



Тактика развития вагонного хозяйства – совместное решение поставленных задач

В первом квартале 2019 года службой вагонного хозяйства ГП «Донецкая железная дорога» стабильно наращивались объемы депоовского ремонта. В апреле на 40% увеличен план текущего ремонта вагонов. Для реализации стоящих перед службой задач необходимо оптимизировать работу ее обособленных подразделений. Об этом говорили участники семинара, проходившего в вагонном депо Ясиноватая 5 апреля.

Заместители по ремонту и эксплуатации вагонов, инженеры по приемке вагонов ВЧД Иловайск, Дебальцево и Ясиноватая обменивались опытом и вместе с руководителями службы вагонного хозяйства ГП «Донецкая железная дорога» искали пути повышения качества текущего и депоовского ремонтов. По единодушному мнению участников семинара, это во многом зависит от состояния специального оборудования на предприятиях и его сервисного обслуживания.

Сейчас этот вопрос стоит очень остро, так как во время боевых действий 2014-2015 годов в вагонных депо Иловайск и Дебальцево значительная часть оборудования получила серьез-

ные повреждения. В результате, к примеру, в тележечном цехе и на участке автоматического контрольного пункта ВЧД Иловайск ряд операций приходится выполнять вручную.

– Наша задача – выяснить, что сегодня можно улучшить в работе, какие технологии наладить на местах, – пояснил начальник вагонного депо Ясиноватая Валерий Ковалевский. – Многие из того, что есть у нас, может применяться и в других депо. Это будет способствовать повышению качества работы в нынешних непростых условиях.

Ясиноватцы готовы помочь коллегам внедрить технологию холодной распрессовки и напресовки подшипников, освоить разработанную в эксперимен-

тальном цехе депо методику электронагрева заклепок при установке фрикционных накладок, другие технологии. Есть чем поделиться и другим вагонным депо. Например, в Дебальцево всегда была на высоком уровне дефектоскопия.

В ближайшей перспективе в обособленных подразделениях службы вагонного хозяйства планируется внедрить многие технологические решения, применяемые в вагонном депо Ясиноватая. Это позволит решить проблему нехватки деталей, необходимых для ремонта вагонов.

– В настоящее время в вагонном депо Ясиноватая действует линия по производству крышек люков грузовых полувагонов, благодаря чему нам удалось несколько стабилизировать ситуацию с обеспечением исправными крышками люков, – отметил заместитель начальника службы вагонного хозяйства ГП «Донецкая железная дорога» Николай Котов. – Сейчас подходит к завершению работа по созданию гидравлического пресса усилием 120 тс с размером рабочего стола 1800 мм. Это

оборудование позволит значительно снизить себестоимость изготовления крышек люков, так как полотно для них мы уже не будем закупать, а станем изготавливать самостоятельно.

Следует особо отметить, что эта линия, включая гидравлические прессы и оснастку, полностью разработана конструкторами вагонного депо Ясиноватая. Оборудование изготовлено здесь же в экспериментальном цехе.

В 2019 году линия по изготовлению крышек люков грузовых полувагонов будет изготавливаться и в вагонном депо Дебальцево-Сортировочное, а помогут в ее создании ясиноватские специалисты.

Сегодня в вагонном депо Ясиноватая изучается возможность изготовления тормозных рукавов. Как рассказал начальник ПТО вагонного депо Ясиноватая Роман Ковалевский, у нас в Республике их никто не выпускает, и сегодня остро ощущается дефицит этой продукции.

– Большая часть оборудования для такой производственной линии у нас есть. Осталось доработать отдельные вопросы, – сказал он.

Дороге необходимы инвестиции для развития и модернизации производства

Каковы перспективы выплаты премии по итогам года, существует ли вероятность возвращения к неполной рабочей неделе, будут ли сохранены надбавки и доплаты? Эти и другие вопросы задали генеральному директору ГП «Донецкая железная дорога» Владимиру Кабацию и заместителю председателя ПРОФДОНЖЕЛ Андрею Писаренкину журналисты газеты «Железнодорожник Донбасса» в ходе очередной, уже ставшей традиционной, встречи с руководством.

Перспективы выплаты так называемой 13-й зарплаты обсуждаются в коллективе дороги с конца прошлого года. Вопрос о том, почему при выполнении плана по перевозкам приказ о выплате премии по результатам 2018 года так и не увидел свет, мы адресовали генеральному директору ГП «Донецкая железная дорога» Владимиру Кабацию.

— Дорога действительно завершила 2018 год с выполнением всех качественных и количественных параметров эксплуатационной работы, — рассказал он. — Общие доходные поступления, полученные от грузовых и пассажирских перевозок, а также подсобно-вспомогательной деятельности, превысили плановый показатель на 3,8%. Но чистый финансовый результат по итогам года — отрицательный. Объясняется это тем, что в 2018 году произошел значительный рост расходов, и их львиная доля пришлась на фонд оплаты труда. Напомню, что контингент, укомплектованный до штатной численности, увеличился на 21,3%. Кроме того, ощутимо вырос уровень среднемесячной заработной платы. Если на начало 2017 года средняя зарплата по дороге составляла 7495 руб., то к концу 2018-го она увеличилась на 58,1% — до 13330 руб.

В результате у нас сложилась ситуация, когда, перевыполнив план по доходным поступлениям, дорога закончила год с убытком более 390 млн рублей. При этом нужно отметить, что за счет роста объема перевозок и применения повышающего коэффициента с января по июль 2018 г. убыток в сравнении с 2017 годом был снижен более чем на 539 млн руб.

Таким образом, получив отрицательный финансовый результат, дорога не имеет возможности для выплаты так называемой «тринадцатой». Напомню, что в соответствии с «Положением о выплате вознаграждения по итогам работы за год работникам ГП «Донецкая железная дорога» (Приложение №8 коллективного договора) выплата вознаграждения производится при условии обеспечения выполнения объема работы (перевозок, товарной продукции, реализации и прочие) за год и наличия прибыли в целом по дороге.

Тем же объясняется и тот факт, что в течение последних нескольких месяцев не производится начисление премии за основные результаты хозяйственной деятельности. Согласно действующим положениям коллективного договора для премирования работников ГП «Донецкая железная дорога» за основные результаты хозяйственной деятельности необходимо обязательное условие: наличие чистой прибыли в целом по дороге. К сожалению, ее у нас пока нет.

Еще один вопрос, который тревожит работников дороги, касается вероятности возвращения к неполной рабочей неделе. Несколько недель назад в социальных сетях появилась информация о том, что одно из республиканских промпредприятий якобы было приостановлено, а работники отправлены в «домашний простой», что заставило заволноваться и железнодорожников.

— Я со всей ответственностью заявляю, что возвращение дороги к режиму 4- или 3-дневной рабочей недели — не более чем домыслы, — заверил Владимир Кабаций. — Донецкая железная дорога обслуживает предприятия горнодобывающей, металлургической, строительной и других отраслей промышленности Донецкой Народной Республики. Нами заключено более полутора сотен договоров с грузоотправителями и грузополучателями, и все они сегодня действуют. Наши показатели по погрузке и транзиту плавнo растут. Если в январе дорога грузила 34 тыс. тонн в сутки, в феврале — 40 тыс. тонн, то в марте мы достигли среднего показателя 50 тыс. тонн в сутки, выйдя на уровень прошлого года.

При этом генеральный директор особо подчеркнул, что для обеспечения нормального производственного процесса предприятию требуются значительные финансовые средства:

— Сейчас мы зарабатываем ровно столько, сколько тратим, денег на развитие не хватает. Для развития и модернизации нужны инвестиции со стороны, но пока их нет.

Дорога работает в сложнейших условиях: процент износа основных фондов приближается к 98%. В том числе по машинам и оборудованию показатель износа составляет почти 100%, электровозов и тепловозов — 96%. Коэффициент износа верхнего строения пути превышает 85%. Плюс к этому — продолжается восстановление объектов железнодорожной инфраструктуры, разрушенных в результате боевых действий.

— У нас есть несколько очень важных объектов, которые требуют неотложного решения, — рассказал Владимир Кабаций. — Так, на реконструкцию производственной мазутной котельной локомотивного депо Иловайск с переводом на газ нам нужно направить 44 млн руб. На восстановление кровли цеха легких металлических конструкций локомотивного депо Дебальцево-Пассажи́рское требуется 22 млн руб. И мы понимаем, что, если в этом году ее не отремонтировать, то в следующем ситуация еще больше усугубится. 1 апреля начались работы по капитальному ремонту платформы и вокзала станции Углегорск. Они серьезно пострадали от обстрелов в 2015 году. Сегодня по Углегорску осуществляется пересадка пассажиров на поезда, следующие в сторону Дебальцево, Горловки, Никитовки. Улучшив техническое состояние вокзального комплекса, мы обеспечим людям комфорт и безопасность.

