Издается с 1934 года

ЖелезноДорожник Донбасса

25 ноября 2020 г. №11 (11590) Цена договорная

Газета Донецкой железной дороги

Железная дорога участвует в Программе развития и восстановления Республики

В рамках реализации Программы развития и восстановления Республики, утвержденной Правительством ДНР на 2020 год, строители ГП «Донецкая железная дорога» принимают участие в восстановлении жилых домов и объектов социальной сферы Донецкой Народной Республики, пострадавших в результате боевых действий.

С целью выполнения программы, утвержденной Постановлением Правительства Донецкой Народной Республики от 05.06.2020 №26-12 «О реализации мероприятий по восстановлению и капитальному ремонту объектов жилищного фонда и социальной сферы Донецкой Народной Республики в 2020 году», между обособленными подразделениями службы строительно-монтажных работ и гражданских сооружений ГП «Донецкая железная дорога» и ГП «Стройресурс» были заключены соответствующие договоры, и уже с 1 октября нашими строителями были начаты работы на 12-ти объектах. В них задействовано 120 работников обособленных подразделений службы СМГ.

Строители Донецкой железной дороги трудятся в Ясиноватой, Иловайске, Макеевке, Донецке, селах Зеленое и Грабское. Среди восстанавливаемых объектов жилищного фонда – многоквартирный дом № 62 по улице Центральной в Грабском, потерявший в результате артиллерийских обстрелов в 2014 г. до половины собственной конструкции; дом №39 по проспекту Кремлевскому в Донецке, получивший целый ряд повреждений в результате прямого попадания снаряда в пространство лестничной клетки, и другие.

Серьезно пострадали во время боевых действий в 2014 году здание и котельная детского сада в селе Зеленое Амвросиевского района. Тут были повреждены кровля и тепловой контур, выбиты оконные стекла. С 2014 года детсад не работал, и сельчане вынуждены были возить детей в соседние Иловайск и Харцызск. Сегодня же родители с нетерпением ждут окончания ремонтно-восстановительных работ и надеются на скорейшее открытие этого дошкольного учреждения. Уже подано 45 заявлений на зачисление детей, всего же оно готово будет принять 70 малышей.

Специалистами ГП «Донецкая железная дорога» также осуществляются работы по капитальному ремонту здания Донецкого техникума промышленной автоматики, ремонту здания «Донецкой академии управления и государственной службы при Главе Донецкой Народной Республики», по восстановлению жилых домов №29 по проспекту Кремлевскому в г. Донецке, жилого дома №20 в микрорайоне Зорька г. Ясиноватая.

В частности, строители занимаются капитальным ремонтом кровли, выполняют усиление конструкций, пострадавших в результате боевых действий, производят остекление и утепление фасадов, восстанавливают подачу теплоснабжения в объекты жилищого фонда и социальной сферы, проводят отделочные и сантехнические работы.

В ходе рабочей поездки 18 октября и.о. главного инженера ГП «Донецкая железная дорога» Евгений Синельник и начальник службы строительно-монтажных работ и гражданских сооружений Дмитрий Ракипов проинспектировали объекты, на которых задействованы специалисты СМЭУ №5, СМЭУ №6, СМЭУ №7, СМЭУ №9. Руководители Донецкой железной дороги дали высокую оценку работе наших строителей и отметили, что реализация технических решений в условиях эксплуатации зданий являются сложным по исполнению строительным процессом, требующим строгого соблюдения проектных условий и высокой профессиональной подготовки.

Реализуемые мероприятия позволят восстановить после разрушений объекты жилищного фонда и социальной сферы, а также повысить уровень эксплуатационных характеристик систем и объектов жилищно-коммунального хозяйства.

В приоритете – восстановление тягового подвижного состава

В 2020 году предприятия-участники ТК «Железные дороги Донбасса» в рамках реализации «Программы восстановления и модернизации подвижного состава и инфраструктуры на 2020-2024 гг.» получили 7 локомотивов. Два электровоза серии ВЛ-80 эксплуатируются на Донецкой железной дороге, 5 электровозов серии ВЛ10 готовятся к вводу в эксплуатацию на Луганской железной дороге. После проведения всех необходимых подготовительных работ они будут введены в эксплуатацию.

