захарченко должен был принять участие в одном из мероприятий в Иловайске, и эту картину планировали ему подарить. Но не сложилось....

Бывший машинист выполняет уникальные вазы и корзины, технику плетения которых еще никто из мастеров повторить не смог.

– Для меня это занятие – настоящее удовольствие, – делится впечатлениями Владимир Бондаренко. – Это и творчество, и в хозяйстве помогает, ведь пластиковой бутылке сносу нет. Мне их приносят друзья и знакомые. Особый дефицит – цветные бутылки.

В номинации «Чудо-петелька» лучшей признана вышивка лентами Валерии Удовиченко. В номинации «Краски души» отмечены работы Елены Ионовой: вышивка крестом, изделия из бисера, вязание крючком. Елена Ионова является мастером международного класса, ее работы по праву можно считать уникальными, так как выполнены они без единого узелка. Именно она является автором репродукции знаменитой картины Рафаэля «Сикстинская мадонна», которая запомнилась посетителям выставки своей масштабностью.

В номинации «Детский мир» награду получил коллектив детского сада № 12 «Ромашка», представивший на выставку работы из бисера и вязаные игрушки.

За особое участие в организации IV ежегодного Фестиваля народного прикладного искусства «Город мастеров» оргкомитет наградил активистку и мастерицу Галину Лукину.

Пенсионерка-железнодорожница Галина Лукина занимается вышиванием с самого детства, но свое мастерство оттачивает всю жизнь. Началось все с занятия для души, но постепенно шедевры мастерицы стали пользоваться огромной популярностью.

– В фестивале я участвую с самого его начала – 2015 года. У нас вся семья занимается рукоделием, – рассказала мастерица. – У меня и дочь вышивает, а в этом году я принесла вышивку своей внучки. В этом году я выставила несколько работ. Все они вышиты крестиком по мотивам картин западно-европейских художников: «Диана и Купидон», «Двое на качели», «Роза».

– Каждый участник с любовью рассказывал о том, как он делал каждую работу, и оказалось, что каждая из них – это отдельная история, – говорит Людмила Дейниченко. – Мы же, услышав их, прониклись особым уважением к работам. Я горжусь каждым участником Фестиваля. Желаю всем им крепкого здоровья, благополучия, терпения и, самое главное, вдохновения! Хочу отметить, что в этом году было представлено много работ, выполненных мужчинами. Для нас это тоже очень важно!

Как инициатору и главному организатору фестиваля директору Дома науки и техники СМЭУ Иловайск Людмиле Дейниченко была вручена благодарность от руководства Донецкой железной дороги и ПРОФДОНЖЕЛ.

Елена СУШКОВА



украшения, игрушки и даже настоящую кольчугу, изготовленную из более чем 11500 колец.

Впервые фестиваль народного прикладного искусства «Город мастеров» был организован ровно через год после окончания ожесточенных боев за Иловайск. Тогда, в 2014-м, горожане спасались от обстрелов в бомбоубежищах и в одиночку, и семьями, и целыми домами. Там при свечах, под звуки рвущихся снарядов люди вязали и вышивали – просто чтобы отвлечься от ужасной действительности. Тогда никто и не подозревал, что работы, созданные в темных подвалах, станут основой уникального фестиваля «Город мастеров».

– Сначала предполагалось, что это будет иловайский фестиваль только для железнодорожников, но свои работы нам стали нести и члены их семей, и представители других профессий, – рассказала директор Дома науки и техники СМЭУ Иловайск Людмила Дейниченко. – В этом году фестиваль проводится в четвертый раз, и его география с каждым годом расширяется. Традиционно на выставке очень много работ мастеров из Иловайска, Харцызска и Дебальцево. Радует, что к ним присоединились умельцы из Донецка,



В номинации «Зрительские симпатии» оргкомитет фестиваля отметил Алексея Федосова, который представил на выставке свои работы из металла и дерева.

В номинации «Старейший участник» награды получили Надежда Алексеевна Довженко (вышивка крестом, вязание крючком) и Нина Павловна Кульбачная (вышивка крестом и гладью).

