



8 Марта

С праздником, милые женщины!

**Милые женщины! Дорогие коллеги!  
Примите искренние поздравления  
с Международным женским днем  
8 Марта!**

Этот праздник за много лет стал настоящим символом весны и прекрасным поводом выразить всем женщинам слова восхищения вашей красотой и обаянием, мудростью и женственностью, умением добиваться успехов в профессии и вести домашнее хозяйство, воспитывать детей, создавать атмосферу уюта и душевного тепла.

Сегодня на Донецкой железной дороге работает шесть тысяч женщин. Вы – гордость и украшение этого предприятия, крупнейшего в Донецкой Народной Республике.

Спасибо вам за ваш труд, не всегда женский и не всегда легкий. Но вы выполняете его достойно.

В праздничный день желаю вам весеннего тепла и радости в душе. Пусть комплименты в ваш адрес звучат как можно чаще. Любви, добра, благополучия, счастья и улыбок вам, дорогие женщины.

С праздником!

**Дмитрий ПОДЛИПАНОВ,**  
министр транспорта  
Донецкой Народной Республики

**Дорогие женщины, коллеги!  
Уважаемые ветераны - труженицы Донецкой магистрали!  
От всей души поздравляем вас с ярким весенним праздником –  
Международным женским днем 8 Марта!**

На Донецкой железной дороге трудятся умные, талантливые, высокопрофессиональные женщины. Вы восхищаете своей необычайной работоспособностью, энергичностью, верностью любимому делу. Вы работаете на самых ответственных участках, занимаете руководящие посты. Ваше трудолюбие, стремление наравне с мужчинами нести ответственность за решение сложных производственных задач заслуживают безусловного уважения.

Мы, мужчины, отдаем должное вашей образованности, эрудиции, силе воли и преклоняемся перед щедростью души, чуткостью, красотой, житейской мудростью.

В этот замечательный праздничный день мы адресуем слова глубокой признательности женщинам-ветеранам. Даже находясь на заслуженном отдыхе, вы остаетесь активными членами дружной семьи железнодорожников. Спасибо вам за преданность родной Донецкой магистрали!

Милые женщины, мы очень ценим вас и сделаем все, чтобы вы были окружены вниманием и заботой!

Искренне желаем вам крепкого здоровья, счастья, благополучия! Пусть в ваших домах царят мир и спокойствие! Пусть мужчины радуют вас своим вниманием, а дети – успехами.

**Владимир КАБАЦИЙ,**  
генеральный директор  
ГП «Донецкая железная дорога»

**Сергей ЛЕСОВОЙ,**  
председатель Профессионального союза  
работников Донецкой железной дороги

# Наш вектор – развитие всех направлений транспортной отрасли

Министерство транспорта сосредоточит свои усилия на дальнейшем развитии всех направлений транспортной отрасли Республики. Об этом заявил министр транспорта Дмитрий ПОДЛИПАНОВ, выступая в Народном Совете ДНР с отчетом о работе транспортного комплекса в 2018 году.

15 февраля в рамках слушаний ежегодного отчета Правительства Донецкой Народной Республики в Народном Совете ДНР министр транспорта Дмитрий Подлипанов отчитался о работе транспортного комплекса в 2018 году, и Донецкой железной дороге в том числе.

– Потребности населения и предприятий Республики в перевозке грузов и пассажиров обеспечивает государственное предприятие «Донецкая железная дорога», – сказал Дмитрий Подлипанов. – На сегодняшний день списочная численность работников составляет порядка 13 тыс. человек. В структуре предприятия находятся 57 железнодорожных станций, 49 структурных подразделений. Общая развернутая длина главных путей по территории Донецкой Народной Республики – свыше 2 тыс. км. По состоянию на 1 января 2019 года по территории Донецкой Народной Республики курсируют пригородные поезда по 65 маршрутам и 4 пассажирских поезда сообщения Ясиноватая-Успенская и Ясиноватая-Луганск.

В 2018 году объем перевозок пассажиров по Республике составил более 1 млн пассажиров, из них 48% – пассажиры льготной категории. Грузооборот за прошлый год составил более 2,5 млрд ткм, объем погрузки грузов в 2018 году – более 16,5 млн тонн.

За 2018 год Донецкой железной дорогой были выполнены: деповской ремонт 774 грузовых вагонов; капитальный ремонт порядка 7 км верхнего строения пути; текущий ремонт 453 единиц тягового подвижного состава; восстановлено более 80 км контактной подвески.

Отдельное место в докладе министра транспорта было отведено итогам работы железной дороги за период с октября 2018 г. по 15 февраля 2019 г.

– Для выполнения перевозок предприятию в сентябре 2018 года было

передано во временное пользование 18,5 тыс. грузовых вагонов, ранее принадлежавших собственникам государства Украина, – доложил Дмитрий Подлипанов. – В 2017 году количество грузовых вагонов составляло 691.

Силами предприятия ведется постоянная и планомерная работа по поддержанию и продлению срока службы имеющегося подвижного состава, восстановлению инфраструктуры, увеличению пропускной способности.

За отчетный период выполнен деповской ремонт 418 грузовых вагонов (54% от уровня 2018 года). В том числе за октябрь выпущено из ремонта 103 вагона, за ноябрь – 162, за декабрь – 153, за январь 2019 года – 119 вагонов.

– В настоящее время проводятся мероприятия по увеличению количества деповских ремонтов на мощностях предприятия до 250 единиц в месяц, – подчеркнул министр. – Увеличение количества деповских ремонтов вагонов связано с мобилизацией кадровых ресурсов и перераспределением запасных частей. Для решения проблемы нехватки запасных частей на базе вагонного депо Ясиноватая создан участок по изготовлению крышек люков грузовых вагонов.

Выполнение деповского ремонта вагонов позволило ввести в эксплуатацию дополнительно 13 кольцевых маршрутов (прирост составил 200%). На сегодняшний день сформировано 16 кольцевых маршрутов по 50 вагонов.

За 5 месяцев специалистами путевого хозяйства выполнен капитальный ремонт порядка 2,68 км верхнего строения пути, что составило 40% от общей протяженности отремонтированного пути (6,77 км).

В течение IV квартала прошлого года выполнен текущий ремонт 133 единиц тягового подвижного состава, что составило 30% от общего количества отремонтированного подвижного состава



за 2018 год. Также силами ГП «Донецкая железная дорога» восстановлена работоспособность 2 электровозов ВЛ80т и 2 секций тепловоза 2ТЭ116, что позволило обеспечить бесперебойный вывоз грузов с Торезского участка и создать ежедневный резерв 2 электровозов и 2-3 секций тепловоза.

– Благодаря проведенной работе в сентябре-декабре 2018 года с ООО «ТрансСетьПроект-Электро» (г. Санкт-Петербург), составлен четкий график поставок оборудования для распределительного устройства 3,3 кВ тяговой подстанции Дебальцево, – проинформировал депутатов Дмитрий Подлипанов. – В марте планируется окончательная поставка оборудования, а в начале апреля начинаются монтаж и пусконаладочные работы. Восстановленная тяговая подстанция Дебальцево и связанные с ней устройства контактной сети обеспечат полноценное выполнение грузовых операций по перевозке сырья для предприятий угледобывающей и металлургической отраслей Донецкой и Луганской Народных Республик.

Министр транспорта напомнил, что в период с сентября по декабрь 2018 г. была выполнена подготовительная работа, приняты соответствующие нормативные правовые акты, и с 1 января 2019 г. Донецкая железная дорога стала субъектом хозяйственной деятельности в сфере электроэнергетики.

Он особо отметил, что деятельность предприятия ориентирована не только на достижение высоких финансовых и производственных показателей, но

и на решение социальных проблем. В сентябре Донецкая железная дорога перешла на 5-дневную рабочую неделю (до этого – 4 рабочих дня), были повышены на 10% тарифные ставки и должностные оклады, вдвое увеличен размер надбавки за выслугу лет.