Продолжая разговор о проблемных вопросах, требующих серьезных финансовых вложений, генеральный директор акцентировал внимание на путевом хозяйстве. По его словам, в первую очередь дорога будет направлять средства на приобретение материалов верхнего строения пути:

— Службе пути необходимо активизировать ремонтные работы, чтобы повысить пропускную способность участков, обеспечить безопасность движения



поездов. Для реализации этой задачи только в нынешнем году необходимы вложения порядка 1,5 млрд рублей.

Еще 1 миллиард рублей необходимо вложить в 2019 году для обеспечения результативной работы вагонного хозяйства. Как отметил Владимир Кабаций, сегодня служба вагонного хозяйства достойно справляется с поставленными задачами. Четко выполняется план по деповскому и текущему ремонту. Ее обособленными подразделениями подготовлено 22 оборотных маршрута, а это 1100 вагонов, которые обеспечили дороге дополнительные денежные поступления.

Для обеспечения стабильности перевозок на наиболее загруженных участках предприятия необходимо расширять парк локомотивов. Так, за 2017-2018 годы дорога взяла шесть локомотивов в аренду с правом выкупа. В текущем году планируется получение еще двух электровозов ВЛ80т на условиях субаренды с правом выкупа.

— Чтобы смело смотреть в будущее, нам нужно за 4 года вложить в локомотивное хозяйство более 5,5 млрд рублей, — рассказал генеральный директор. — Назову только несколько цифр. Капитальный ремонт одного тепловоза серии ЧМЭЗ стоит порядка 11 млн рублей; одной секции магистрального двухсекционного тепловоза 2ТЭ116 — 40 млн рублей. К сожалению, у дороги нет возможности выполнять такие работы своими силами, и на капремонт локомотивы нужно отправлять в Луганск или на заводы Российской Федерации.

Кстати сказать, уже в ближайшее время ожидается возвращение из капитального ремонта на одном из российских заводов двух тепловозов ЧМЭЗ. Они будут направлены в локомотивное депо Дебальцево-Пассажи́рское.

Значительные средства будут направлены на обеспечение хозяйства электроснабжения.

— В этом году мы восстанавливаем электрификацию по Дебальцевскому узлу, параллельно с коллегами из Луганской Народной Республики проводим работу по воссоединению электросети, — рассказал Владимир Кабаций. — Наши энергетики занимаются восстановлением устройств контактной сети по станции Дебальцево-Сортировочное, на участке Дебальцево-Сортировочное-Углегорск, на перегонах Дебальцево-Чернухино и Дебальцево-Депрерадовка. Луганчане идут со стороны Коммунарска и Мануиловки до Депрерадовки. Для обеспечения нормального движения поездов на элек-

тротяге на данном участке восстанавливается тяговая подстанция Дебальцево. В настоящее время проводятся подготовительные работы. В прошлом году был заключен договор с ООО «ТрансСетьПроект-Электро» (г. Санкт-Петербург), составлен график поставок оборудования для распределительного устройства 3,3 кВ. В апреле мы ожидаем окончательную поставку оборудования и в апреле-мае планируем начать монтаж и провести пусконаладочные работы. Ввести объект в эксплуатацию планируется до конца июня. Восстановление электротяги на этом участке позволит двигаться электровозным ходом до Луганска. Сейчас мы доезжаем из Ясиноватой до Дебальцево электровозом, а чтобы следовать дальше, цепляем тепловоз. Переход на электрическую тягу снизит себестоимость грузовых и пассажирских перевозок.

В заключение генеральный директор еще раз подчеркнул, что, несмотря на трудности, дорога продолжит выполнять взятые на себя обязательства.

— В силу сложного финансового положения у нас сейчас нет возможности брать на себя дополнительные обязательства по колдоговору, — сказал он. — Но назад мы не отступаем. А как только работа предприятия стабилизируется, мы снова шаг за шагом станем двигаться вперед в расширении социальных гарантий и льгот.

Как отметил заместитель председателя ПРОФДОНЖЕЛ Андрей Писаренкин, в основном пункты коллективного договора дороги выполняются, и это было отмечено на конференции трудового коллектива. При этом он обратил внимание, что есть пункты, которые трактуются по-разному.

— Это мы видим по обращениям и со стороны работников, и со стороны руководителей на местах, — сказал он. — Буквально перед конференцией мы давали разъяснения по медосмотрам в части проведения дополнительных исследований. Что касается оплаты за прохождение профосмотров, дорога выполняет эти обязательства. Что же касается дополнительных исследований (УЗИ и т.п.), они требуются не для всех профессий и не для всех представителей конкретных профессий.

Среди вопросов, требующих уточнения, Андрей Писаренкин назвал порядок определения фактической занятости работников на работах с вредными и тяжелыми условиями труда, оплаты учебных отпусков и многие другие.

Внимание и бдительность чрезмерными не бывают

Внимательность, наблюдательность, оперативность и ответственность. Эти качества стали главными для путейцев, энергетиков, связистов и других работников Донецкой железной дороги, работающих в местах недавних боевых действий. Особую актуальность этот вопрос безопасности приобретает весной, когда под сошедшим снегом нередко обнаруживаются взрывоопасные предметы.



Только с начала 2019 года на территории дороги было выявлено три взрывоопасных предмета. Все они были обнаружены работниками путевого хозяйства. К счастью, обошлось без жертв...

Утром 11 марта на железнодорожном перегоне Амвросиевка-Квашино в полосе отвода была обнаружена граната. Опасную находку заметил монтер пути 3 разряда 10 околотка Иловайской дистанции пути Вячеслав Федотов.

Наша бригада проводила плановые работы по выправке и рихтовке пути, – рассказал он. – Чтобы пропустить проезжающий состав, мы отошли на безопасное расстояние к полосе отвода, и я увидел гранту. Она была хорошо заметна, лежала буквально в паре метров от дороги, которая ведет к Андреевскому хутору. Запала видно не было, но ошибиться я не мог. Сразу же сообщил о находке дорожному мастеру.

Перегон Амвросиевка-Квашино был закрыт для движения. Об обнаружении взрывоопасного предмета было сообщено в военную комендатуру, МЧС и полицию. Прибывшие специалисты установили, что это – граната РГД. Боеприпас изъяли, и перегон был открыт для движения поездов.

У меня это уже не первая находка, – отметил Вячеслав Федотов. – В 2016 году я заметил закладку прямо под рельсом.

Руководство и профсоюзный комитет Иловайской дистанции пути направили ходатайство о поощрении Вячеслава Федотова за грамотные действия при обнаружении взрывоопасного предмета.

Еще одна опасная находка была обнаружена 15 марта на перегоне

Булавин-Углегорск во время работ по вырубке кустарников. В теле насыпи ее заметил дорожный мастер Николай Груберт.

– На работе, да и не только, я стараюсь быть максимально внимательным, – объяснил Николай Васильевич. – Что делать в случае обнаружения взрывоопасного предмета, мне хорошо известно: у нас повсюду памятки развешены, инструктажи проводятся. Первым делом я сообщил о нем коллегам и руководству, мы оградил опасное место и стали ждать приезда представителей компетентных органов.

На место происшествия прибыла бригада МЧС и саперы. Они установили, что найденный предмет – хвостовая часть мины 82 калибра, которая, к счастью, не представляла опасности.

Спустя несколько дней, 19 марта, взрывоопасный предмет был выявлен во время выгрузки рельсов на перегоне Иловайск-Кутейниково. Дорожный мастер Алексей Конопленко обнаружил его в нескольких метрах от железнодорожного полотна.

– Я заметил, что в траве лежит что-то похожее на снаряд, и сразу же сообщил об этом начальнику дистанции пути и сменному технику, – рассказал Алексей Николаевич.

О находке сразу же уведомили соответствующие структуры. Прибывшие на место происшествия сотрудники МЧС и комендатуры установили, что это – сработанный подствольник гранатомета, и угрозы безопасности нет.

В сложившихся обстоятельствах главный акцент в работе с сотрудниками обособленных и структурных подразделений делается на информированность. Ежемесячно на До-

нецкой железной дороге проводятся занятия по гражданской обороне и чрезвычайным ситуациям, где, среди прочего, рассматривается порядок действий при обнаружении взрывоопасных предметов.

Кроме того, на предприятии действует Инструкция о порядке информационно-аналитического обеспечения на ГП «Донецкая железная дорога» при возникновении чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте, в которой подробно описан алгоритм действий в случае обнаружения взрывоопасного предмета. Для сотрудников на местах проводятся плановые и целевые инструктажи.