Для многих талантливых сотрудников Донецкой железной дороги и их родных IV Фестиваль народного прикладного искусства «Город мастеров» стал дебютом. Так, в номинации «Открытие фестиваля» были награждены сразу шесть мастеров: Алексей Торба (резьба по дереву), Наталья и Александр Васильевы (мыло ручной работы), Ирина Яфарова (мокрое валяние шерстью), Майя Широкова (пошив и вязание кукол на самовары), Екатерина Левченко (текстильные куклы для интерьера), Светлана Чемерис-Ковалева (картины шерстью, вышивка бисером).

В номинации «Необычное рядом» победил Владимир Бондаренко, который представил новую технику плетения из пластиковых бутылок. Владимир Андреевич начал заниматься этим необычным творчеством три года назад, сразу после выхода на пенсию.



Спортивные традиции ДФСК «Локомотив»

На балансе ГП «Донецкая железная дорога» находится большое количество социальных объектов, и крупнейший из них – ДФСК «Локомотив». Сегодня продолжаются восстановительные работы в спорткомплексе «Локомотив» в Дебальцево, получившем значительные разрушения в ходе боев за город. А в отремонтированных после обстрелов Дворцах спорта в Иловайске и Донецке уже занимаются железнодорожники и их дети.

Обновленный спорткомплекс «Локомотив» в Донецке открыл двери после завершения ремонтно-восстановительных работ два года назад – 6 декабря 2016 года. Капремонт длился два с половиной месяца, его выполняли специалисты СМЭУ №9 ГП «Донецкая железная дорога».

Спустя два года Дворец спорта выглядит прекрасно и заслуженно считается одним из лучших в Донецке. Здесь занимаются спортом работники Донецкой железной дороги и их дети, а также все, кто хочет вести здоровый образ жизни.

– В спорткомплексе всегда чисто, тепло и светло. В фойе, где взрослые ждут ребятшек с тренировок, красиво и удобно, – говорит Нина Степанова. – Я привожу на плавание внука. Он уже не первый год ходит в «Локомотив» и очень доволен.

По словам бабушки, мальчик буквально вырос на глазах, стал серьезнее и ответственнее, а главное – перестал болеть простудными заболеваниями и пропускать школу.

– Я сам когда-то занимался здесь, а теперь привожу дочь, – рассказал Николай Войтенко. – Этот спорткомплекс – часть

моих самых ярких детских воспоминаний. У меня было много друзей, с которыми мы вместе занимались плаванием, ездили на соревнования.

За месяц в ДС «Локомотив» приходят от 6 до 9 тысяч посетителей. Это и те, кто профессионально занимается спортом, и любители активного отдыха. Главное внимание уделяется работе с детьми, но и взрослые могут воспользоваться всеми возможностями для занятий спортом.

Сейчас во Дворце спорта работают бассейн, зал сухого плавания, футбольный и тренажерный залы. Здесь тренируются команды пятиборцев, пловцов, группы синхронного плавания. Инструкторы занимаются с группами здоровья.

В октябре были набраны две детские команды по мини-футболу. Под руководством тренеров Александра Бабия и Сергея Погодина юные футболисты отрабатывают удары по мячу и передачи. Ребята занимаются в секции недолго, но уже показывают неплохие результаты.

Фехтовальщики команды по современному пятиборью учатся мастерству у легенды донецкого спорта Виталия Ан-

дреевича Мезенцева. Виталий Мезенцев – заслуженный мастера спорта СССР, заслуженный тренер Украины, мастер спорта по фехтованию.

В ДС «Локомотив» пятиборцы занимаются с момента его открытия. Сегодня здесь тренируется новое поколение воспитанников Виталия Андреевича.

Талантливые ребята уже показали себя: взяли призовые места на XXV открытом традиционном республиканском турнире по фехтованию «Осень-2018», проходившем в Макеевке 18 ноября. В активе донецких спортсменов – серебро и бронза. В этом году наши фехтовальщики выезжали в Таганрог, Краснодар, Ростов, Могилев, где достойно представляли Донецкую Народную Республику на соревнованиях разного уровня.