Предприятием за собственные средства выполняется реконструкция спортивного комплекса «Локомотив» станции Дебальцево, поддерживаются в рабочем состоянии ДФСК в Донецке, Ясиноватой, Иловайске. В ноябре 2018 года проведены ремонтно-восстановительные работы во Дворце культуры железнодорожников в Дебальцево.

Донецкая железная дорога также принимала участие в восстановлении поврежденного в результате боевых действий водопровода, пролегающего под железнодорожным полотном станции Никитовка.

– В 2019 году мы планируем завершить восстановление разрушенных объектов инфраструктуры, увеличить объемы грузовых и пассажирских перевозок, провести модернизацию путевого хозяйства и электрификацию участков ГП «Донецкая железная дорога», – рассказал Дмитрий Подлипанов.

Также в планах Министерства транспорта на 2019 год – активное участие в дальнейшем формировании нормативно-правовой базы для транспортной отрасли. Выполнение этого комплекса мероприятий позволит сделать ее работу более качественной и эффективной.

По материалам  
пресс-службы

Министерства транспорта ДНР

## Модуль на КПВВ «Майорск»



По просьбе администрации города Горловка Донецкая железная дорога открыла модуль по продаже продуктов питания на КПВВ «Майорск».

Люди, пересекающие линию разграничения, могут купить здесь холодные и горячие напитки, питьевую воду, сладости, свежую выпечку, которую изготавливают специалисты цеха питания вокзала Ясиноватая.

– Все работы по установке торгового модуля были выполнены сотрудниками Донецкой железной дороги, – рассказал начальник пассажирской службы Павел Кудря. – Сюда был доставлен специальный ларек, сооружено ограждение, подключено электричество. Для полноценного функционирования торговой точки были дополнительно введены 4 штатные единицы. Все продавцы – жители Никитовки.

Ларек открывается в 5 утра. Доступные цены, вкусные продукты и вежливые сотрудники привлекают сюда новых клиентов.

## На поврежденном путепроводе ведутся подготовительные работы

Специалисты подразделений службы пути завершили демонтаж рельсо-шпальной решетки железнодорожного путепровода на 27-м км перегона Чумаково-Ларино. Это позволило уменьшить вес пролетных строений путепровода, пострадавшего в результате диверсии.

Подрыв центральной железобетонной опоры железнодорожного путепровода на 27-м километре перегона Чумаково-Ларино произошел 1 января. Для предотвращения возможного обрушения конструкции специалистами ГП «Донецкая железная дорога» было предложено технологическое решение по созданию временной подпорки для путепровода. Были установлены три фундаментных стакана, одна железобетонная опора, восемь фундаментных блоков, в межопорное пространство было уложено 106 шпал.

Руководству института «Донжелдорпроект» была поручена подготовка проекта по укреплению разрушенной опоры путепровода. На совещании в Министерстве транспорта ДНР, темой которого стало восстановление объектов инфраструктуры Донецкой железной дороги, большое внимание было уделено вопросу ремонта путепровода на 27 км ПК1 перегона Чумаково-Ларино. В его обсуждении приняли участие специалисты Департамента железнодорожного транспорта Минтранса, ГП «Донецкая железная дорога», ГП «Донецкий проектно-исследовательский институт железнодорожного транспорта

«Донжелдорпроект».

В ходе совещания были определены основные этапы работ: разработка проекта, проведение государственной экспертизы и согласование с ГАИ УМВД ДНР, приобретение материалов, выполнение подготовительных монтажных работ и проведение ремонтных работ.

По информации ГП «Донжелдорпроект», проектные решения уже согласованы с ГП «Донецкая железная дорога» и направлены в Службу государственной строительной экспертизы ДНР для получения положительного экспертного заключения.

Донецкая железная дорога готова приступить к ремонтным работам сразу же после получения утвержденного проекта восстановления путепровода.

# ПРОФДОНЖЕЛ признан лучшим в коллективно-договорной деятельности

Профессиональный союз работников Донецкой железной дороги признан одним из лучших среди профсоюзов Республики. Церемония награждения ПРОФДОНЖЕЛ как победителя в номинации «Лучшая коллективно-договорная деятельность» состоялась 21 февраля на торжественном мероприятии, посвященном Дню профсоюзного работника. О динамике развития колдоговорной работы на Донецкой железной дороге и достигнутых результатах рассказал председатель ПРОФДОНЖЕЛ Сергей ЛЕСОВОЙ.

– Совет ПРОФДОНЖЕЛ всегда проводил активную работу по защите трудовых прав, установлению льгот и гарантий работникам дороги, – рассказал Сергей Лесовой. – Для урегулирования производственных, трудовых и социально-экономических отношений между работниками и руководством ГП «Донецкая железная дорога» 28 марта 2016 г. было заключено соглашение, которым руководство дороги признало полномочия Совета ПРОФДОНЖЕЛ как органа, ведущего переговоры от имени трудового коллектива, и обязалось следовать принципам социального партнерства для решения вопросов льгот и гарантий, социально-экономических и трудовых отношений.

Данное соглашение стало основой для принятия коллективного договора дороги. Итогом напряженной работы стало подписание 15 марта 2017 г. коллективного договора «О тарифах, трудовых и социальных гарантиях на 2017 год» между руководством ГП «Донецкая железная дорога» и Профессиональным союзом работников Донецкой железной дороги. Документ включил в себя 9 разделов, 115 обязательств и 13 приложений.

– Следует отметить, 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 человек, – подчеркнул Сергей Лесовой.

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. С момента заключения колдоговора – с марта 2017 г. по декабрь 2018 г. – совместными постановлениями руководства дороги и президиума Совета ПРОФДОНЖЕЛ в него было внесено 82 изменения и дополнения, улучшающих условия труда, социальные и трудовые гарантии работников и пенсионеров-железнодорожников.

Вот основные из них:

- 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, искусствен-

ных сооружений и земляного полотна на железной дороге;

- предусмотрено увеличение тарифных ставок и должностных окладов работникам, 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 размере 3000 руб.;

- принято решение о предоставлении материальной помощи женщинам дороги при рождении или усыновлении ребенка в возрасте до 3-х лет в размере 10000 рублей;

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

- предусмотрено возмещение расходов работникам дороги, работа которых связана с выполнением работ в пути или имеет разъездной характер, а также при служебных поездках в пределах обслуживаемых участков, в том числе при поездках за границу;

- 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%-я 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.;

- введен в действие приказ, которым утверждено Положение об условиях оплаты труда работников;

- 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 приложение коллективного договора, на основании которых установлены доплаты и надбавки старшим машинистам локомотивов (МВПС) при обслуживании закрепленным способом; преподавателям за заведование учебными кабинетами, руководством 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 часов);

- увеличен размер доплаты за работу в ночное время с 20% до 40%;

- внесены и введены в действие положения о премировании 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».

- Советом ПРОФДОНЖЕЛ постоянно ведется конструктивный диалог с руководством дороги по решению вопросов социально-экономических и трудовых отношений, контролируется выполнение обязательств коллективного договора, – подчеркнул Сергей Лесовой. – На заседаниях комиссии по редактированию коллективного договора рассматриваются поступившие предложения по дополнениям или изменениям в обязательства коллективного договора.

Учитывая многочисленные изменения и дополнения в обязательства коллективного договора, внесенные за период с 15 марта 2017 г. по 30 октября 2018 г., руководством дороги и президиумом Совета ПРОФДОНЖЕЛ было принято совместное решение о переиздании действующего коллективного договора дороги.