– Согласно инструкции, категорически запрещено отлучаться с места выполнения работ, при следовании к месту работ и обратно не отклоняться от маршрута, проверенного на предмет отсутствия взрывоопасных предметов, – объясняет порядок действий инженер по охране труда ПЧ-14 Наталья Аникина. – Если работник заметил хоть что-то подозрительное, пусть даже отдаленно напоминающее взрывоопасный предмет, он должен сразу же сообщить об этом своему непосредственному руководителю – дорожному мастеру или бригадиру. Ни в коем случае нельзя подходить к обнаруженному предмету и тем более трогать его. При возможности следует оградить место, где находится неизвестный предмет, и ждать приезда специалистов.

Еще в 2017 г. ООН признала Донбасс одним из самых заминированных регионов в мире. Поэтому жизненно важно помнить: внимательность и бдительность не могут быть чрезмерными, а халатность может стоить слишком дорого.

Елена СУШКОВА

Начато восстановление вокзала Углегорск

Первого апреля стартовали работы по ремонту и восстановлению вокзального комплекса станции Углегорск, получившего серьезные разрушения в ходе боевых действий 2014-2015 годов.

По информации службы строительного-монтажных работ, на объект завозятся строительные материалы, проводится комплекс подготовительных мероприятий, выполняется демонтаж конструкций. Проектом реконструкции предусмотрено практически полное обновление вокзального комплекса. В числе запланированных работ: перекладка фронтона здания вокзала, замена кровли, установка стеклопакетов на окнах и многое другое.

Модернизация линии связи

Связисты Донецкой железной дороги возобновили работы по модернизации линии связи на участке Дебальцево-Торез-Иловайск.

В первый день апреля бригады из Дебальцевской, Донецкой и Иловайской дистанций сигнализации и связи начали работы на участке Рассыпная-Торез по установке креплений на опоры ВЛ и подвесу кабеля. Завершить работы по строительству волоконно-оптической линии связи на данном участке планируется 1 июня 2019 г.

Модернизация линии связи на участке Дебальцево-Торез-Иловайск позволит в полном объеме обеспечить станции всеми необходимыми для перевозочного процесса цифровыми каналами связи, высокоскоростными каналами передачи данных, обеспечит устойчивую работу АРМ дороги, СКЭДО, электронной почты.

Летний отдых для детей

Руководством ГП «Донецкая железная дорога» и президиума Совета ПРОФДОН-ЖЕЛ принято совместное постановление об организации летнего оздоровления детей железнодорожников в Детском лагере им. Ю.А. Гагарина в Евпатории.

Отдохнуть и весело провести время в уже полюбившейся многим крымской здравнице смогут 215 детей работников ГП «Донецкая железная дорога»-членов профсоюза. Первая смена отправится на отдых 4 июня. Как сообщает ПРОФДОНЖЕЛ, в ближайшее время более подробная информация о заездах и стоимости путевок будет направлена в профсоюзные комитеты первичных профсоюзных организаций обособленных и структурных подразделений дороги.

16.04.2019 г. состоится закрепление межвыми знаками границ земельного участка в натуре (на местности) площадью 0,6410 га ГП «Донецкая железная дорога» из земель государственной собственности с дальнейшей передачей в постоянное землепользование для эксплуатации и обслуживания административного здания по ул. Горновая, 1-б в Киевском районе г. Донецка.

Просим принять участие в заседании заинтересованных лиц и смежных землепользователей. Сбор состоится в управлении ГП «Донецкая железная дорога» в 10.00 по адресу: г. Донецк, ул. Артема, 68, к. 205.

16.04.2019 г. состоится закрепление межвыми знаками границ земельных участков в натуре (на местности) площадью 1,5000 га, в том числе 1,3000 га ГП «Донецкая железная дорога» из земель государственной собственности с дальнейшей передачей в постоянное землепользование для эксплуатации и обслуживания зданий и сооружений дорожного учебно-методического конгресс-центра и 0,2000 для эксплуатации и обслуживания здания канализационно-насосной станции по ул. Верховинской, 60-ж в Ленинском районе г. Донецка.

Просим принять участие в заседании заинтересованных лиц и смежных землепользователей. Сбор состоится в управлении ГП «Донецкая железная дорога» в 10.00 по адресу: г. Донецк, ул. Артема, 68, к. 205.

Безопасность труда – наш приоритет

В преддверии Всемирного дня охраны труда, который традиционно отмечается 28 апреля, на Донецкой железной дороге проходит весенний смотр охраны труда.

На предприятиях проводится проверка состояния промышленной безопасности и охраны труда на рабочих местах, а также соблюдения правил и норм охраны труда.

– Сохранение жизни и здоровья работников, создание безопасных условий труда традиционно являются приоритетными направлениями на Донецкой железной дороге, – рассказал начальник службы охраны труда Па-

воленко. Особое внимание уделяется профилактике несчастных случаев на производстве.

С этой целью ведется сбор данных, которые помогают выявить потенциально опасные секторы производства. Также проводится активная информационная и разъяснительная работа среди сотрудников. Все это способствует сокращению количества несчастных случаев и производственных заболеваний, улучшению условий труда.

В этом году Всемирный день охраны труда прово-

дится под девизом «Охрана труда и будущее сферы труда». В трудовых коллективах проходят конкурсы «На лучшее рабочее место», «Лучший работник» и «Лучший производственный участок (цех, бригада)». На Детской железной дороге традиционно проводится конкурс рисунков, посвященный безопасности на производстве.

В рамках Всемирного дня охраны труда в подразделениях дороги почтят память работников, погибших на производстве, окажут посильную помощь их семьям, а также инвалидам труда.

Из 125 обязательств коллективного договора 116 выполнены в полном объеме



Выступая перед делегатами конференции с докладом о выполнении обязательств коллективного договора в 2018 году, главный инженер – первый заместитель генерального директора ГП «Донецкая железная дорога» Александр Петренко отметил:

– Работая в сложных условиях, в 2018 году коллектив дороги смог обеспечить перевозку всех предъявленных грузов. За всю историю Государственного предприятия «Донецкая железная дорога» наблюдался стабильный рост объемов работы, связанный с увеличением выпуска продукции промышленными предприятиями Республики.

В прошлом году трудовой коллектив дороги добился значительных результатов: было отправлено более 16 млн тонн грузов – почти вдвое больше уровня 2017 года. Пассажирооборот составил 32 млн пасс-км, в том числе в дальнем сообщении 8 млн пасс-км, в пригородном – 23 млн пасс-км.

Среднесписочная численность работников дороги за 2018 г. составила 12645 человек. За отчетный период было принято 1410 человек.

– Несмотря на сложное финансовое положение, дорога направляет средства на повышение социальной защищенности работников предприятия, – подчеркнул Александр Петренко. – Благодаря применению повышающего коэффициента 1,7 к действующим тарифам за перевозку грузов совместными постановлениями руководства дороги и Совета ПРОФДОНЖЕЛ в течение 2018 года был принят целый ряд решений о внесении дополнений в коллективный договор.

В частности:

- с 1 марта 2018 года введен в действие приказ «О совершенствовании организации оплаты труда и введении новых тарифных ставок и должностных окладов работников ГП «Донецкая железная дорога», а с 1 октября 2018 г. распоряжением врио Главы ДНР от 01.10.2018г. повышены часовые тарифные ставки и должностные оклады еще на 10%;

- принято совместное постановление о предоставлении материальной помощи женщинам дороги при рождении или усыновлении ребенка в

возрасте до 3-х лет в размере 10000 рублей;

- постановление об увеличении продолжительности отпуска за ненормированный рабочий день, который составил 4 и 7 календарных дней;

- с 01.01.2019 г. введено в действие «Положение о порядке установления и выплаты доплат за совмещение профессий (должностей), увеличение объема выполняемых работ, расширение зоны обслуживания и выполнение обязанностей временно отсутствующего работника»;

- с 1.03.2018г. увеличен размер доплаты за работу в ночное время с 20 до 40% тарифной ставки (оклада) за каждый час работы с 22.00 до 6.00;

- с 1.10.2018г. в два раза увеличен размер надбавки за выслугу лет, выплата производится после 6 месяцев работы на дороге.

С мая по август 2018 года работникам начислялась и выплачивалась премия за основные результаты хозяйственной деятельности в связи с получением прибыли за этот период (10% к тарифным ставкам и окладам). В феврале прошлого года работникам дороги произведена одноразовая денежная выплата по итогам работы за год в размере 50% должностного оклада (тарифной ставки), сложившегося на конец 2017 года.