Тепловоз ЧМЭ3-4793 после капитального ремонта на Мичуринском локомотиворемонтном заводе

На Донецкой железной дороге в активную фазу боевых действий от обстрелов пострадали 197 объектов тягово-подвижного состава. Было разрушено 16 электровозов постоянного тока ВЛ8, 17 тепловозов серии ЧМЭ3, 7 секций тепловозов серии 2ТЭ116, 10 вагонов электропоездов, 14 вагонов дизель-поездов. К сожалению, восстановлению не подлежат 2 электровоза ВЛ8, 6 тепловозов ЧМЭ3, 4 секции тепловозов 2ТЭ116, 3 вагона электропоезда, 11 вагонов дизель-поезда. Все они разрушены в результате прямых попаданий снарядов.

В 2020 году по службе локомотивного хозяйства восстановлены: 1 электровоз серии ВЛ8, 1 тепловоз 2ТЭ116, 5 тепловозов серии ЧМЭ3. В период 2015-2019 годов. дополнительно восстановлены после боевых действий: 14 электровозов ВЛ8, 2 тепловоза 2ТЭ116, 12 тепловозов ЧМЭ3, 1 электровоз ВЛ80т.

С целью поддержания технического состояния локомотивного парка ГП «Донецкая железная дорога» продолжаются работы по организации проведения заводских и деповских видов ремонта тягового подвижного состава.

За пять лет отремонтировано текущим ремонтом в объеме ТР-2: 58 электровозов серии ВЛ8, 1 секция тепловоза 2ТЭ116, 5 тепловозов серии ЧМЭ3, 3 электровоза серии ВЛ80т. Текущим ремонтом в объеме ТР-3 отремонтировано 3 тепловоза 2ТЭ116 и 1 тепловоз ЧМЭ3. Капитальным ремонтом в условиях завода отремонтировано 4 маневровых тепловоза серии ЧМЭ3.

Важным аспектом в эксплуатационной работе Донецкой железной дороги остается техническое обслуживание локомотивов. Одним из базовых предприятий службы локомотивного хозяйства является локомотивное депо Иловайск, которое обслуживает разные серии тягового подвижного состава. В том числе – магистральные электровозы переменного тока ВЛ80Т, маневровые тепловозы ЧМЭ3, а также дизель-поезда. В настоящее время здесь продолжают осваивать объемы текущих ремонтов и технического обслуживания электровозов переменного тока.

Сотрудники ПТОЛ в локомотивном депо Дебальцево-Пассажирское проводят техническое обслуживание электровоза серии ВЛ8

В локомотивном депо Дебальцево-Пассажирское выполняется техническое обслуживание и ремонт магистральных тепловозов 2ТЭ116 и маневровых тепловозов ЧМЭ3. В локомотивном депо Ясиноватая проводится техническое обслуживание и текущий ремонт электровозов постоянного тока ВЛ8 и маневровых тепловозов ЧМЭ3. Здесь продолжаются работы по развитию технологических процессов выполнения текущего ремонта в объеме ТР-3 электропоездов.

На службе локомотивного хозяйства лежит большая ответственность за обеспечение бесперебойного и безопасного перевозочного процесса. Этот вопрос приобретает особую актуальность при ухудшении погодных условий.

В рамках подготовки тягового подвижного состава всеми подразделениями локомотивного хозяйства были проведены необходимые регламентные работы по подготовке локомотивов и электропоездов к работе в осенне-зимний период 2020-2021 годов. С целью борьбы с гололедными отложениями на контактной сети произведена установка 4 вибропантографов на электровозы ВЛ8 и 9 пневмобарабанов на тепловозы ЧМЭ3. При наступлении сложных погодных условий это обеспечит бесперебойное движение поездов на электрифицированных участках.

Как и в целом по дороге, в локомотивном хозяйстве продолжаются работы по восстановлению объектов инфраструктуры, разрушенных в ходе боевых действий. Так, в локомотивном депо Дебальцево-Пассажирское в мае текущего года начал работу пункт технического обслуживания электровозов.

До 2014 года в локомотивном депо Дебальцево-Пассажирское техническое обслуживание ТО-2 и текущий ремонт ТР-1 проводились в здании ангара «Плауэн» ПТОЛ по сектору «Запад» станции Дебальцево-Сортировочное. Но в результате активных боевых действий 2014-2015 гг. здание пункта технического обслуживания электровозов было критически повреждено. 3 сентября 2014 года обстрелы предприятия привели к сильным пожарам, а к январю 2015-го ПТО полностью вышел из строя.