- 2018 год можно назвать переломным, – отметил профсоюзный лидер. – Благодаря улучшению финансового со-



стояния дороги удалось практически полностью выполнить обязательства, включенные в дорожный коллективный договор. В отчетном периоде доплаты и надбавки к заработной плате выплачивались в соответствии с действующими нормативными актами. Если говорить более детально, общие суммы выплат составили:

- надбавка за выслугу лет – 174,9 млн руб.;

- доплата за работу в ночное время – 48,8 млн руб.;

- надбавка за класс квалификации работникам локомотивных бригад – 7,7 млн руб.;

- доплата за работу во вредных и тяжелых условиях труда – 21,2 млн руб.;

- доплата проводникам пассажирских вагонов за отопление углем – 469 тыс. руб.;

- надбавка за классность водителей – 959 тыс. руб.;

- надбавка за выполнение особо важной работы на определенный период – 3,1 млн руб.;

- доплата водителям за ненормированный рабочий день – 554 тыс. руб.;

- доплата за почетное звание – 580 тыс. руб.

- оплата времени прохождения обязательного медицинского осмотра – 9,3 млн руб.;

- компенсация затрат, связанных с медосмотром – 744,6 тыс. руб.

- оплата технического обучения работников, которое проводилось в нерабочее время – 3,3 млн руб.;

- надбавка работникам, работа которых связана с разъездным характером работы – 11,2 млн руб.

На основании Положения «О единовременном поощрении (премировании) к юбилейным, памятным датам государства, профессиональным и другим праздникам работников ГП ДЖД в 2018 году выплачена поощрительная премия в сумме 41,3 млн руб.

Согласно Положению о единовременном премировании за выполнение особо важных производственных заданий работникам сумма премий составила 7,7 млн руб. На выполнение Положений о премировании за основные результаты хозяйственной деятельности за май-август 2018 год направлено 35 млн руб.

На реализацию комплексных мероприятий по улучшению условий труда и профилактике производственного

травматизма в 2018 году израсходовано 48,5 млн руб.

– Это далеко не полный перечень доплат и надбавок к заработной плате, которые распространялись на работников дороги в прошлом году, – сказал Сергей Лесовой.

За отчетный период также выплачено единовременное пособие работникам, которые выходят на пенсию, в размере 6,8 млн руб., компенсированы расходы по организации похорон работников и пенсионеров дороги в размере 1,7 млн руб. На проведение дорожных спортивно-массовых мероприятий и на участие команд дороги в спартакиадах и чемпионатах Республики израсходовано 134 тыс. руб.; перечислены средства ПРОФДОНЖЕЛ на культурно-массовую и физкультурно-оздоровительную работу в размере 18,4 млн руб. На оказание материальной помощи нуждающимся членам профсоюза было направлено 6,1 млн руб., из них 2,6 млн руб. – за счет средств профсоюзного бюджета.

– В минувшем году организовано оздоровление 209 детей в детском оздоровительном лагере им Ю.А. Гагарина в Евпатории. 257 работников-членов профсоюза и членов их семей отдохнули на Черноморском побережье под Новороссийском, еще 50 – в клиническом санатории «Приморье».

У работников дороги-членов профсоюза также есть возможность посещать плавательные бассейны, тренажерные и боксерские залы на площадях ДФСК «Локомотив». На это в 2018 году было выделено 2,6 млн руб.

Всего на выполнение обязательств коллективного договора дороги в отчетном периоде израсходовано 498,4 млн руб., из них на обязательства, не предусмотренные законодательством, направлено 376,7 млн руб.

– Работа в рамках коллективно-договорной деятельности продолжается, – отметил в заключение Сергей Лесовой.

– Развитие коллективно-договорных отношений позволяет снизить уровень социальной напряженности в коллективе, расширить льготы и гарантии, приостановить отток квалифицированных кадров и повысить мотивацию труда железнодорожников.

Виктория ШЕВКУНОВА

# Квалификация сотрудников и деловые качества – залог эффективной работы предприятия



Чтобы создавать и приводить в движение производственные мощности, постоянно их совершенствовать, сотрудники службы управления персоналом ГП «Донецкая железная дорога» проводят постоянную работу по формированию и укреплению трудового коллектива. Ведь от квалификации работников, их профессиональной подготовки, деловых качеств в значительной мере зависит эффективность производства.

В течение 2018 года на ГП «Донецкая железная дорога» было принято 1410 человек, 98-ми из них предоставлены первые рабочие места.

Не обошлось и без увольнений. В основном увольнение проводилось по собственному желанию и соглашению сторон, что составило 61% от общего числа уволенных. С почетом ушли на заслуженный отдых (пенсию) 326 сотрудников нашего предприятия.

На Донецкой железной дороге ведется работа по обеспечению выполнения требований законов «О занятости населения» и «Социальной защите инвалидов». В частности, выполняются:

- 3%-я квота для приема на работу граждан, имеющих дополнительные гарантии (на дороге работает более 23% работников, относящихся к категории граждан, имеющих дополнительные гарантии в содействии трудоустройству);

- 5%-я квота для трудоустройства инвалидов. По состоянию на 01.01.2019 г. на железной дороге работает 579 инвалидов.

С целью развития социальной политики предприятия, направленной на обеспечение интересов организации через реализацию интересов отдельного работника, 03.05.2018 г. был утвержден и введен в действие приказ «О видах поощрений на Государственном предприятии «Донецкая железная дорога». При этом работа по разработке макетов знаков к видам поощрений ГП «Донецкая железная дорога» и образцов бланков Почетной грамоты и Благодарственного письма была выполнена силами сотрудников службы управления персоналом. В настоящее время завершена работа по разработке наградного знака «Ветеран Донецкой железной дороги» для награждения пенсионеров-железнодорожников. Разработано Положение о знаке «Ветеран Донецкой железной дороги».

В 2018 году было издано 349 приказов генерального директора ГП «До-

нецкая железная дорога», которыми поощрены 8778 человек, в том числе:

- 10 человек награждены ценным подарком – часами с гравировкой «От генерального директора железной дороги» ГП «Донецкая железная дорога»;

- 32 человека отмечены знаками «Лучший по профессии на железнодорожном транспорте» ГП «Донецкая железная дорога»;

- 116 человек награждены Почетной грамотой ГП «Донецкая железная дорога»;

- 53 человека отмечены Благодарственным письмом ГП «Донецкая железная дорога»;

- 34 пенсионера-железнодорожни-



ка получили материальную помощь и были награждены Почетными грамотами.

В рамках проведения мероприятий социальной направленности с начала 2018 года сотрудники службы управления персоналом принимали самое активное участие в организации торжественных мероприятий для работников ГП «Донецкая железная дорога», а также в митингах, эстафетах, акциях, шествиях.

На Донецкой железной дороге с особым трепетом относятся к ветеранам, отдавшим многие годы жизни

Государственное предприятие «Донецкая железная дорога» является главным транспортным комплексом Донецкой Народной Республики. Он по праву считается ключевым звеном экономической системы Республики, и в этом немалая заслуга работников нашего предприятия. Благодаря высокому профессионализму и сплоченности они справляются с реализацией намеченных целей, способствуют развитию дороги. Трудовые ресурсы – это главный ресурс, от качества и эффективности которого во многом зависят результаты деятельности предприятия и его конкурентоспособность.

развитию родной магистрали. В преддверии Дня защитника Отечества, Международного женского дня 8 марта, Дня Победы были организованы торжественные мероприятия, посвященные чествованию наших уважаемых пенсионеров-железнодорожников Дебальцевской, Донецкой, Ясиноватской и Иловайской ветеранских организаций. Они принимали теплые слова признательности, подарки и музыкальные поздравления.