Дорогой были профинансированы мероприятия, направленные на повышение социальной защищенности работников и повышение мотивации их труда.

- С учетом доплат и надбавок среднемесячная заработная плата в декабре 2018 года составила 13905 руб., что на 5950 руб. выше уровня декабря 2017 года и на 4188 руб. выше средней заработной платы 2017 года.

Дорогой также направлялись средства на выполнение других обязательств коллективного договора, отметил Александр Петренко.

Выступая перед присутствующими, председатель ПРОФДОНЖЕЛ Сергей Лесовой напомнил, что коллективный договор дороги «О тарифах, трудовых и социальных гарантиях на 2017 год» включал в себя 9 разделов, 115 обязательств и 13 приложений. С марта 2017 г. по декабрь

2018 г. совместными постановлениями руководства дороги и президиума Совета ПРОФДОНЖЕЛ в документ было внесено 82 изменения и дополнения, улучшающих условия труда, социальные и трудовые гарантии работников и пенсионеров-железнодорожников.

- Следует сказать, что на момент заключения коллективного договора трудовой коллектив ГП «Донецкая железная дорога» составлял 5808 работников. За период с марта 2017 г. по декабрь 2018 г. его численность увеличилась в 2,2 раза и составила 12647 работников, – отметил профсоюзный лидер. – В течение 2017 и 2018 годов с увеличением объемов перевозок Донецкая железная дорога расширяла социальный пакет льгот и гарантий для работников дороги и пенсионеров-железнодорожников. Вот основные изменения и дополнения:

- разработан механизм компенсации работникам дороги затрат, связанных с обязательным медицинским осмотром;

- предусмотрена доплата за ненормированный рабочий день водителям легковых автомобилей;

- разработан «Порядок применения системы организации оплаты труда работников, занятых на работах по текущему содержанию пути, искусственных сооружений и земляного полотна на железной дороге»;

- предусмотрено увеличение тарифных ставок и должностных окладов работников, которые заняты на работах, непосредственно связанных с движением поездов, и работа которых выполняется на открытом воздухе в период особо сложных метеоусловий;

- расширен перечень лиц, относящихся к пенсионерам-железнодорожникам;

- определено, что размер средней заработной платы не может быть ниже последнего должностного оклада или тарифной ставки с учетом постоянных доплат и надбавок;

- внесено обязательство о премировании работников дороги к юбилейным датам по случаю их 50-летия и 60-летия со дня рождения, а также женщинам при увольнении на пенсию в возрасте 55 лет в разме-

ре 3000 руб.;

– предусмотрено выплата единовременного пособия в размере двух среднемесячных заработных плат работникам дороги, имеющим стаж работы на железнодорожном транспорте не менее 10 лет, при увольнении на пенсию;

– принято постановление ежемесячно оказывать материальную помощь неработающим пенсионерам-железнодорожникам, награжденным знаком «Почетному железнодорожнику» и за звание «Заслуженный работник транспорта»;

– неработающим пенсионерам-железнодорожникам, имеющим перед уходом на пенсию не менее 10 лет непрерывного стажа работы на железнодорожном транспорте, предусмотрена 50%-ная скидка по оплате железнодорожного квартирного телефона от утвержденных тарифов;

– принято совместное постановление о компенсации затрат родственникам или лицам, взявшим на себя ответственность по организации похорон пенсионеров-железнодорожников, в размере, не превышающем 5000 руб.;

– гарантирован возвратный прием работников, уволенных с дороги в связи с поступлением на военную службу, на существующие вакансии и др.;

– введено в действие «Положение о порядке и условиях установления доплаты за руководство бригадой», на основании которого производится доплата работникам, выполняющим обязанности бригадиров без освобождения от основной работы, в размере до 25% тарифной ставки за фактически отработанное время;

– внесены дополнения в приложения коллективного договора, на основании которых установлены доплаты и надбавки старшим машинистам локомотивов (МВПС) при обслуживании закрепленным способом; преподавателям за заведование учебными кабинетами, руководству предметными комиссиями и учебными группами; за работу в условиях режимных ограничений; при установлении рабочего дня (смены) с разделением на части (с перерывом в работе более 2-х часов);

– увеличен размер доплаты за работу в ночное время с 20% на 40%;

– внесены и введены в действие положения по премированию за основные результаты хозяйственной деятельности;

– разработано и утверждено Положение о порядке и условиях присвоения звания «Мастер 1 класса» и «Мастер

2 класса»;

– увеличен в 2 раза размер надбавки за выслугу лет на железнодорожном транспорте работникам ГП «Донецкая железная дорога».

– Это далеко не полный перечень дополнений, внесенных в коллективный договор в минувшем году, – подчеркнул Сергей Лесовой.

Он напомнил, что в прошлом году дорогой также выделялись средства на культурно-массовую и оздоровительную работу. Летом 2019 детей оздоровились в детском лагере им Ю.А. Гагарина в Крыму, 257 работников-членов профсоюза и членов их семей отдохнули на Черноморском побережье под Новороссийском, еще 50 оздоровились в клиническом санатории «Приморье» в Евпатории.

Как отметил присутствовавший на конференции председатель Федерации профсоюзов ДНР Максим Паршин, в Федерацию входят 25 отраслевых профсоюзов, и ПРОФДОНЖЕЛ является одним из опорных. 21 февраля на торжествах, посвященных 4-й годовщине со дня создания Федерации профсоюзов ДНР, Профессиональный союз работников Донецкой железной дороги был признан победителем в номинации «Лучшая коллективно-договорная деятельность».

– Эта победа – заслуга обеих сторон-подписантов: и руководства дороги, и ПРОФДОНЖЕЛ, – отметил Максим Паршин.

Выступавшие на конференции представители трудовых коллективов обособленных и структурных подразделений Донецкой железной дороги давали свою оценку, исполнению обязательств колдоговора, указывали на недоработки, высказывали предложения по внесению дополнений. Все замечания и предложения будут обобщены и переданы руководству дороги.

В заключение конференция трудового коллектива единогласно решила считать обязательства коллективного договора за 2018 год в основном выполненными, отметив, что из 125 обязательств не выполнены или выполнены не в полном объеме 9.

Решением конференции руководство дороги и руководители обособленных (структурных) подразделений продолжат работу по исполнению обязательств коллективного договора на соответствующих уровнях, приняв меры по исполнению его обязательств в полном объеме.

Елена СУШКОВА

СПОРТИВНЫЙ ЛОКОМОТИВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Весной, планируя летний отдых на море, мы с пристрастием оцениваем свою фигуру, и даже если серьезных недостатков не замечаем, все равно хотим выглядеть идеально. Занятия спортом – лучший способ быстро достичь желаемого результата, и к услугам работников Донецкой железной дороги – спортивные комплексы «Локомотив» в Донецке, Иловайске и Ясиноватой. В ДФСН Дебальцево ремонт уже практически завершен, и в мае он тоже откроет двери для всех желающих.

В физкультурно-спортивных комплексах «Локомотив» рады всем, но работники ГП «Донецкая железная дорога»-члены ПРОФДОНЖЕЛ пользуются рядом привилегий. Заниматься спортом они могут на льготных условиях. Нужно лишь обратиться к профгруппе по месту работы и получить бесплатный абонемент на 8 посещений. Что немаловажно, железнодорожники могут сами выбирать наиболее удобное время для посещений.

В прошлом году возможностью позаниматься спортом в свое удовольствие воспользовались 2639 работников дороги-членов профсоюза. Из средств ПРОФДОНЖЕЛ на эти цели было израсходовано 2,6 млн рублей.

Впрочем, спорткомплексы Донецкой железной дороги открыты для всех желающих. Здесь работают спортивные секции для детей и взрослых, на базе ФСК «Локомотив» тренируются профессиональные спортсмены.

Чтобы заставить мышцы работать и одновременно расслабить нервную систему, лучше всего заняться плаванием. Может, вы и не станете профессионалом мирового уровня, но у вас точно появится возможность получить олимпийское здоровье. При погружении в воду уже с первой минуты улучшается тонус мышц, укрепляется сердце.

Неудивительно, что в бассейне физкультурно-спортивного комплекса «Локомотив» в Донецке купальный сезон не прекращается даже зимой. Секретарь службы вагонного хозяйства Марина Уманец занимается плаванием дважды в неделю.

– Посещаю бассейн с 2016 года. Прихожу, когда мне удобно, – рассказала Марина Владимировна. – Здесь все прекрасно сделано: раздевалки, душевые. Всегда тепло и чисто. Мне очень нравится плавать, это дает возможность поддерживать себя в хорошей форме.