Решение об организации пункта технического обслуживания электровозов серии ВЛ8 на базе ПТО тепловозов сектора «Пассажирский» локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское было принято руководством ГП «Донецкая железная дорога» в 2019 году. Работу ПТО по выполнению ТО-2 электровозов было решено организовать в специализированном стойле в здании из ЛМК сектора «Пассажирский» ТЧ-14. После проведения всех необходимых ремонтных работ был разработан и согласован установленным порядком технологический процесс. В депо была создана комплексная бригада квалифицированных слесарей по осмотру тягового подвижного состава.

Во главе угла – обеспечение безопасности движения

10 ноября генеральный директор-председатель правления ТК «Железные дороги Донбасса» Василий Назарян провел селекторное совещание, на котором были подведены итоги производственно-финансовой и эксплуатационной деятельности предприятий-участников Концерна за октябрь 2020 года.

Первым вопросом, рассмотренным на селекторном совещании, была подготовка ГП «Донецкая железная дорога» и ГУП ЛНР «Луганская железная дорога» к работе в осенне-зимний период. В частности, был проанализирован уровень подготовки производственных зданий и сооружений, ремонта кровель, обеспечения работников теплой спецодеждой и др.

На селекторном совещании акцент был сделан и на вопросах обеспечения безопасности движения. По итогам работы в октябре 2020 года по вине подразделений предприятий-участников Концерна допущено шесть (5 – на ГП «Донецкая железная дорога», 1 – на ГУП ЛНР «Луганская железная дорога») событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Против 3-х событий, допущенных на Донецкой дороге в октябре 2019 года, на Луганской дороге за аналогичный период событий не было допущено. Соответственно к прошлому году обе дороги имеют рост случаев: Донецкая дорога +2 события, Луганская дорога +1 событие.

– Увеличение количества событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, при снижении объема перевозок говорит о низком уровне профилактической работы и технического обучения работников, – отметил Василий Назарян. – Также ставлю под сомнение объективность и полноту проведенных расследований. Еще раз обращаю ваше внимание, что речь идет о незнании порядка работы и о недопустимом отношении к должностным обязанностям. Это те причины, над которыми мы должны работать и устранять в первую очередь.

В октябре 2020 года на Донецкой и Луганской железных дорогах случаи травмирования работников на производстве не допущены, против 2 случаев за аналогичный период 2019 г. (по одному на Донецкой и Луганской дорогах). Также в октябре текущего года не зарегистрированы случаи травмирования посторонних граждан (против 1 травмированного за аналогичный период 2019 г. на Донецкой дороге).

В ходе селекторного совещания были рассмотрены показатели проведенной работы, эксплуатационного грузооборота, выполнение планов по погрузке и выгрузке, проанализированы качественные показатели работы Донецкой и Луганской железных дорог, данные финансово-экономической деятельности. Было отмечено, что за октябрь 2020 года в целом предприятиями-участниками Концерна выполнение графика движения составило 100%. Дороги неплохо справились с планами ремонта и обслуживания подвижного состава. В октябре 2020 года из приобретенных материалов и оборудования за счет средств целевого финансирования, были выполнены работы по улучшению состояния инфраструктуры.

Железнодорожное сердце Донбасса

В рамках культурно-выставочного проекта «Фестиваль музеев» 11 ноября в Донецком Республиканском краеведческом музее открылась выставка «Ясиноватая – железнодорожное сердце Донбасса», посвященная истории Донецкой железной дороги.

В ее открытии приняли участие представители ГП «Донецкая железная дорога», Министерства транспорта ДНР, администрации города Ясиноватая.

Открывая выставку, начальник обособленного подразделения «Вокзал Ясиноватая» ГП «Донецкая железная дорога», почетный железнодорожник Елена Алипа отметила большую роль Ясиноватского железнодорожного узла в развитии как Донецкой железной дороги, так и промышленности нашего региона.

– Железнодорожный узел Ясиноватая был самым крупным в 80-е годы прошлого столетия, и в наше время он по праву считается сердцем Донецкой магистрали, – обратилась к гостям выставки Елена Алипа. – От того, как оно будет биться, во многом зависит работа всей нашей дороги.