Пока мы общались с фехтовальщиками, в бассейне полным ходом шли тренировки профессиональных пловцов и группы по синхронному плаванию. Тренеры и спортсмены выкладывались на все 100%, стараясь не тратить даром ни минуты. Дело в том, что для команд время пребывания в воде ограничено. Так получается из-за большого количества желающих потренироваться и тех, кто приходит сюда просто поплавать и отдохнуть.

– До войны мы занимались во Дворце молодежи «Юность», но он перестал работать из-за полученных разрушений, – рассказала старший тренер по синхронному плаванию Ольга Артеменкова. – Нас приютили здесь, и если бы не ДС «Локомотив», может, синхронного плавания в ДНР не существовало бы. Команду пришлось создавать сначала. Когда мы с тренером Ната-



льей Байдак пришли сюда, на первой тренировке у нас было всего четыре ребенка. Но за 4 года ситуация изменилась, сейчас желающих заниматься этим видом спорта очень много. Родители приводят малышей 6-7 лет, к нам также приходят девочки из других видов спорта – в основном, гимнастики и пловчихи.

Сегодня в активе команды синхронисток – призовые места на крупных международных соревнованиях. Этим летом они успешно выступили на Открытом первенстве Таганрога по синхронному плаванию. Участвовали две возрастные группы: 12 лет и младше, а также от 13 до 15 лет. В возрастной категории 12 лет и моложе чемпионками стали все, кто выполнял программу «соло».

– Было сложно соперничать с командами, которые изначально имели преимущества при подготовке, но мы все равно победили, – говорит Ольга Артеменкова. – Наш бассейн 25 метров, а соревнования проходят в пятидесятиметровых. Наши соперники тренируются именно в таких: это позволяет развивать большую скорость при выполнении элементов. В Донецке два 50-метровых бассейна, но один не функционирует, так как был разбит во время войны, а второй, в университете, закрыт на капитальный ремонт.

Старший тренер с особой теплотой рассказывает о своих воспитанницах, о характере

каждой спортсменки:

– Синхронное плавание – это многогранный вид спорта, очень сложный и невероятно красивый. Это не просто преданность любимому делу. Каждая группа, каждая пара должны работать идеально слаженно, буквально чувствовать друг друга. Без этого ничего не получится, так как большая часть движений выполняется вниз головой и под водой.

Ольга Артеменкова вместе со своей помощницей Натальей Байдак уже больше двадцати лет тренируют спортсменов. Они воспитали двух заслуженных мастеров спорта, восемь международных мастеров спорта, еще 34 человека имеют звание мастера спорта.

Большие надежды возлагаются и на сегодняшних учениц. Совсем скоро синхронистки будут представлять ДНР на III Открытом Кубке Крыма по синхронному плаванию. Соревнования пройдут с 28 ноября по 2 декабря в Евпатории.

Дворец спорта «Локомотив» для дончан – не просто спортивный комплекс. Это часть истории города и многих его жителей. Удобное расположение в центре города, хорошая оснащенность и уют привлекают сюда множество посетителей. Здесь всегда с радостью принимают профессиональных спортсменов и любителей, взрослых и детей.

Виктория ШЕВКУНОВА



Кубок дружбы - у футболистов Донецкой железной дороги

Первого ноября на стадионе «Локомотив» в Иловайске прошел товарищеский матч за Кубок дружбы между футбольными командами трудовых коллективов Государственного предприятия «Донецкая железная дорога» и Государственного унитарного предприятия Луганской Народной Республики «Луганская железная дорога».

От имени руководства дороги на торжественном открытии матча на Кубок дружбы команды игроков и их болельщиков приветствовал заместитель генерального директора ГП «Донецкая железная дорога» Александр Бондаренко.

– Сегодня замечательный день, который обязательно войдет в историю, – сказал он. – Этот дружественный матч очень важен для всех нас. Руководство Луганской железной дороги поддержало нашу инициативу, и это очень важно, потому что таким образом мы объединяем наши профессии, наши семьи.