Школьница Катя ходит в бассейн с подругой.

– Наши родители работают на железной дороге и взяли нам абонементы, – рассказала она. – Я давно хотела научиться плавать по-настоящему, поэтому и стала ходить в бассейн. Здесь с новичками работают инструкторы, и я уже намного увереннее чувствую себя в воде. Плаваю теперь для своего удовольствия.

Не меньшей популярностью пользуется тренажерный зал ДФСН «Локомотив», где можно укрепить все группы мышц, накачать бицепсы и трицепсы. Посетители занимаются на современных тренажерах в просторном светлом зале, а высококвалифицированные инструкторы помогают индивидуально подобрать наиболее подходящие упражнения.

Для уборщицы СМЭУ-9 Анжели Ревякиной посещение тренажерного зала в спорткомплексе «Локомотив» стало одним из любимых занятий.

– Начала заниматься на тренажерах, когда была в отпуске. Стало скучно сидеть дома, и я решила попробовать, – вспоминает Анжела Анатольевна. – После первого же занятия вышла с чувством легкости, настроение было прекрасное. Хожу теперь регулярно – 8 раз в месяц, но хочу увеличить количество посещений.

На базе физкультурно-спортивного комплекса «Локомотив» в Донецке тренируются команды пятиборцев, пловцов, группы синхронного плавания. В октябре прошлого года набрали две детских команды по футболу.

– Сегодня у нас занимается 45 мальчиков в возрасте от 6 до 12 лет, – рассказал главный тренер по футболу Александр Бабий. – Мы уже провели несколько товарищеских матчей. Играли с такими опытными соперниками, как «Барса» и «Спартак». Были и победы, и поражения, но для команды, которая тренируется всего полгода, это очень неплохой результат. Такие матчи очень важны – никакая тренировка их не заменит. Именно во время игры выявляются все недостатки, определяются моменты, которые необходимо доработать. А самое главное, команда начинает сыгрываться.

Занятия по футболу проходят 3 раза в неделю в закрытом зале.

– Стадиона, конечно, не хватает, но для тренировочного процесса это не слишком важно, – говорит Александр Бабий. – Условия здесь прекрасные, есть весь необходимый инвентарь, выделено удобное время для тренировок.

За несколько минут до начала тренировки нам удалось поговорить с юными футболистами.

– Ходить на тренировки я начал 4 месяца назад, – рассказал МIRON. – Сначала было очень трудно. Помню,



как меня учили вести мяч, давать пасы. Тренер наблюдал и все время подбадривал, говорил, что все получается. Я играю за форварда, и мне это нравится. Уже научился обводить соперника, но главная моя задача – максимально точно бить по воротам.

Никита всегда хотел стать вратарем. – Вратарь должен, прежде всего, работать головой, контролировать ситуацию на поле, чтобы просчитывать действия нападающего противника, – объясняет юный голкипер. – Играть в футбол намного интереснее, чем заниматься, например боевыми искусствами. Там ты один, а здесь – член команды, и это здорово.

В Ясиноватой железнодорожникам и горожанам давно полюбился спорткомплекс «Локомотив» – многие занимаются здесь с детства.

– Когда мне было 7 лет, я увлекся дзюдо, приходил сюда по несколько раз в неделю, – вспоминает машинист тепловоза локомотивного депо Ясиноватая Сергей Смотров. – После армии серьезно занялся легкой атлетикой, участвовал в соревнованиях, а сейчас играю в футбольной команде железнодорожников Ясиноватского узла. В прошлом году мы участвовали в турнире на Кубок генерального директора, и хотя заняли третье место, воспоминания остались самые приятные. Сейчас наша команда продолжает тренировки – для этого прекрасно подходит стадион «Локомотив». Планируем и дальше участвовать в турнирах.

У железнодорожников Ясиноватского узла большой популярностью пользуется тренажерный зал ФСК «Локомотив». А силовики предпочитают армрестлинг и гиревой спорт. Свою мощь все желающие могут продемонстрировать на чемпионатах ФСК «Локомотив» по гиревому спорту и армрестлингу, который проходит на базе спорткомплекса.

Кроме богатырской силы железнодорожники Ясиноватой могут похвастаться своей интеллектуальной мощью. В спорткомплексе тренируются шахматисты и любители шашек. Турниры по этим видам спорта проходят не менее

напряженно, чем у дзюдоистов или футболистов.

В физкультурно-спортивном комплексе «Локомотив» в Иловайске всегда многолюдно. Больше всего посетителей – в бассейне и тренажерном зале. Инструкторы спорткомплекса проводят занятия по фитнесу.

Предмет особой гордости иловайчан – школа бокса, основанная знаменитым Владимиром Андриевским. Сегодня в Иловайском «Локомотиве» тренируют новое поколение боксеров. На базе спорткомплекса ежегодно проходит турнир памяти Владимира Андриевского.

Активно развиваются в Иловайске и другие виды спорта.

– Ежеквартально проводятся соревнования команд по футболу, баскетболу, волейболу, настольному теннису, – рассказал директор ФСК «Локомотив» Кирилл Гончаренко. – У нас тренируется футбольная команда железнодорожников, есть молодежная футбольная команда.

– Я пришел сюда лет в шесть и начал заниматься футболом, – рассказал заместитель начальника Иловайской стрелковой команды Александр Печерский. – На тренировках выматывался так, что даже гулять не хотелось. Были в нашей команде и те, кто стал заниматься футболом профессионально. Леонид Бояринцев играл в алчевской «Стали», потом – в мариупольском «Ильичевце». А начинали мы вместе здесь – в команде «Локомотив» (Иловайск).

В физкультурно-спортивном комплексе «Локомотив» в Дебальцево пока действует только тренажерный зал. Спорткомплекс сильно пострадал во время боевых действий, и сейчас здесь полным ходом идут восстановительные работы. Совсем скоро большая часть здания будет отремонтирована, и Дворец спорта начнет работу. Это будет современный комплекс с полностью обновленными залами, новейшим оборудованием и великолепными условиями для посетителей.

Виктория ШЕВКУНОВА

ДОНИЖТ ОТКРЫВАЕТ НОВУЮ СПЕЦИАЛЬНОСТЬ

В Государственной образовательной организации высшего профессионального образования «Донецкий институт железнодорожного транспорта» открыта еще одна новая специальность – «Информационные системы и технологии».

В процессе обучения студенты смогут освоить такие направления деятельности, как программирование, Интернет-технологии, работу с базами данных и многое другое.

Объектами профессиональной деятельности выпускников, освоивших программу бакалавриата, являются информационные процессы, технологии, системы и сети, их инструментальное (программное, техническое, организационное) обеспечение, способы и методы проектирования,

работку программного обеспечения и его сопровождение.

Всю интересующую информацию абитуриенты и их родители смогут получить в субботу, 13 апреля, в 10.00 в Донецком институте железнодорожного транспорта в ходе Дня открытых дверей. В рамках мероприятия выпускники школ смогут встретиться с ректором, представителями приемной комиссии, задать вопросы, узнать о программах подготовки и деятельности факультетов.

Сегодня Донецкий институт железнодорожного транспорта – это современное государственное высшее учебное заведение III уровня аккредитации, которое осуществляет

подготовку инженеров и экономистов для магистрального и промышленного железнодорожного транспорта, системы транспортного строительства и других отраслей экономики Донецкой Народной Республики. Институт – единственное высшее учебное заведение в Республике, которое осуществляет подготовку специалистов-железнодорожников, ведущий научный центр железнодорожной науки.

В структуре института функционируют 2 факультета («Управление на железнодорожном транспорте», «Инфраструктура и экономика железнодорожного транспорта») и 7 кафедр, 5 из которых

– выпускающие («Организация перевозок и управление на железнодорожном транспорте», «Подвижной состав железных дорог», «Автоматика, телемеханика, связь и вычислительная техника», «Строительство, эксплуатация сооружений и путевого хозяйство», «Учет и аудит», «Менеджмент», «Экономика предприятия»).

Институт ведет подготовку специалистов в рамках лицензированного приема как по госзаказу, так и на контрактных условиях. С 2015 года выпускники учебного заведения защищаются также в Ростовском университете путей и сообщений, благодаря чему получают дипломы российского образца.

Материнская слава Лидии Писаревой



Детские воспоминания Лидии Ивановны неразрывно связаны с горем и войной. Девочка очень рано потеряла мать – ее расстреляли немцы в 1941 году. Отец на тот момент уже был инвалидом I степени. Еще до войны он потерял обе ноги. Вместе с сестрой и братом Лида попала в детский дом. Через некоторое время отец забрал детей, но жизнь в послевоенные годы была трудной, и сестру отправили к тетке на Западную Украину.