И, конечно же, работники службы управления персоналом не забывают о том, что высокопрофессиональные сотрудники – это золотой запас нашего предприятия, который необходимо постоянно развивать и обучать. Так, совместно с Учебным центром профессиональных квалификаций был проведен комплекс работ и получена лицензия для осуществления образовательной деятельности. Это позволит сохранить коллектив и трудовой потенциал ГП «Донецкая железная дорога» для дальнейшего развития экономики и промышленности Донецкой Народной Республики.

Только за прошлый год на базе Учеб-

структурных подразделениях железных дорог было обучено 1200 первокурсников.

На протяжении 2018 года 64 сотрудника ГП «Донецкая железная дорога» прошли обучение на курсах повышения квалификации руководителей и специалистов на базе Донецкого института железнодорожного транспорта. Это позволяет расширять и углублять ранее приобретенные знания, умения и навыки на уровне требований постоянно изменяющейся отрасли.

В рамках поддержки молодых специалистов дорогой было оказано содействие в трудоустройстве 22 выпускников ГОО ВПО «Донецкий институт железнодорожного транспорта».

На Донецкой железной дороге при назначении на должность большое внимание уделяется анализу психологических качеств и свойств личности кандидата. Так, на основании Положения о проведении психологического тестирования 42 человека прошли психологическое исследование, из которых 14 человек показали свыше 80% совпадения с профилем успешного руководителя.

Для заинтересованности в работе и поддержания социального статуса работника, а также на основании Положения о порядке поселения в общежития ГП «Донецкая железная дорога» проводится поселение в общежитиях ГП «Донецкая железная дорога» иногородних работников дороги, а также работников, которые лишились жилья в результате боевых действий.

С целью обеспечения комфортных условий проживания работниками службы управления персоналом совместно с представителями ПРОФ-ДОНЖЕЛ была проведена плановая проверка общежития Донецкого строительного-монтажного эксплуатационного управления ГП «Донецкая железная дорога», в ходе которой выявлено удовлетворительное состояние здания общежития.

Как показали итоги прошедшего года, сотрудниками службы управления персоналом проделана большая работа, и они не собираются останавливаться на достигнутом. Наша цель – создание сплоченного, ответственного, профессионального и высокопроизводительного коллектива.

На 2019 год уже разработан перспективный план развития кадровой политики ГП «Донецкая железная дорога», в котором освещены основные вопросы по улучшению развития и социальной защищенности персонала предприятия, которые позволят более оперативно реагировать на изменяющиеся требования технологии и рынка.

**Нелли МАЛАЯ,**  
начальник службы  
управления персоналом  
ГП «Донецкая железная дорога»

# Добрая традиция – женщин поздравлять

В честь Международного женского дня 8 марта 20 лучших работниц дороги представлены к награждению грамотами Министерства транспорта Донецкой Народной Республики и ГП «Донецкая железная дорога». Железнодорожницы отмечены за добросовестное выполнение должностных обязанностей, высокое профессиональное мастерство, проявленную инициативу, весомый личный вклад в восстановление дорожной инфраструктуры.

Начальник тяговой подстанции Ханженково I группы Иловайской дистанции электроснабжения Елена Середина отмечена Грамотой Министерства транспорта ДНР. На Донецкой железной дороге она работает более 33 лет.

Сейчас в подчинении у Елены Середины 3 человека. Ее небольшой и очень дружный коллектив осуществляет подачу и контроль электроснабжения для движения поездов, контактной сети и продольного электроснабжения.

– На железную дорогу я пришла работать электромонтером, – вспоминает Елена Александровна. – Затем меня перевели на должность электромеханика. Сейчас я – начальник тяговой подстанции. Работа была самой разной: поддерживала в надлежащем состоянии оборудование тяговой подстанции, следила, чтобы все четко работало.

Многие из тех, с кем начала трудовую деятельность Елена Середина, уже на пенсии, коллектив постоянно обновляется. Но своих подчиненных, кроме как коллегами и друзьями, она не называет.

– Коллектив у нас очень слаженный, – рассказывает она. – Каждый может поделиться житейскими проблемами, и мы все вместе их решаем. Мы дружно работаем и дружно отдыхаем. Часто вместе ездим в театр, цирк, выезжаем на природу.

Татьяна Шаповалова трудится на Донецкой железной дороге 19 лет. Работа у нее явно не женская. Она – стрелок стрелковой команды по охране грузов и объектов 1-й группы станции Иловайск. Татьяна Александровна также представлена к награждению Грамотой Министерства транспорта ДНР.

Сейчас Татьяна Шаповалова исполняет обязанности

помощника начальника караула. В отделении работает 18 человек, и она – единственная женщина.

– Раньше я и грузы сопровождала, и вагоны принимала, так что знаю все нюансы работы, – говорит она. – А вообще, помощником начальника караула может стать любой стрелок – при наличии необходимого образования, опыта и организаторских способностей.

К награждению грамотой Министерства транспорта ДНР представлена Валентина Сомикова, дефектоскопист по

сказывает она. – Нужно быть очень внимательной и тщательно проверять детали. Ведь, если пропустить дефект или трещину, последствия могут быть очень серьезными.

После освобождения Дебальцево Валентина Александровна вместе с коллегами участвовала в восстановлении разрушенного в результате боевых действий вагонного депо Дебальцево-Сортировочное.

– Поначалу было жутко даже заходить – сплошные руины, – вспоминает она. – Смотришь на знакомые места, а кажется, что видишь их впервые. Мы убрали строительный мусор, заложили пробоины в стенах, перекрыли крышу.

Уже много лет настоящей отдушиной для женщины остается выращивание цветов. Под обстрелами многие из них пропали, и даже была мысль оставить любимое занятие, но не смогла. Сейчас у Валентины Александровны весь двор и заставлены все семь окон в квартире. А самый желанный подарок на любой праздник – цветочный отросток или саженец.



Наталья Митрохина

магнитному контролю участка по ремонту и изготовлению деталей вагонов вагонного депо Дебальцево-Сортировочное.

Валентина Александровна работает на железной дороге уже 23 года. Начинала учеником дежурного стрелочного поста, работала дежурным. Работы никогда не боялась, часто бралась за совсем не женские обязанности. Сейчас Валентина Сомикова занимается проверкой деталей перед их установкой на вагоны.

– К своей работе отношусь очень ответственно, – рас-

старший инспектор по кадрам локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское Наталья Шаповалова считает главной ценностью своего предприятия людей. С ними ей приходится работать практически 24 часа в сутки. Наталья Анатольевна также отмечена Грамотой Министерства транспорта ДНР.

На железную дорогу Наталья Шаповалова пришла в 2001 году, работала водителем электрокара. Была техникумом-технологом, оператором компьютерного набора, сейчас

– старший инспектор по кадрам.

– Мои обязанности связаны непосредственно с людьми, – рассказывает Наталья Анатольевна. – Я занимаюсь и оформлением на работу, и перемещением внутри предприятия на другие должности, выдачей необходимых справок сотрудникам, работой с пенсионерами. Люди все разные, проблемы и вопросы тоже. Непросто, но очень важно найти к каждому индивидуальный подход и постараться помочь.

Среди представленных к награждению Грамотой ГП «Донецкая железная дорога» – инженер по метрологии 1 категории производственно-технического отдела локомотивного депо Иловайск Елена Тисленко. На железную дорогу она пришла сразу после школы в 1991 году. Работу в должности оператора вычислительных машин локомотивного депо Иловайск совмещала с заочной учебой в Славянском железнодорожном техникуме. Продолжила образование в государственной академии железнодорожного транспорта.

Елена Александровна хорошо помнит, как начинала трудовую деятельность, и благодарна всем, кто обучал азам профессии и трудовой дисциплине. Наставники были строгие.

– Помню, как за опоздание на 5 минут я была очень оригинально наказана, – рассказала она. – Мне вручили ключи от конторы, и приходило на работу теперь нужно было раньше всех.