Председатель профессионального союза работников Донецкой железной дороги Сергей Лессовой выразил надежду, что проведение таких матчей станет доброй традицией.

– Мы рады, что коллеги с Луганской железной дороги откликнулись на наше приглашение, – обратился он к командам и болельщикам. – Надеемся, это

не единственная подобная встреча, и сегодняшний матч будет иметь продолжение.

Свисток главного судьи – и началась игра. Сначала команды активно проверяли защиту друг друга. Точные пасы, недолгие атаки, попытки узнать соперника постепенно перешли в профессиональное футбольное состязание.

Уже на первых минутах футболисты Донецкой железной дороги забили гол в ворота луганчан. А еще через 15 минут после начала матча в ворота гостей был забит еще один гол. В итоге, благодаря слаженности в защите и атаке, команда ГП «Донецкая железная дорога» обыграла своих коллег из Луганска со счетом 7:0.

В состав сборной команды по футболу ГП «Донецкая железная дорога» вошли: Игорь Лебезнев, ДНЗ; Денис Загинский, электромеханик ШЧ-10; Илья Олейников, старший электромеханик

ЭЧ-7; Алексей Маков, электромеханик ЭЧ-7; Владислав Камышников, помощник машиниста ТЧ-19; Алексей Карачевцев, бригадир пути ПЧ-4; Сергей Касатенко, бригадир пути ПЧ-14; Олег Сучок, монтер пути ПЧ-5; Иван Кузиченко, монтер пути ПЧ-5(ПД-7); Игорь Холявка, монтер пути ПЧ-5; Сергей Ломаченко, монтер пути ПЧ-5; Александр Гусак, распорядитель работ ПМС-191; Вадим Семенов, Павел Егупов, Владимир Чирков, инструктор ФСК.

– Игра нашей команде очень понравилась, – поделился впечатлениями капитан сборной Донецкой железной дороги Владимир Чирков. – Соперники играли хорошо. Я считаю, что победа досталась нам благодаря тому, что мы усиленно готовились к матчу, тренировались. Кроме того, мы играем вместе и на большом поле, и в мини-футбол.

Главным условием успеха тренер сборной Донецкой железной дороги, и.о. директора ФСК Дебальцево Андрей Кирушкин считает сыгранность команды и опыт ее игроков.

– К матчу нельзя подготовиться за один-два дня, – отметил Андрей Кирушкин. – Мы занимаемся одной ко-

мандой уже на протяжении 10 лет. К сожалению, многие разъехались, но костяк остался. За счет опыта прошлых лет у нас есть сыгранность и навыки.

Луганчане тоже получили огромное удовольствие от игры и пообещали уже в следующем матче дать настоящий футбольный бой коллегам из ДНР.

– Игра была очень интересной, – рассказал капитан сборной Луганской железной дороги, начальник вагонного депо ГУП ЛНР «Луганская железная дорога» Виталий Левашов. – Мы, конечно, немного расстроены, но это спорт, и должен быть победитель. Сегодня это ребята с Донецкой железной дороги. Думаю, когда они приедут к нам в Луганск с ответной игрой, мы подготовимся и покажем лучший результат.

По итогам товарищеского матча сборная ГП «Донецкая железная дорога» заняла I место и стала обладателем Кубка дружбы.

В ближайшей перспективе наша сборная дороги примет участие в Республиканском турнире по мини-футболу за Кубок профсоюзов.

Елена СУШКОВА

Каменный цветок Донбасса

Осовремененный фасад, зеленые клумбы, удобный перрон, цифровые табло и квалифицированный персонал... Таким пассажиры видят Дебальцевский вокзал сегодня. Его история началась 139 лет назад – в далеком 1879 году. А 1 декабря 1878 года было введено в строй первое, деревянное здание вокзала.



Временная деревянная полтораэтажная постройка выполняла функции вокзала все то время, пока велось строительство каменного здания. Оно строилось с 1879 по 1893 годы по индивидуальному проекту и отличалось оригинальностью конструкций и неповторимостью архитектурных форм. Предположительно, автором проекта был архитектор Ю.С. Цауне.