Когда Лиде исполнилось 11 лет, она уже работала в колхозе.

– Мы жили тогда в селе Троицком Попаснянского района Луганской области. Вставала в 4 утра, гнала на пастбище коров, потом возвращала их в стойло, – вспоминает Лидия Ивановна. – Женщины коров доили, а я должна была кормить молоком телят. После того как все было сделано, мне тоже наливали кружку молока и давали лепешку.

В 17 лет девушка вместе с подругой пошла работать на строительство Мироновской ТЭС.

Отец женился во второй раз. С мачехой отношения не заладились, и именно в это время юная Лида познакомилась с будущим мужем.

– Тетка пригласила меня в гости. Сказала, что начала вязать новую скатерть, и просила посмотреть, – вспоминает наша героиня. – Там я впервые и увидела своего будущего мужа.

Николай был на 10 лет старше, с войны вернулся без руки. Они познакомились, поговорили. Тогда Лида еще не знала, что молодой человек приехал искать невесту. После встречи Николай Писарев уехал в Дебальцево, где работал на железной дороге, а 14 апреля снова приехал в Троицкое.

– Я как раз в хате убирала, мела полы, – улыбается Лидия Ивановна. – Мачеха сказала, что ко мне пришли, и я вышла на улицу. Там стоял Николай. Он сразу же сделал мне предложение, и мы решили пожениться. Я взяла паспорт, и в сельсовете нас быстро расписали.

Только после этого молодые

объявили о браке родителям Лиды. По дороге из сельсовета Николай зашел в магазин, купил нехитрой снеди и отправился к отцу молодой жены. После короткого знакомства с тестем Николай посадил супругу на велосипед и увез в Дебальцево. Это было в далеком 1951 году, но воспоминания об этих волнительных моментах жизни не потускнели в памяти до сих пор.

В 1953 году в семье Писаревых появился первый ребенок, дочь Люба. Уже через 4 месяца Лидия Ивановна пошла работать машинистом антинакипной установки в локомотивном депо Дебальцево-Пассажи́рское, а спустя некоторое время ее перевели эмульсоваром.

Мать-героиня, кавалер ордена «Материнская слава» I, II и III степени Лидия Ивановна Писарева 26 марта отметила 85-летний юбилей. Она почти сорок лет проработала на Донецкой железной дороге и вырастила 10 детей. Судьба этой женщины похожа на роман, который повествует о целой эпохе, о людях, переживших войну и прошедших через трудности и лишения в мирной жизни. Несмотря ни на что, они искренне любили, растили детей, поднимали из руин предприятия и города.

собственного дома. Разрассталась семья – и постепенно увеличивалось количество комнат. Дом получился уютным и теплым.

В 1955 году родилась Вера, через 2 года – Надя, в 1960-м – Ольга, еще через год – Володя. Чтобы всем хватило места, сделали две комнаты на втором этаже. Они сразу же стали самыми любимыми у детворы. С 1968 по 1975-й родились Славик, Валентин, Марина, Анна и Николай.

А в 1978 году случилось несчастье: Николай Павлович умер от инфаркта. На руках у женщины осталось 10 детей, младшему на тот момент было 3 года.

– Я работала на железной дороге, старалась подработать, где только могла, – вспоминает Лидия Ивановна. – У нас всегда было большое хозяйство: огород, куры, гуси, козы, свиньи. Ребята помогали, ухаживали за птицей и скотиной.

На жизненном пути Лидии Писаревой встречались разные люди. Кто-то относился к многодетной матери с пониманием, вникал в проблемы и помогал их решить. Но были и те, кто поворачивался спиной. Лидия Ивановна помнит, как в 1979-м, когда был неурожай картошки, она обратилась за помощью к одному чиновнику. А он в ответ предложил отдать малышей в детский дом.

я отказалась. Сказала, пока младший ребенок не получит диплом, работу не брошу. Так и сделала. В 1993 году, 30 июня, младшему, Николаю, исполнилось 18 лет, а накануне пришла повестка в армию. На тот момент он уже окончил школу, получил права на вождение машины и диплом каменщика 4-го разряда. Мы его проводили в армию и, возвращаясь из военкомата, я зашла в контору, чтобы написать заявление об уходе по собственному желанию. Но меня теперь уже отпустить не хотели.

Каждое лето семья Писаревых проводила в селе Троицком. Там был огород и хозяйство, без которых было бы трудно прокормиться. Да и ребятам там нравилось.

– Иногда дети мне устраивали целый пионерский лагерь – брали с собой друзей, – улыбается юбилярша. – Детвора помогала за теленком смотреть, ухаживать за индюками, козами. Когда хотели – на рыбалку ходили, бегали на качелях кататься на соседнюю улицу, на стадионе устраивали футбольные матчи. А однажды перед отъездом, как раз в канун 1 сентября, мы устроили костер, как в пионерском лагере.

– Я горжусь детьми, они выросли трудолюбивыми, отзывчивыми, – говорит Лидия Ивановна. – Конечно, и бедокурили, особенно мальчишки.

Новый год:

– В гостиной стояла большая елка, и мама всегда покупала к празднику много конфет. Это был большой мешок. Мы их ели, разбрасывая обертки, но потом, конечно, все убрали. Еще помню, как старались не шуметь, когда мама приходила с ночной смены и отдыхала. Тогда все вели себя, как мышки, хотя спокойно усидеть было очень сложно.

Пообщались мы и с внучкой Лидии Ивановны Софией. Она заканчивает 9 класс и часто заходит к бабушке.

– Бабушка – самый лучший повар. У нее самые вкусные пельмешки и пирожки, – говорит девушка. – Мы их вместе делаем. Мама сшила нам одинаковые фартуки, и именно в них мы готовим.

26 марта в доме Лидии Ивановны было многолюдно. Приехали дети и внуки, приходили поздравлять знакомые. К сожалению, не все дети были с ней в этот день. Старшая, Люба, сейчас живет в Украине, и с 2014 года мать с ней не виделась. Нет в живых сына Владимира.

Рассказывая историю своей жизни, наша собеседница даже не думала о том, что каждый эпизод вызывает у нас восхищение. Она описывала совсем другой мир, который сегодня многим кажется нереальным.

– У меня есть фотография, где я в десятый раз иду в первый класс – с младшим сыном Колей, – с гордостью говорит Лидия Ивановна.

Пока виновница торжества рассказывала нам о детях и о работе, дочери показывали награды матери. Лидия Ивановна Писарева награждена медалью Материнства, орденами «Материнская слава» I, II и III степени, орденом «Мать-героиня», медалью «За доблестный труд». Но в сторону наград она даже не смотрела и продолжала говорить о семье и родном предприятии. Для нее это самое важное в жизни. Дети выросли прекрасными людьми, каждый нашел свой путь. Многие связали свою жизнь с Донецкой железной дорогой. Сын Николай Николаевич работает в локомотивном депо Дебальцево-Пассажи́рское водителем, Анна Николаевна – экипировщиком вагонов, Марина Николаевна – проводник служебно-технического вагона восстановительного поезда. Вера Николаевна и Надежда Николаевна – пенсионеры-железнодорожники.

Сегодня у Лидии Ивановны Писаревой 17 внуков, 20 правнуков, и уже появился праправнук. Она воспитала прекрасных людей, отзывчивых и ответственных, которые сегодня передают ее жизненный опыт уже своим детям.

Виктория ШЕВКУНОВА



Как говорит сама Лидия Ивановна, учиться приходилось всему на месте. Ей удалось в совершенстве освоить принципы работы ионообменной установки, которая использовалась при водоподготовке для заправки системы охлаждения тепловозов. С особой гордостью наша собеседница вспоминает, что и сама обучала людей. Ее ценили как прекрасного специалиста на работе, а дома Лидия Ивановна была заботливой женой и матерью.

С появлением первенца Писаревы начали строительство

К счастью, таких случаев было немного, и женщине больше везло на хороших людей. Однажды судьба свела ее с одним из руководителей обкома партии, и ей провели телефон. Теперь мать могла работать спокойно: звонила, чтобы проверить, пришли ли дети из школы, что делают, не задерживаются ли на улице.

– Руководство дороги нас тоже не забывало, помогло, выделяло уголь для отопления зимой – вспоминает Лидия Ивановна. – Когда пришло время уходить на пенсию,

У нас была машина «инвалидка» с ручным приводом. Когда Славке было 14 лет, он с друзьями на ней ездил по улицам, где нет ГАИ или милиции. Мои запреты не помогали, и тогда я в бензобак кинула с десятком кусков сахара. Машина встала. Но пока я была на работе, мальчишки бак вымыли, мотор сняли и другой поставили.