Период боевых действий стал для женщины трагической страницей в жизни. Ушел в ополчение и погиб сын Артем. Бежать от горьких мыслей



Елена СЕРЕДИНА

помогала работа, в которую мать уходила с головой. Елена Александровна часто общается с однополчанами сына. Они ее не забывают и поддерживают, как могут.

Приемщик поездов 4 ряда ОП Станция Ясиноватая Наталья Митрохина также представлена к награждению грамотой ГП «Донецкая железная дорога». Работу на предприятии она начала в 2001 году маляром, потом перешла приемщиком поездов.

– Я провозу полный осмотр вагонов, – рассказывает Наталья Вадимовна. – Слежу, чтобы были пломбы на дверях вагонов, обращаю внимание на его наполненность, ну и, конечно, на наличие поврежденных. Если обнаруживаю какой-то дефект, сразу сообщаю.

Сразу же после окончания боевых действий Наталью Митрохину как опытного маляра снова привлекли к строительным работам.

– В 2014-м было очень много разрушений, нужно было помогать и дороге, и городу, – рассказывает женщина. – Мы восстанавливали школы, больницы...

За 18 лет работы Наталья Вадимовна всей душой прикипела к своему предприятию. Говорит, что не раз получала приглашения на другую работу, но согласиться не смогла. «Ведь наше место там, где наше сердце», – убеждена она.

Елена СУШКОВА  
Виктория ШЕВКУНОВА

## Дорогие женщины!

Вот и пришла весна, а с ней – наш любимый праздник 8 Марта!

Многие из нас десятки лет отработали на железной дороге, и без ложной скромности можно сказать, что справлялись со своими обязанностями ничуть не хуже мужчин. Так же на «отлично» мы воспитывали детей, выполняли великое множество домашних дел, которые испокон веков лежат на женских хрупких плечах. С возрастом пониманием, что это самые лучшие, самые нужные и приятные хлопоты, которые уготованы нам Господом Богом. И чем лучше будем их исполнять, тем счастливее будут наши родные и близкие.

Дорогие наши женщины! Поздравляю вас с первыми весенними цветами, теплыми солнечными лучами, звонким пением птиц! Пусть сама природа поднимает вам настроение, бодрит и прибавляет сил.

Оставайтесь на долгие годы такими же обаятельными и привлекательными! Радуйте себя и окружающих! С оптимизмом идите по жизни!



Татьяна СУПРУНОВА,  
председатель объединения  
ветеранов войны и труда  
Донецкой железной дороги

## Весна идет, весне – дорогу!

С приходом весны у работников дистанций защитных лесонасаждений прибавилось работы. Уже сегодня в ПЧЛ Дебальцево, Ясиноватой и Иловайска готовятся к озеленительному сезону, объезжают территории, проводят ревизию предприятий.

На территории Донецкой железной дороги находится более 4 тысяч гектаров защитных лесополос. Они оберегают путь от снежных заносов, ослабляют силу ветра, снижают уровень шума.

В Ясиноватской дистанции защитных лесонасаждений сейчас работает больше ста человек. Специалистами ПЧЛ осуществляются работы по уборке сухостоя и поврежденных деревьев. Ведутся рубки на трассах ЛЭП, а также на железнодорожных переездах для обеспечения необходимой для безопасного движения поездов видимости. А еще здесь выращивают декоративные дере-

вья, кустарники, цветы.

– В теплице Ясиноватского производственного участка на площади 500 кв. метров мы выращиваем саженцы для облагораживания территорий предприятий дороги, – рассказал начальник Ясиноватской дистанции защитных лесонасаждений Анатолий Краус. – Для озеленения клумб здесь высажено несколько видов цветочной рассады: петунии, лобелии, гацании, декоративного портулака. Мы занимаемся черенкованием самшита, туи, можжевельника, пяти видов хризантем. В этом году попробовали вырастить тюльпаны. Раньше ими не занимались,

но все получилось, и совсем скоро эти благородные цветы станут настоящим весенним подарком. Кроме того, выращиваем гиппеаструм для букетов. В теплице прекрасно себя чувствует альстромерия – уже в апреле она будет цвести.

На осень 2019 года закультивировано десять сортов роз. Запланировано получить саженцы липы, клена остролистного, сосны, декоративных кустарников, более десяти сортов плодовых деревьев.

– В настоящее время уже все готово для начала интенсивных работ по приведению в надлежащее состояние полосы отвода, – говорит Анатолий Краус. – В прошлом году был частично обновлен парк бензомоторной техники. Есть необходимый запас горюче-смазочных материалов.

# Неженская профессия? Это не о нас!



Ольга ЖЕЛТКЕВИЧ

Ольга Александровна Желткевич встретила нас милой улыбкой, а зеленые глаза с золотистыми искорками сразу же расположили к общению. Трудно было представить, что эта хрупкая женщина работает дорожным мастером наравне с мужчинами, и каждый день выходит на путь для обеспечения безопасности движения поездов.

Не думала об этом наша собеседница, и тогда, когда окончив школу, нужно было решать, куда идти учиться. Как и большинство девчонок, юная Оля мечтала о сцене, гуляла с подружками, а выбор будущей профессии доверила родителям.

Мама Ольги всю жизнь проработала дежурной по станции и посоветовала дочери связать жизнь с железной дорогой. Девушка окончила Артемовский техникум железнодорожного транспорта и продолжила учебу в академии железнодорожного транспорта в Харькове. Молодую специалистку приняли на работу техником участка.

— Хорошо помню первый рабочий день, — рассказывает Ольга Александровна. — Прошла 13 километров пути, очень устала, но даже мысли не было о том, чтобы все бросить. Через два дня уже привыкла.

Потом девушку перевели распределителем работ, а полтора года назад она перешла на освободившееся место дорожного мастера 3 околотка Донецкой дистанции пути.

О том, что занимается неженским делом, Ольга Александровна никогда не задумывалась. Единственная женщина в бригаде смогла доказать, что может работать на равных с мужчинами, как настоящий профессионал.

— Каждый день я выхожу на путь и путевым шаблоном измеряю ширину колеи, уровень одного рельса относительно другого, наклон рельса относительно горизонта и другие параметры. И так в любую погоду, — рассказывает нам Ольга Желткевич, для наглядности демонстрируя, как это делается. — Работа очень ответственная, любое отклонение от нормы может привести к аварийной ситуации. Моя задача — найти участки, на которых необходимо устранить недостатки.

Ольга Анатольевна чувствует поддержку коллег и многому у них научилась. А главное — они ей доверяют и уверены, что не подведет.

Оглядываясь назад и вспоминая себя школьницей, она и сама с трудом верит, что смогла овладеть профессией, которая и не всем мужчинам по плечу.

Муж Ольги Александровны — тоже дорожный мастер, но работает на другой дистанции пути. В семье Желткевич два сына — Ярослав и Константин. О том, кем они вырастут, родители пока не думают, и уверены, что правильный путь мальчишки выберут сами.

...Цветы, поздравления, добрые пожелания — так вот уже 34 года подряд отмечает день 8 Марта Татьяна Сухопарова, слесарь по ремонту подвижного состава 5 разряда участка по ремонту автостопов и контрольно-измерительных приборов цеха по ремонту подвижного состава локомотивного депо Иловайск.

— За все время, что я работаю, подарки были самыми разными, — вспоминает с улыбкой Татьяна. — Дарили и чашки, и конфеты, а недавно тахометр подарили — беспокоятся обо мне коллеги.