На протяжении многих лет железнодорожный вокзал Дебальцево считается визитной карточкой города, аналога которому нет на сети железных дорог. Его величественное здание является памятником архитектуры.

В путеводителе «Спутник пассажира», изданном более ста лет назад, вокзал описывался так: «Огромное здание пассажирского вокзала Дебальцево красиво выделяется среди пустынной степной местности. Имеется большой зал для пассажиров 1-го и 2-го классов и отдельно – для путешествующих 3-м и 4-м классом. Прекрасный буфет со всякого рода яствами и напитками – один из лучших на линии Юго-Восточных железных дорог. Станция Дебальцево служит узловым пунктом для дорог каменноугольного района, поэтому пассажирская суতোлка на станции не прекращается ни на минуту».

В 1905 году станция Дебальцево подверглась крупной реконструкции: пассажирское движение было отделено от грузового, а существующая станция с тех пор использовалась только в качестве пассажирской. Отреставрированный вокзальный комплекс был введен в эксплуатацию в 1908 году.

В 1936 году к зданию вокзала была сделана пристройка – кассовый зал. Тогда же на вокзале Дебальцево началось социалистическое соревнование за культурное обслуживание пассажиров. Именно здесь зародился так называемый «аладинский метод» работы, названный в честь билетного кассира Петра Аладина, ставшего инициатором компостирования билетов транзитных пассажиров непосредственно в поездах. Молодой кассир стал встречать поезда на линии, когда они еще только подходили к пересадочной станции и там, в вагонах, во время движения стал компостировать билеты. Он брал с собой два фонаря, чтобы работать в темных вагонах. Петр принаровился к расписанию, определил станции, на которых нужно садиться, чтобы успеть обойти весь состав до прибытия на станцию назначения. Зачастую работа его длилась круглые сутки, с небольшим перерывом на сон где-нибудь в пути или на вокзале. До самой Великой Отечественной войны Петр Аладин был инструктором стахановских методов труда. А потом его направили учиться в столицу.

Неизгладимый след на судьбе дебальцевского железнодорожного вокзала оставили годы Великой Отечественной войны. Во время ожесточенных боев за город он сильно пострадал. Его восстановление началось после окончания войны, в 1946 году. А в 1953-м вокзал был полностью восстановлен и стал бесперебойно функционировать.

С течением времени пассажиропоток увеличивался, из-за чего возникла необходимость в расширении возможностей вокзала. В 2003 году началась реконструкция архитектурного здания и прилегающих построек. Были отреставрированы помещения кассового зала, зала повышенной комфортности, комнат длительного отдыха, административного корпуса и вестибюля. Отреставрированные помещения сохранили свою внутреннюю композицию, поскольку являются памятником архитектуры. В 2006 году к вокзальному комплексу было присоединено здание пригородного зала, соединенное с архитектурной частью изящной аркой.

В 2014-2015 годах дебальцевский вокзал снова опалило войной. Вокзальный комплекс был сильно разрушен, от обстрелов пострадала кровля, производственные постройки.

Летом 2018 года вокзал был полностью отреставрирован, его открытие было приурочено к празднованию 140-летия города Дебальцево. Все ремонтно-восстановительные работы выполнила Донецкая железная дорога.

Сейчас это высококомфортабельный железнодорожный вокзал, удачно объединивший историческое величие и современные технологии. Уже 10 лет, с 2008 года, бесшумным начальником обособленного подразделения вокзал Дебальцево является Светлана Кутакова.

От перрона вокзала ежедневно отправляется межреспубликанский поезд Ясиноватая-Луганск-Ясиноватая и 6 пар пригородных поездов. Для обслуживания пассажиров на вокзале работает 5 билетных касс: 2-основные и 3-дополнительные. Здесь пассажиры могут оформить проездные документы на поезда межреспубликанского и пригородного сообщения, а также на поезда, следующие по территории Российской Федерации.