Теплыми и дорогими сердцу воспоминаниями о семье и любимой маме с нами поделилась дочь Лидии Ивановны Марина Николаевна. Она хорошо помнит, как праздновали в их доме

Железная дорога – не место для игр



С целью предупреждения детского травматизма, формирования знаний, умений и навыков поведения при посещении объектов железнодорожного транспорта, а также при пользовании пригородными и пассажирскими поездами специалисты ГП «Донецкая железная дорога» проводят профилактическую работу в школах Республики.

С наступлением весенне-летнего периода повышается опасность детского травматизма на территории железной дороги, которая привлекает детей и подростков для игр, прогулок и забав. Актуальность вопроса повышается во время школьных каникул, когда при отсутствии контроля со стороны родителей и грамотной разъяснительной работы в школах дети предоставлены сами себе. Детские шалости не только приводят к повреждению железнодорожных устройств и подвижного состава, но и могут стать причиной трагедии.

В рамках разработанной дорожной Программы проведения информационно-разъяснительной работы среди учащихся общеобразовательных учреждений ДНР «Правила поведения детей на объектах железнодорожного транспорта» специалистами отраслевых служб подготовлены тематические лекции и беседы.

Представители ГП «Донецкая железная дорога» посетят школы и другие учебные заведения и расскажут ребятам об опасностях, связанных с железной дорогой, о правилах безопасного и корректного поведения на железнодорожном транспорте.

Железнодорожники напоминают детям и взрослым: каждый гражданин, попавший на железную дорогу, должен помнить о безопасности и

выполнять основные правила:

- не стоять близко к краю платформы при приближении поезда;
 - переходить железнодорожные пути только в установленных местах, пользуясь при этом пешеходными мостами, тоннелями, переездами. На станциях, где нет мостов и тоннелей, граждане должны переходить железнодорожные пути по настилам или в местах, где установлены указатели;
 - перед переходом пути по пешеходному настилу необходимо убедиться в отсутствии движущегося подвижного состава;
 - при приближении поезда следует остановиться, пропустить его и, убедившись в отсутствии подвижного состава по соседнему пути, продолжать переход.
- Категорически запрещается:
- проезжать на крышах, подножках, переходных площадках вагонов;
 - садиться и высаживаться на ходу поезда;
 - высовываться из окон вагонов и дверей тамбуров на ходу поезда;
 - оставлять детей без присмотра на посадочных платформах и в вагонах;
 - выходить из вагона на междупутье и стоять там при проходе встречного поезда;
 - прыгать с платформы на железнодорожные пути;
 - устраивать на платформе различные подвижные игры;

- бегать по платформе рядом с вагоном прибывающего или уходящего поезда, а также находиться ближе 2 метров от края платформы во время прохождения поезда без остановки;
- подходить к вагону до полной остановки поезда;
- на станциях и перегонах переходить через пути в неустановленном месте, подлезать под вагоны и перелезать через автосцепки для прохода через путь;
- проходить по железнодорожным мостам и тоннелям, не специализированным для перехода пешеходов;
- переходить через железнодорожные пути перед близко стоящим поездом;
- переходить путь сразу же после прохода поезда одного направления, не убедившись в отсутствии поезда во встречном направлении;
- устраивать игры детей на железнодорожных путях;
- подниматься на электроопоры;
- приближаться к лежащему на земле электропроводу ближе 8 метров;
- проходить вдоль железнодорожного пути ближе 5 метров от крайнего рельса;
- ходить в районе стрелочных переводов, так как это может привести к травме.

- подходить к вагону до полной остановки поезда;
- на станциях и перегонах переходить через пути в неустановленном месте, подлезать под вагоны и перелезать через автосцепки для прохода через путь;
- проходить по железнодорожным мостам и тоннелям, не специализированным для перехода пешеходов;
- переходить через железнодорожные пути перед близко стоящим поездом;
- переходить путь сразу же после прохода поезда одного направления, не убедившись в отсутствии поезда во встречном направлении;
- устраивать игры детей на железнодорожных путях;
- подниматься на электроопоры;
- приближаться к лежащему на земле электропроводу ближе 8 метров;
- проходить вдоль железнодорожного пути ближе 5 метров от крайнего рельса;
- ходить в районе стрелочных переводов, так как это может привести к травме.

Помните: железная дорога – не место для игр, а зона повышенной опасности, где цена невнимательности – ваша жизнь и здоровье!

Малая магистраль готовится к новому сезону

На Донецкой детской железной дороге им. В.В. Приклонского началась подготовка к новому, 47-му, сезону летней учебно-производственной практики.



22 марта комиссия, в которую вошли заместитель главного инженера ГП «Донецкая железная дорога» Игорь Белоусов и начальники отраслевых служб, очертила круг вопросов, которые предстоит решить в рамках подготовки к летней учебно-производственной практике 2019 года. Представителями ревизорского аппарата проведена техническая ревизия состояния безопасности движения на Детской железной дороге.

По итогам комиссионного обследования инфраструктуры Малой магистрали составлен и утвержден План основных мероприятий по подготовке Детской железной дороги к безопасной и безаварийной работе в весенне-летний сезон 2019 года.

Документ включает в себя 103 пункта. В частности, планом предусмотрены работы по замене непригодных шпал, полушпалков, стрелочных деревянных брусков, выправка пути в плане и профиле, устранение просадок и перекосов на перегоне Шахтерская-Пионерская, очистка водоотводных кюветов и лотков вдоль железнодорожного пути на перегоне Пионерская-Шахтерская и др.

Для подготовки подвижного состава среди прочего запланирован ремонт тепловоза ТУ2 №023 в объеме ТР-1, покраска кузова и ходовых частей, техническое обслуживание ходовых частей и колесных пар вагонов и т. д.

Также планом предусмотрены работы по приведению в порядок перронов и прилегающих территорий, косметический ремонт зданий и сооружений на станциях Шахтерская и Пионерская, проверка системы освещения, пожарной безопасности, другие мероприятия.

По традиции, на Малой магистрали будет организован субботник. Железнодорожники займутся уборкой территории, подрезкой кустов и деревьев, вывозом мусора и сухостоя. На 26 апреля запланирована комиссионная контрольная проверка устранения недостатков, выявленных технической ревизией, и проверка готовности Детской железной дороги к осуществлению летних пассажирских перевозок.

1 мая Малая магистраль, как всегда весело и ярко, откроет свой новый, 47-й, сезон летней учебно-производственной практики, и фирменный поезд «Донецкие зори» отправится в путь.

«Навечно в памяти народной...»



На Донецкой железной дороге подведены итоги конкурса на проект памятника погибшим защитникам Дебальцево «Навечно в памяти народной...».

Конкурс, посвященный защитникам Дебальцево, своим самоотверженным подвигом освободившим город от украинских силовиков, проводился в период с 1.11.2018г. по 20.02.2019г. Железнодорожники-члены ПРОФДОНЖЕЛ представили на рассмотрение конкурсной комиссии 10 эскизных проектов (6 индивидуальных работ и 4 - кол-

лективные). А в последний день приема конкурсных работ на электронную почту оргкомитета поступил проект памятника погибшим защитникам Дебальцево, подготовленный творческим коллективом АО «Электромаш» из города Подольска Московской области.

Решением конкурсной комиссии победителями конкурса «Навечно в памяти народной...» признаны работы Анны Чуприны, инженера I категории службы строительного-монтажных работ и гражданских сооружений, и Натальи Колодан, ведущего специалиста Совета профсоюза работников Донецкой железной дороги.

На основе двух лучших эскизных работ разработаны макеты памятника,

наиболее отвечающий заданной концепции. Его планируется установить на территории вокзального комплекса города Дебальцево.

Победители награждены сертификатами на сумму 20 тыс. руб. каждый. Остальным участникам конкурса вручены сертификаты на сумму 2 тыс. руб. Напомним, Положением о конкурсе, утвержденным совместным постановлением руководства дороги и президиума Совета ПРОФДОНЖЕЛ, призовой фонд конкурса был определен в сумме 50 тыс. рублей.

За участие в конкурсе творческому коллективу АО «Электромаш» (г. Подольск, Московская область) направлено благодарственное письмо.



С глубоким прискорбием сообщаем, что 26 марта 2019 года скоропостижно ушла из жизни добрая и отзывчивая женщина, прекрасный человек, грамотный специалист
**Наталья Юрьевна
МАРКОВСКАЯ**

Свою трудовую деятельность Наталья Юрьевна начала в 2000 году в финансово-экономической службе Донецкой железной дороги и до последнего времени работала ведущим экономистом.