В 1984 году Татьяна Сухопарова



Татьяна СУХОПАРОВА

окончила Зугрэсский профессиональный лицей. Одновременно с работой, конечно, были парни. После окончания учебного заведения вопрос, куда идти работать, даже не стоял. Родители Татьяны всю жизнь проработали на железной дороге: отец — башмачником,

прекрасные, милые, очаровательные, а еще ловкие и выносливые. Именно такие женщины работают у нас на Донецкой железной дороге. Настоящие профессионалы, они беззаветно преданы профессии, и своими нежными руками выполняют, казалось бы, совсем не женскую работу. В канун 8 марта о своем любимом деле нам рассказали машинист крана путевой машинной станции 191 Наталья Стельмах, слесарь по ремонту подвижного состава локомотивного депо Иловайск Татьяна Сухопарова и дорожный мастер ПЧ-9 Ольга Желткевич.

мать — в сфере обслуживания. Сейчас на железной дороге трудятся ее брат, невестка и два племянника.

В своем коллективе Татьяна — единственная женщина. Да и как иначе? Ведь работа не из легких и к категории «женских» явно не относится. Уже 35 лет она работает слесарем по ремонту подвижного состава — осуществляет обслуживание и текущий ремонт тепловозов ЧМЭ-3 и электровозов ВЛ-80. Инструменты — как у любого слесаря: отвертка, набор ключей, плоскогубцы, кусачки. Большую часть работы Татьяна выполняет самостоятельно, но, когда нужно, обращается за помощью к коллегам-мужчинам.

— Я ремонтирую все контрольно-измерительные приборы, установленные на пульте машиниста: манометры, вольтметры, амперметры, приборы постоянного тока, тахометры, — рассказывает Татьяна Сухопарова. — При необходимости провожу профилактику деталей, их осмотр и проверку. Если срок использования истек, деталь заменяю, если неисправна, выясняю причину, а дальше — по ситуации: либо ремонт, либо замена. Ремонт деталей я провожу уже в цеху. Самое сложное — полностью снять пульт машиниста на дизелях. Во-первых, он находится на высоте, во-вторых, тяжелый, поэтому без помощи не обойтись.

Особая ипостась Татьяны Сухопаровой — работа в калибровочной лаборатории. Женщина имеет аттестацию калибровщика и обладает правом наносить оттиск калибровочного клейма на проверенные

приборы. У них погрешность в весе практически нулевая.

Для Татьяны работа, безусловно, удовольствие. Дело — любимое, коллектив — замечательный: всегда поддержат и подскажут.

— Мужчины всегда помогают, — хвалит коллега Татьяна. — И не только локомотивщики, но и электрики, автоматчики. У нас на работе все взаимосвязано, поэтому и выполняем ее постоянно вместе.

Когда в 80-х Татьяна пришла в депо, здесь работало 4 прибориста. Сейчас она одна.

— Особенно тяжело было в 2014 году, — вспоминает женщина. — Случилось, за целый день и присесть не могла. Объемы работы были очень большие. Манометры ремонтировали у нас на железной дороге не везде, поэтому к нам привозили их из Тореза, Донецка, Дебальцево. Кроме того, приборы привозили на проверку сторонние организации, котельные, например. Каждая — по 50-60 штук.

О том, что пришла работать в мужской коллектив, Татьяны Сухопарова не пожалела ни разу, а своих коллег иначе как семьей не называет: большой, крепкой и дружной.

...Наталья Стельмах с детства любила технику. Когда пришло время задуматься о будущей профессии, выбрала работу, которая связана с управлением сложными и мощными машинами. Она окончила Харцызское профтехучилище по специальности «машинист крана» и никогда не пожалела о принятом решении.

Ничего необычного в своей работе Наталья Анатольевна не видит. Она выросла в семье железнодорожников: отец работал машинистом дизель-поезда, мама — осмотрщиком вагонов. Можно сказать, девушка выросла среди железнодорожной техники и привыкла к ней.

— Как только на практике я впервые поднялась на кран, сразу поняла, что это мое, — вспоминает Наталья Стельмах. — Было это на Зуевском энергомеханическом заводе. По специальности я начала работать после окончания училища. Высоты никогда не боялась, системы управления разными видами кранов тоже сложностей не вызывали.

После рождения первого ре-

бенка наша героиня несколько лет проработала слесарем в горводоканале, но ее все время тянуло на высоту. Машинистом крана она проработала более 14 лет, с 2010 года — в ПМС-191.

Сама Наталья Анатольевна свою работу мужской не считает.

— Главное чтобы нравилось



Наталья СТЕЛЬМАХ

делом, которым занимаешься. Хотя в работе машиниста крана есть свои особенности, — улыбается она. — А еще я не люблю работать в цеху — больше нравятся на свежем воздухе.

Сегодня Наталья Стельмах управляет мостовым краном грузоподъемностью 10 тонн, но работала и на более мощных машинах.

— Особой разницы в том, поднимать 10 или 50 тонн, нет. Нагрузка на человека не увеличивается. Главное, досконально знать систему и иметь опыт работы, — признается Наталья Анатольевна. — Поэтому неважно, мужчина или женщина управляет краном.

Отличное знание принципов функционирования сложной техники помогает ей и в повседневной жизни. Она водит машину и мотоцикл. В случае необходимости сможет разобраться в причинах поломки. Если проблема не слишком сложная, самостоятельно справляется с ремонтом.

Наталья Анатольевна с гордостью рассказывает о своих детях Анне и Сергее, а также о трех внуках. Старшему уже исполнилось 15 лет.

Елена СУШКОВА,  
Виктория ШЕВКУНОВА

# За грязный паровоз – головоломка



«Переездная сторожиха» была единственной должностью, на которую женщины принимались практически с начала эксплуатации железных дорог. Причем «переездный сторож» и «переездная сторожиха» были двумя разными должностями, и на первую принимали исключительно мужчин.

С февраля 1875 года женщин стали привлекать к работе в качестве телеграфисток. Однако приказом Департамента железных дорог их число не должно было превышать 15% от общего штата телеграфистов. При этом претендовать на место могли только девушки и вдовы.

С октября 1892 года женщин разрешили принимать на должности переездных сторожей, конторщиков, переписчиков, счетоводов, чертежников, билетных кассиров. Однако число лиц женского пола не могло превышать 20% от общего количества служащих по указанным должностям в каждом из отделений дороги.

А спустя каких-то десять лет Министерство путей сообщения уже признало желательным, чтобы на всех железных дорогах был предпринят опыт замещения должностей начальников станций, их помощников и кассиров женщинами, окончившими средние учебные заведения.

В 1903 году при Императорском русском техническом обществе в Санкт-Петербурге были открыты железнодорожные курсы, на которые принимались и мужчины, и женщины. В Москве начали работу технические женские курсы по строительным, механическим и электротехническим специальностям.

В 1912 году Министерство путей сообщения инициировало рассмотрение вопроса «о расширении пределов женского труда на железных дорогах», и уже спустя два года на транспорт пришли работать первые в России женщины-инженеры путей сообщения. Это были выпускницы Женского политехнического института, защитившие дипломные проекты по программе

Изначально предполагалось, что железная дорога станет сугубо мужской сферой деятельности. По легенде, царь Николай I велел «и на пушечный выстрел баб к чугунке не подпускать». Но история распорядилась иначе, и представительницы слабого пола, быстро освоив премудрости этого сложного дела, стали работать наравне с мужчинами.

мужского Путейского института.

После начала Первой мировой войны и повальной мобилизации мужчин «железка» испытала настоящий кадровый голод, и весной 1916 года министр путей сообщения согласился (в качестве временной меры) на привлечение лиц женского пола для службы на железных дорогах.

После Октябрьской революции женщинам стали доступны должности, о которых раньше они могли только мечтать. Во второй половине 30-х годов XX века им покорилась даже сугубо мужская спе-

циальность – машинист паровоза.