Также на территории вокзала работает 4 просторных зала ожидания: зал для транзитных пассажиров, зал повышенной комфортности, пригородный и кассовый залы. На территории вокзального комплекса функционирует зал заседаний для проведения официальных мероприятий. На третьем этаже вокзального комплекса расположены комнаты длительного отдыха пассажиров.

**В ВАГОННОЕ ДЕПО ДЕБАЛЬЦЕВО-СОТИРОВОЧНОЕ
ГП «ДОНЕЦКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»
требуется на постоянную работу:**

- электрогазосварщики ручной сварки;
 - слесари по ремонту подвижного состава;
 - кузнецы;
 - фрезеровщики;
 - токари;
 - подсобные рабочие с дальнейшим обучением на слесарей по ремонту подвижного состава.
- За подробной информацией обращаться по телефону: 925-00-31-79 (отдел кадров вагонного депо Дебальцево-Сортировочное)

**ДОНЕЦКОМУ СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОМУ
ЭКСПЛУАТАЦИОННОМУ УПРАВЛЕНИЮ
требуется на постоянную работу:**

- слесари-сантехники;
 - слесарь-ремонтник (для работы в котельной).
- Телефон для справок: 2-22-79

**В ВАГОННОЕ ДЕПО ИЛОВАЙСК
ГП «ДОНЕЦКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»
требуется на постоянную работу:**

- электрогазосварщики ручной сварки;
 - слесари по ремонту подвижного состава;
 - кузнецы;
 - фрезеровщики;
 - токари;
 - подсобные рабочие с дальнейшим обучением на слесарей по ремонту подвижного состава.
- За подробной информацией обращаться по телефону: 9-17-32-69 (отдел кадров вагонного депо Иловайск)

**В ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЙ ПОЕЗД СТАНЦИИ ЯСИНОВАТАЯ
ГП «ДОНЕЦКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»
требуется на постоянную работу:**

- электрогазосварщики ручной сварки;
 - слесари по ремонту подвижного состава;
 - кузнецы;
 - фрезеровщики;
 - токари;
 - подсобные рабочие с дальнейшим обучением на слесарей по ремонту подвижного состава.
- За подробной информацией обращаться по телефону: 9-16-22-58 (отдел кадров вагонного депо Ясиноватая)

**ИЛОВАЙСКОЙ ДИСТАНЦИИ ПУТИ
ГП «ДОНЕЦКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»
требуется на постоянную работу:**

- маляр;
 - штукатур;
 - монтер пути;
 - мастер дорожный;
 - водитель (категории ВСД);
 - машинист экскаватора;
 - машинист несъемной дрезины.
- Справки по телефонам: 0713422987; 2-22-19

**В ЯСИНОВАТСКУЮ ДИСТАНЦИЮ ПУТИ
ГП «ДОНЕЦКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»
требуется на постоянную работу:**

- бригадир (освобожденный) по текущему содержанию пути;
 - инженер путеизмерительного вагона;
 - дорожный мастер; старший дорожный мастер;
 - машинист автогрейдера;
 - машинист экскаватора;
 - машинист снегоуборочной машины;
 - машинист несъемной дрезины ДГКу;
 - машинист МПБ;
 - монтер пути;
 - ремонтник искусственных сооружений;
 - сигналист.
- За подробной информацией обращаться по телефону: 9-16-22-19, 0713093384 (отдел кадров Ясиноватской дистанции пути) с 8-00 до 17-00

Сказка о найденном времени

Сто лет назад, 19 марта 1918 года, в США был принят Акт о стандартном времени и утверждено деление на часовые пояса. До этого в мире царила полная неразбериха: в каждом регионе было свое местное время. Все бы ничего, но бурными темпами развивались железные дороги, количество поездов росло, и из-за путаницы во времени участились аварии. Первой страной, которая приняла решение ввести одно стандартное время на всей своей территории, стала Великобритания. Затем эту инициативу подхватили другие страны: США, Канада, Новая Зеландия, Япония.