Коллектив финансово-экономической службы выражает искренние соболезнования родным и близким покойной. Светлая память о Наталье навсегда сохранится в наших сердцах.

Простой советский небожитель

После 12 апреля 1961 года именем Юрий, в честь Гагарина, назвали едва ли не четверть всех мальчиков, родившихся в Советском Союзе. Его имя носят город (бывший Гжатск) и район в Смоленской области, предприятия и организации, улицы и площади. Его биография, распisanная едва ли не по минутам, обросла множеством мифов и легенд.

Сам факт полета Юрия Гагарина в космос и его первенство в освоении околоземной орбиты долгое время оспаривались американскими специалистами НАСА, упустившими шанс стать первыми. Доводы строились на нескольких позициях. Первая: до Гагарина в космосе уже побывал другой советский космонавт, судьба которого неизвестна.

— У Юрия Алексеевича действительно был предшественник, который дважды побывал в космосе, — рассказала историк Дома авиации и космонавтики Антонина Дементьева. — «Иван», или «Иван Иванович» — макет человека, облаченный в скафандр, оснащенный датчиками и приборами, совершил несколько витков вокруг земли и передал немало ценной информации о воздействии невесомости на человека, перегрузках во время старта и полета.

При втором запуске 25 марта 1961 года «Ивана» оснастили радиопередатчиком с магнитофонными записями. Чтобы сбить с толку американских конкурентов, старавшихся отследить любые детали советских экспериментальных запусков, он передавал на землю не зашифрованные донесения, а кулинарные рецепты. Американцы долго ломали голову над расшифровкой, а потом пришли к выводу, что советский космонавт сошел с ума, ведь помимо рассказа о том, как приготовить щи или харчо, он еще и исполнял хоровые песни!

На первый полет в космос претендовало двадцать чело-

век. Важен был рост, вес и здоровье. Отбор прошли шестеро, в том числе Юрий Гагарин и его дублер Герман Титов. Но, говорят, Никита Хрущев больше симпатизировал открытому и дружелюбному Юрию, что и предопределило окончательный выбор.

В космос Гагарин улетел в звании старшего лейтенанта, а приземлился майором, минуя капитанское звание. Майору ему присвоил министр обороны маршал Малиновский буквально через два часа после приземления возле деревни Смеловка Саратовской области. И когда 12 апреля космонавта доставили на самолете в Куйбышев, на закрытой даче обкома КПСС он докладывал председателю госкомиссии Константину Рудневу о завершении задания в спортивном костюме. Только на следующий день ему доставили новенькую парадную форму с майорскими погонами.

Полет первого космического корабля «Восток-1» проходил в полностью автоматическом режиме. Никто не мог дать гарантии, что в условиях невесомости космонавт сохранит работоспособность. Перед стартом Гагарину был передан конверт с особым кодом, который позволял активизировать ручное управление корабля. Но это был чисто психологический ход — управление осуществлялось исключительно с земли.

На землю Юрий Гагарин приземлился не в капсуле спускаемого аппарата (его оригинал хранится в музее Дома авиации и космонавтики), а на пара-

шюте, катапультировавшись на высоте 6-7 километров.

— Произошла нештатная ситуация, которых за весь полет было зафиксировано одиннадцать, — рассказывает Антонина Дементьева. — Уже при вхождении в плотные слои атмосферы не удалось отсоединить от шара спускаемой кабины цилиндр приборно-агрегатного отсека, пиропатроны не смогли отстрелить провода, соединяющие два блока. Возникла невероятная болтанка, возросла скорость. Лишь спустя десять минут провода, скрученные в жгут, перегорели, но колебания не прекратились. Тогда из ЦУП была дана команда на катапультирование космонавта, что спасло ему жизнь.

После полета в космос во всем мире Гагарина встречали, как небожителя. 11-15 июля 1961 года состоялся его визит в Великобританию. Первоначально космонавт прибыл в страну по приглашению профсоюза литейщиков в Манчестере и организаторов советской торгово-промышленной выставки в Лондоне, однако в последний момент для него были организованы встреча с премьер-министром Гарольдом Макмилланом и ланч у королевы Елизаветы II.

Англичане часами ждали под дождем появления космонавта и ликовали при его появлении. Акулы британской прессы не скупилась на комплименты обаянию, сердечной улыбке и простоте Гагарина. Обслуживающий персонал королевского дворца вопреки всем правилам приветствовал его аплодисментами, и даже



сама королева пренебрегла этикетом ради фотографии с великим человеком. «Я сфотографировалась с небесным, то есть неземным, человеком, и поэтому ничего не нарушила», — изящно прокомментировала Елизавета II свое желание сфотографироваться с Гагариним. За совместным завтраком у королевы наблюдали журналисты, которые потом восхищенно вспоминали, как советский космонавт не только не стужевался, сидя за роскошно сервированным столом, но и своим обаянием превратил щекотливую ситуацию в исторический момент. «Юрий Алексеевич не знал, как пользоваться множеством столовых приборов, — писал позже один из журналистов. — Все лорды смотрели, как он

будет ими пользоваться. Космонавт понял это и говорит им: «Давайте есть по-русски». Берет самую большую ложку и кладет ею какой-то салат себе в тарелку. Королева как воспитанная дама говорит: «Господа, давайте есть по-гагарински». Тоже берет большую ложку... Потом, в минуту откровения, сообщает Юрию Гагарину: «Я и сама не знаю, как ими пользоваться. Мне лакеи подают, какую нужно».

История впоследствии обросла разнообразными деталями и интерпретациями. Помимо прочего, к ней добавился рассказ о том, как английской королеве пришлось съесть кусочек лимона, чтобы поддержать простого парня из Советского Союза, далекого от церемониальных тонкостей.

	Гос-во в Африке	Тятя			Одна из комнатных туфель	Римский ...	Бидон
	Для марок	Жестокый человек	Джордано ...	Велосипед			
	Плод фасоли				Америк. авиа-конструктор	Подтяжки	Режим работы магнитофона
		Изысканный наряд	Сосуд в виде рога				
	Показанные барометра			Малыш (разг.)	Фасон мужской рубашки	Хвалебный стих	
			Помещик в России	Футбольный раунд			Молоко верблюда
	Источник для ментола			Большой попугай		Вежды	
	Сов. фигуристка	Казанская безотцовщина	Становище ковчегников			1/8 рабочего дня	
				Царит в безветрие			

Маяковский в нашем цирке

На арене Донецкого цирка выступали не только представители прославленных артистических династий. Здесь читал свои стихи Владимир Маяковский.

В преддверии Международного дня цирка нелишним будет вспомнить, что первый стационарный цирк в городе Сталино был открыт 7 января 1926 года. В те годы сюда приезжали не только артисты.

Маяковский добирался в Сталино из Луганска. Сделав пересадку в Дебальцево, он поехал до Ясиноватой.

Сопровождавший Маяковского П. Лавут так описал приезд Маяковского: «Пыльный поезд доставил нас с большим опозданием в Ясиноватую. Отсюда до Юзовки около двадцати километров. Наняли тачанку. Возница заметил: есть две дороги — подлиннее и получше, покороче и похуже. Выбрали подлиннее. Тогда возница добродушно добавил: «Но здесь, бывает, и грабят». Маяковский приготовил на всякий случай револьвер... Наступила темнота. Мы боялись не столько грабителей, сколько того, что

можем опоздать к началу вечера. Так оно и случилось. Наконец, громыхая по мостовой, въезжаем на главную улицу — и прямо к цирку. У входа толпа. Слышим: «Обманул! Не приехал!»

А вот строки из путевых впечатлений самого Маяковского: «Я поехал читать стихи в Сталино. Этот растущий город омываем железными дорогами. Станций семь подходят к нему, но каждая не ближе, чем на десять-пятнадцать верст».

Стационарный госцирк в городе просуществовал еще два года, затем там случился пожар. Деревянное здание сгорело, а восстанавливать его почему-то не стали. В Сталино, а потом и в Донецк приезжали лишь передвижные цирки-шапито.

Современный цирк «Космос» был открыт 26 августа 1969 года в рамках торжеств по случаю 100-летия города Донецка.

Ответы на сканворд: Батя, Тапок, Изувёр, Боб, Карануз, Убор, Ода, Мята, Тайм, Сирота, Ора, Час, Роднина, Шпиль, По горизонтали: Батя, Тапок, Изувёр, Боб, Карануз, Убор, Ода, Мята, Тайм, Сирота, Ора, Час, Роднина, Шпиль. По вертикали: Альбом, Ясно, Джигиты, Барин, Бруно, Ритон, Трек, Ара, Райт, Апат, Папа, Помощь, Сосуд, Чал, Запись.