Первой в России женщиной-машинистом стала знаменитая Зинаида Троицкая. В 1930-м она окончила с отличием железнодорожное ФЗУ, стала работать слесарем, что до этого позволялось только мужчинам. Но Зинаиду привлекала работа на паровозе. С большим трудом ей удалось поступить на курсы помощников машиниста, но и после их окончания на работу долго не брали. Потом устроили на маневровый. Своим трудолюбием девушка расплакала сердце пожилого машиниста, и он потихоньку начал учить ее вожделению локомотива.

Трижды отказывали ей в заявлении на сдачу экзамена на права машиниста. Наконец, разрешили – и снова маневровый паровоз, от которого отказывались все мужчины. Но Троицкая все-таки добилась своего. Стала не просто водить паровозы – тяжеловесные составы. Сокращала время простоя на экипировке, ее локомотивы без ремонта ходили вчетверо дольше положенного. Призыв Зинаиды Троицкой: «Женщина, на паровоз!» услышали все в стране.

По ее стопам пошли многие девушки Донбасса. В газетных публикациях тех лет – их мечты, надежды. «Когда по всей стране разнеслась весть о замечательном рейсе первой женской паровозной бригады во главе с машинистом-орденоносцем Зинаидой Троицкой, мы решили изучить локомотив, – написала в заметке для газеты «Железнодорожник Донбасса» слушательница курсов помощников машиниста Татьяна Небелюк в сентябре 1938 года.

Говоря о месте женщин в истории развития железной дороги, нельзя не вспомнить о движении жен-общественниц. В России оно зародилось в 1936 году. Формально все началось с того, что нарком тяжелой промышленности Серго Орджоникидзе в одной из своих поездок по стране заметил, как жена начальника Красноуральской электростанции Суровцева высаживала цветы у входа на станцию.

Орджоникидзе решил поддержать эту инициативу в масштабах своей отрасли и создал первое Всесоюзное совещание жен хозяйственников и ИТР тяжелой промышленности, в котором участвовал Сталин. Примеру Орджоникидзе последовали другие наркомы. В торжественной обстановке прошли всесоюзные совещания жен командиров Красной Армии, жен инженеров, техников, стахановцев железнодорожного транспорта, легкой промышленности, пищевой индустрии.

На Донецкой железной дороге движение женщин-общественниц появилось гораздо раньше – в 1925 году на Дебальцевском узле. Инициаторами выступили Екатерина Гаевская и Мария Сидоренко. Активистки стали привлекать женщин-производственниц и домохозяек к общественной жизни. Со временем их деятельность стала настолько масштабной, что назрела необходимость придать их работе системный характер. Так в 1934 году возникла идея формирования женских советов на Дебальцевском узле.

Подготовка к собранию была очень тщательной и кропотливой, а к самому событию готовились, как к празднику.

Собрание женщин состоялось в Дебальцевском железнодорожном клубе. Тогда же был избран первый женсовет узла. Возглавила его Прасковья Чайка.

Узловой женсовет делал свои первые шаги: организовал поход активисток за культуру на производстве, привлек их к работе по благоустройству поселка, сооружению механизированной горки и Дворца культуры, помогал в воспитании детей. Тем временем со всех концов Донецкой магистрали стала поступать информация о создании женсоветов на станциях, предприятиях и узлах в Ясиноватой, Иловайске, Луганске.

Уже в первые годы работы, женсоветы получили всеобщее признание и уважение.

На одном из заседаний женсовета активистка Иловайского депо предложила начать поход за культуру. Первым шагом было приведение в порядок одежды машинистов, которая сильно вымазывалась и рвалась. Женщины стали брать ее в стирку и починку.

Так паровозные бригады стали приходить на работу чистыми и опрятными. Но это было только начало, ведь у культурного машиниста должен быть чистым и опрятным паровоз!

С помощью женщин начали преобразовывать ранее запущенные помещения цехов, на окнах появились цветочные горшки, во дворе депо – клумбы. А если женщины замечали грязный паровоз, то так стыдили бригаду, что другим уже неповадно было!

В сильные метели и лютые морозы женщины-активистки вместе с мужьями, сыновьями, отцами очищали пути и стрелки от снега и наледи – чтобы дорога не стояла. Зимой 1940 года особо отличились активистки Дебальцевского узла. Из-за сильного снегопада путь постоянно заносило снегом, и женщины не могли усидеть в теплых домах. Не сговариваясь, они собрались на короткое стихийное собрание.

«Положение серьезное, – сказала тогда Прасковья Чайка. – Могут быть

перебои в движении поездов. Трудно приходится нашим мужьям и сыновьям: на морозе холодно, пост не оставишь. Давайте поможем им! Пойдем расчищать пути от снега. Организуем доставку горячей пищи на паровозы и стрелочные посты, составителям и сцепщикам, стрелочникам и осмотрщикам вагонов – всем, кто работает на открытом воздухе».

Две тысячи домохозяек вышли на борьбу с разбушевавшейся стихией, остальные принесли из дома посуду и продукты питания, организовали на топливном складе кухню и оттуда, потеплее укутав кастрюли и чайники, разносили к месту работы мужчин горячий борщ, котлеты с картошкой, чай. Так продолжалось, пока не ослабли морозы.

Их примеру последовало большинство станций и узлов железной дороги. И именно этот почин стал толчком для начала работы на дороге «передвижных столовых».

Мирный труд железнодорожников прервала Великая Отечественная война. Мужчины ушли воевать на фронт, на их место пришли женщины. Многим из них пришлось работать в прифронтовой полосе. В первую очередь, нужны были машинисты, чтобы под бомбежками, на прицеле у вражеских истребителей управлять локомотивами.

А 8 марта 1944 года по предложению председателя женсовета станции Дебальцево-Пассажиры Е.М. Абрамовой активистки Дебальцевского узла вышли на вокзал, чтобы встретить проезжающих с фронта раненых бойцов и офицеров. Тогда абсолютно не знакомые люди обменивались адресами и расставались уже друзьями. После 8 марта эти встречи решили продолжить. Каждый день – днем или ночью, в любую погоду – активистки приходили на вокзал встречать поезда с ранеными.

После освобождения Донбасса женщины активно участвовали в возрождении родного края. Там, где раньше были депо, вокзалы, школы, больницы, жилые дома, лежали руины. Женщины начали осваивать строительные профессии, работали печниками, штукатурами, плотниками.

В Дебальцево фашисты разрушили хлебозавод, и первыми на его восстановление пришли общественницы. С их помощью были восстановлены две больницы, бани, железнодорожные будки и многое другое.

После окончания Великой Отечественной войны число женщин на железной дороге продолжало расти. Они работали стрелочниками, техниками, инженерами, занимали руководящие должности. Каждый день на посту: красивые, умные, смелые. В 1956 году стрелочница Нина Красикова спасла пятилетнюю девочку. Та беспечно шагала по шпалам, не замечая быстро приближающегося поезда. Женщина выбежала навстречу и успела снять малышку с пути.

Сегодня роль женщин в стабильной работе железных дорог трудно переоценить. Заботливые женские руки обслуживают сложнейшие технические устройства, осваивают современные технологии, создают уют на вокзалах и в поездах.

Елена СУШКОВА

# Бумажная империя королевы платья

Невероятно, но один из самых известных в мире журнал мод мог вообще не увидеть свет, если бы в 40 лет простая немецкая домохозяйка Энне Бурда не узнала о том, что муж ей изменяет.

Анна Магдалена Леммингер родилась 28 июля 1909 года в провинциальном Оффенбурге на юге Германии. Отец Анны был машинистом паровоза, мать – скромной домохозяйкой. «Я вовсе не была ангелом», – признавалась позднее фрау Бурда. Мать, тихая и кроткая домашняя хозяйка, не стала для нее образцом для подражания. Напротив, ее мирок, ограниченный кухней, казался девочке слишком тесным.