Предлагаем вашему вниманию несколько прелюбопытнейших фактов о часовых поясах.

Максимальный шаг. Пересекая границу Афганистана и Китая, часы нужно переводить сразу на 3,5 часа вперед. Это уникальное место. В мире нет ни одного другого участка, где временной шаг был бы таким большим.

Шесть времен в одном месте. Гималаи – само по себе место загадочное. С часовыми поясами здесь тоже все не просто. Этот горный массив пересекает несколько стран, в каждой из которых свое время. Получается, что, следуя вдоль горной гряды, часы пришлось бы переводить шесть раз. Сначала на 15 минут вперед на границе Индии и Непала, затем, наоборот, на час назад на непало-индийской границе, потом на 2,5 часа вперед на индо-китайской, далее – на границе Китая и Бутана на 2 часа назад, на бутано-индийской границе – на полчаса назад, а на границе Индии и Бирмы – на час вперед. Многих может удивить короткий временной шаг в 15 минут. Все дело в том, что Непал на протяжении долгого времени пытался обрести независимость, и другой часовой пояс – это еще одна попытка подчеркнуть это. Сначала разница во времени составляла 10 минут. Затем добавили еще 5 – очевидно, для лучшей независимости.

Один пояс вместо пяти. Китаю с его протяженностью полагается иметь пять часовых поясов. Так оно и было до 1949 года. Но потом пришедшая к власти Коммунистическая партия решила, что хватит и одной зоны, дабы предотвратить сепаратизм провинций и способствовать объединению страны. Это

добавило трудностей жителям многих регионов – на Тибете, например, солнце садится не раньше полуночи.

Рекордсмены по поясам. Территории девяти стран мира расположены сразу в нескольких часовых поясах. В России их 11, в Канаде и США – по 6, на территории Гренландии – 4. Австралия и Мексика имеют по 3 часовых пояса, Бразилия, Казахстан, Монголия и Демократическая Республика Конго – по 2. Единственная административно-территориальная единица в мире, территория которой разделена на часовые пояса, – это Республика Саха (Якутия). В ее составе целых три часовых пояса.

Зимой и летом. Переход на так называемое летнее время придумал Бенджамин Франклин. Единственной целью инициативы была экономия энергии. Во многих странах такая практика существует и по сей день. Некоторые государства, среди которых Китай, Индия, Сингапур, Грузия и Россия, со временем отказались от этой идеи. Жители австралийского острова Лорд-Хау переводят стрелки лишь на полчаса вперед, а в странах, расположенных около экватора, вообще нет такой необходимости, так как разница между летним и зимним временем практически незаметна.

Вне времени. На Южном и Северном полюсах все меридианы сходятся в одну точку, потому эти территории нельзя отнести ни к одному часовому поясу. Тем не менее, какое-то время исчисление там все-таки необходимо, хотя бы потому, что на полярных станциях живут и работают тысячи людей. Принято считать, что на обоих полюсах действует всемирное время по Гринви-



чу. Что же касается трудовых будней, то обычно сотрудники тех или иных станций используют время своих государств – для удобства.

Назад в будущее. Линия перемены дат проходит в Тихом океане по 180-му меридиану. Если пересекать ее с запада на восток, можно вернуться во вчерашний день, а при движении с востока на запад, наоборот, попасть на сутки вперед. Линия почти не затрагивает сушу и практически ровная. Но есть и отклонения, самое большое из которых находится в экваториальной части, где расположены острова Лайн, относящиеся к Кирибати. В 1995 году они были выделены в отдельный часовой пояс (UTC +14). Теперь здесь такое же время, как и на Гавайях, но с опережением на сутки. Жители этих островов первыми в мире встречают Новый год и новый день.

С островами Лайн также связана любопытная временная аномалия: максимальная разница во времени между часовыми поясами из-за них составляет 26 часов. Дело в том, что прежде часть этих территорий относилась к Великобритании, и часы здесь прибавлялись к австралийскому времени, другие же участки до сих пор входят в состав США, и время тут, напротив, убавляется в зависимости от американского континентального.