Анна окончила неполную среднюю церковно-приходскую школу и стала вести кассу на заводе электроприборов. Затем она вела учет по взысканию долгов в оффенбургских типографии и издательстве Бурда.

В семнадцать она решила обрезать свои чудесные темные волосы. «Другие девочки носили традиционные косы, а я была коротко подстрижена», – позже говорила она. Она даже изменила имя. Как в ее любимой песне «Энхен из Тарау» Анна превратилась в Энне – зато теперь, когда в Оффенбурге произносили это имя, каждый понимал, о ком идет речь.

В двадцать два года Энне выскочила замуж за владельца типографских мастерских Франца Бурду – это считалось удачной партией. Она стала образцовой домохозяйкой, одного за другим родила троих сыновей. Доходы мужа позволяли нанять домработницу и няню.

Так пролетело почти двадцать лет. Может, так прошла бы вся жизнь Энне, и осталась бы она рядовой счастливой немкой, если бы не одно банальное известие, круто перевернувшее ее жизнь. Однажды Энне узнала, что муж давно

состоит в любовной связи с собственной секретаршей, которая уже успела родить ему дочку.

Фрау Бурда подала на развод. Но выяснив, что супруг подарил любовнице одну из типографских мастерских и журнал мод «Эффи моден», предпочла не разводиться. С помощью адвоката она отобрала у соперницы не приносившее дохода издательство, а супруг вернулся в семью. Энне благодарно простила неверного мужа. Он стал младшим партнером в ее бизнесе, а журнал получил семейную фамилию «Burda Moden».

В условиях послевоенной Европы концепция нового издания была довольно простой: помочь женщинам, которые хотели выглядеть элегантно, несмотря на бедность. «Моя цель – собрать практичные модные модели по доступной цене, которые сможет носить как можно больше женщин», – заявила Энне Бурда. В 1952 году эта идея воплотилась в бумажных выкройках, вложенных в каждый номер, и впоследствии принесла журналу колоссальный коммерческий успех.

Вчерашняя домохозяйка проводила на работе с утра до ночи.

Женщине повезло. С первых дней ее, ничего не смыслящую в шитье и рукоделии, но обладающую настоящим организаторским талантом, окружали профессионалы: потрясающая портниха Лило Дюршнабель и художник-график Гюнтер Кригер, делающий великолепные точные выкройки. Кстати, именно Гюнтер Кригер изобрел колесо для снятия выкройки, запатентовав свое изобретение.

Первый номер журнала

«Burda Moden» увидел свет в 1950 году. Тираж был впечатляющим – 100 тысяч экземпляров, а за первые полгода он вырос до 500 тысяч.

На ярких глянцевых страницах пестрели фотографии красивых интерьеров и кулинарные рецепты, печатались рекомендации по уходу за лицом и телом. И неизменное письмо Энне к читательницам в каждом номере. К 1970-м годам тираж взлетел до 2 миллионов, журнал стал выходить на 14 языках мира. «Чудо можно сделать своими руками!» – любила повторять Энне Бурда, и этот вдохновляющий тезис усвоили миллионы женщин по всему миру.

В СССР «Burda Moden» попала в разгар перестройки. Супруга генсека СССР Раиса Горбачева и Энне Бурда познакомились во время поездки Михаила Горбачева в Германию. Раиса Максимовна хорошо разбиралась в моде, всегда выглядела элегантно, была знакома с Ив Сен Лораном и Пьером Карденом. Именно ей принадлежит идея выпустить «Burda Moden» в СССР. Энне Бурда заинтересовалась – это была возможность выйти на огромный новый рынок.

Советским женщинам было трудно следовать моде и даже следить за ней. Женских журналов было три: «Работница», «Крестьянка» и «Советская женщина» с идеологически выверенными текстами и редкими вкраплениями скучных выкроек и рецептов. Специализированные «Журнал мод», «Модели сезона», «Мода стран социализма» крошечными тиражами распространялись по ателье и швейным фабрикам. Каждая заграничная вещь,



увиденная на женах дипломатов и побывавших в Европе счастливицах, считалась символом элегантности и вкуса. Ее рассматривали в деталях, подыскивали ткань похожей расцветки и пытались повторить. Швейная машинка стояла в большинстве квартир, 70% советских женщин умели вязать.

Журнал «Burda Moden» вышел на русском языке 8 марта 1987 года. Советским женщинам нравились элегантные и относительно простые модели. Привлекало и то, что выкройки Burda изначально создавались для ширококостных немок и размеры в схемах совпадали с реальными пропорциями человека, а не манекена.

К 1989 году ежемесячный тираж журнала в СССР увеличился до 1 млн 300 тыс. экземпляров. Старые выпуски «Burda Moden» до сих пор хранятся во многих семьях.

До 87 лет Энне Бурда управляла бизнесом самостоятельно. Удалившись на покой, она занялась любимым делом – живописью.

Умерла «королева платья» в 2005 году в возрасте 96 лет. После смерти матери империю моды унаследовал ее младший сын Хьюберт. Сегодня журнал «Burda ModeMagazin» выходит в 90 странах на 16 языках и является самым тиражным женским журналом в мире.

						Денежные средства	... копыт	Тот же съезд
Апостол	Манускрипт	Офис	... - Длинный Чулок	Спутник стыда		Жетон в гардеробе	Лентяй	Малая доля
	Однокрылый самолет	Мандельштам	Город в России					
	Вещество из водорослей			Цельная каменная глыба	Африканская страна			
			Карп как он есть			Известняк	... блеск, красота	
Месть				Масло в церкви	Кот из дома - ... в пляс			
Времен. пользование	Лужок	Несчастье			Протока поймы реки			
				Бумага				

Коллектив аппарата безопасности движения поездов и автотранспорта поздравляет с юбилеем многоуважаемого Виктора Леонидовича СНЕЦКОГО! Желаем крепости духа, отменного здоровья и неиссякаемой жажды жизни. Счастья, везения, уважения и понимания! И самое главное – побольше оптимизма и хороших людей в окружении!

## Предсказания, которые сбылись

Читая в детстве научно-фантастические рассказы, мы с трудом верили, что многое из описанного в них может стать реальностью.

- В 1894 году американский писатель Джон Джекоб Астор IV опубликовал роман «Путешествие в другие миры», в котором предсказал появление магнитной железной дороги и электромобиля.
- Английский писатель Герберт Уэллс известен не только своим предсказанием об изобретении атомной бомбы. В «Войне миров» (1897 г.) он написал о тепловых лучах, используемых пришельцами для уничтожения человечества – будущих военных лазерах.
- Советский фантаст Александр Беляев в романе «Человек-амфибия» (1928г.) предсказал создание подводных обитаемых домов и «искусственного легкого».
- Американец Эдвард «Док» Смит в 1934 г. описал в романе «Трипланетарный» диски с металлическим покрытием в качестве носителя информации и сканирующие лучи.
- Олдос Хаксли в романе «Дивный новый мир» (1932 г.) предсказал возникновение таких аспектов генной инженерии, как клонирование и рождение детей из пробирки.
- Рэй Брэдбери в своем рассказе «Будет ласковый дождь» еще в 1950 г. во всех подробностях описал концепцию «умного дома». Также среди его предсказаний: круглосуточный банкомат, радиобраслет, комната виртуальной реальности, спутниковое наблюдение, автомобиль с искусственным интеллектом.

Мен. Лодырь. Сдвг. Шук. Толпка.  
По ерпикам: Марк. Агар. Комтора. Сазан. Пенца. Ленца. Срам. Номерок. Цокот.  
Газон. Мышан. Зно. Ерук. Арена. Калыка.  
По горюшникам: Руконис. Фонды. Моноплан. Монолит. Оси. Того. Кара. Ерей.  
Ответы на сканворд