Время в космосе. В космосе нет часовых зон, поэтому определение точного времени – вопрос спорный. На Международной космической станции используется среднее время по Гринвичу. При этом через каждые 16 восходов и закатов иллюминаторы закрываются, чтобы создать видимость ночного затемнения. Команда просыпается в 7 утра, рабочий день длится порядка 10 часов, а во время визитов шаттлов экипаж МКС временно переходит на полетное время шаттла – оно привязано не к часовому поясу, а лишь ко времени старта космического челнока. Для сохранения трудоспособности в ожидании шаттла экипаж МКС заранее сдвигает время сна, а потом возвращается к прежнему режиму.

Два формата. В мире существует два временных формата – GMT (Greenwich Mean Time или Greenwich Meridian Time) и UTC (Universal Time). GMT – некая стандартизированная отправная точка для каждого из существующих часовых поясов, измеряемая от линии Гринвичского меридиана. Сутки по этому формату отмеряют от полудня до полудня. Стандарт UTC был придуман в 1925 году, а в 1972-м его признали мировым и основным для международного учета. Точкой отсчета по UTC стала полночь. Разница между GMT и UTC – менее секунды.

					«Пер Гюнт», «Шехерезада»		Пчелиные				
В.Этуш (роль)	Вид ремонта одежды	Отечественн. холодильник	Дипломат					Голос		Геометрическое ...	
			Светский прием		Большое зеркало		Ее пускает в глаза обманщик				
Их повышают доярки	Детский врач	Любитель азарта					Франц. писатель	Купон		Ледовое ристалище	
			Ее моет мама		Аграрий Тувы					«Оружейная масть»	
Рыбные консервы	Европеец				Курорт, Краснодарский край						
					Екатерина в детстве						
Ехал... через реку	Резервуар для чертей					Сказочный ветеринар	На лбу Аргуса				
					Мелкий стукач						

Тук-тук километров в час

Первые вагоны ребенок считает вместе с родителями. Когда же он становится взрослым, он может заняться более увлекательными вычислениями.

1500000 км – примерно такое расстояние придется преодолеть, чтобы проехать по всем железным дорогам мира. Этот путь в 4 раза длиннее, чем расстояние до Луны.

5072 метра над уровнем моря – на такую высоту поднимается состав Цинхай-Тибетской железной дороги в Китае. В горах трудно дышать, поэтому в вагоны подкачивают кислород, а пассажирам раздают кислородные маски.

240 метров ниже уровня моря – самая низкая точка, на которую опускаются поезда в тоннеле под проливом Цугару, соединяющим японские острова Хонсю и Хоккайдо. В стенах туннеля есть прозрачные панели, чтобы пассажиры могли любоваться подводным миром.

9288 км проезжает пассажир в поезде Москва-Владивосток. Это самый длинный

беспересадочный маршрут в мире. Поезд пересекает границу Европы и Азии, 7 часовых поясов, 14 областей и 16 крупных рек.

16 тонн – с такой силой давит воздушный поток на человека, стоящего между встречными поездами.

Если поездка затянулась и стало скучно, можно заняться определением скорости движения поезда по стуку колес. Для этого нужно подсчитать, сколько раз за одну минуту раздастся характерное «тук-тук». Полученное число умножаем на 25 (это длина одного рельса в метрах) и делим на два (один и тот же стук проезжают сначала передние, а затем задние колесные пары вагона). Результат – расстояние, которое поезд проходит за одну минуту. Теперь несложно перевести скорость в километры в час: умножаем полученный результат на 60 (минут) и делим на 1000 (метров).

Поезд проходит за одну минуту. Теперь несложно перевести скорость в километры в час: умножаем полученный результат на 60 (минут) и делим на 1000 (метров).

Отвечать на сканворд
По горизонталу: Штопка, Трюмо, Шапк, Пыль, Райт, Удоч, Арам, Грек.
По вертикали: Ледяной Океан, Игрок, Рама, Амташе, Камя, Сююта, Рабле, Со-
прано, Тапон, Тело, Луки, Катьок.