Она напомнила, что многие объекты железнодорожной инфраструктуры имеют историческую ценность, например, здание вокзала Ясиноватая. Он развивался и рос вместе с железнодорожным узлом. Перед началом Великой Отечественной войны на окраине станции был построен небольшой вокзал островного типа. Новое современное здание со всеми вспомогательными служебно-техническими помещениями было построено и сдано в эксплуатацию в июне 1952 года. Спустя 45 лет, в 1997 году, вокзал был признан памятником архитектуры и старины. А в 2012-м по итогам областного конкурса на лучший историко-архитектурный объект культурного наследия «Сохраним Донбасс наследникам» был включен в десятку наиболее значимых объектов культурного наследия Донецкой области.

На выставке, посвященной истории создания, развития и становления Донецкой железной дороги, представлены уникальные материалы из фондов Ясиноватского городского краеведческого музея и музея революционной, боевой и трудовой славы локомотивного депо Ясиноватая. Экспонаты отражают развитие железной дороги с конца XIX века до наших дней.

Открывается выставка черно-белыми фотографиями, на которых запечатлены отдельные страницы книги «Екатерининская железная дорога» 1909 года выпуска. Сам же уникальный фолиант можно увидеть в центре выставочного зала, под стеклом.

– Книга «Екатерининская железная дорога» по праву считается изюминкой выставки, – рассказала в ходе экскурсии начальник отдела культуры администрации города Ясиноватая, заслуженный работник культуры ДНР Лариса Ищенко. – Говорят, что было 100 полиграфических экземпляров этой книги, и это один из них. В ней, к сожалению, нет слова «Ясиноватая» – в тот период это был маленький полустанок. Название «Ясиноватая» начало активно использоваться во многих изданиях только в 1916 году.

Еще одна гордость выставки – «Журнал регистрации выпуска машинистов». Записи в нем датированы 1926 годом. Этот экспонат предоставил для экспозиции музей революционной, боевой и трудовой славы локомотивного депо Ясиноватая.

– В журнал вносились данные людей, проходивших обучение, – пояснила Лариса Ищенко. – Изучив записи, можно сделать вывод, что в те времена не было специализированных учебных заведений, и тот, кто не имел образования, но пожелал работать на железной дороге, мог прийти, например, в депо, и получить минимальное образование машиниста. После этого он получал право на вождение железнодорожных механизмов – дрезин, паровозов.

Еще одна реликвия – пожелтевший аттестат, выданный в 1940 году Дубинину Николаю Денисовичу Народным комиссариатом путей сообщения. Документ свидетельствует о том, что он «окончил полный курс Ясиноватской железнодорожной средней школы №1 станции Ясиноватая Южно-Донецкой железной дороги Сталинской области УССР».

– Документ сам по себе уникален, – отмечает Лариса Ищенко. – Дело в том, что на базе Министерства путей сообщения в 40-е годы создавались и работали общеобразовательные учреждения. И поскольку Ясиноватая была железнодорожным городом, то они относились не к Министерству образования, как было принято, а к Министерству путей сообщения.

Среди представленных на выставке экспонатов – форменная одежда железнодорожника 1960-х, 80-х годов, чемодан машиниста – так называемая «шарманка», ключ и молоточек осмотрщика вагонов 1940-х. С их помощью проверялись межвагонные соединения и состояние колес. Кстати, осмотрщики должны были обладать уникальным слухом, чтобы по стуку по колесам понимать, насколько качественно скреплены межвагонные соединения.

– Есть у нас женская форма железнодорожника 1958 года, она досталась нам абсолютно новой, даже с ценником, – рассказала экскурсовод. – Несмотря на то, что в данный период это была традиционная форма железнодорожника, она часто использовалась работниками других отраслей. Например, эту в музей передала сотрудница предприятия связи города Ясиноватая.

Уникальная книга «Екатерининская железная дорога» 1909 года выпуска

Один из стендов привлекает внимание ярко-красной табличкой, на которой золотыми буквами выгравировано: «Лучшему рационализатору». Здесь размещены экспонаты, посвященные слесарю вагонного депо Ясиноватая, Герою Социалистического Труда Николаю Губенко. Николай Дмитриевич стал автором 378 рационализаторских предложений и 5 изобретений. Именно он предложил и изготовил полуавтоматическую линию по демонтажу колесных пар, которая демонстрировалась на международной выставке «Железнодорожный транспорт – 1977», поточную линию ремонта колесных пар на буксах с роликовыми подшипниками, стационарный многошпиндельный гайковерт для монтажа и демонтажа букс. Вместе с товарищами он создал автоматическое устройство для мойки корпусов букс железнодорожных вагонов, машину для их ремонта, полуавтоматическую линию ремонта буксового узла и много других усовершенствований. Общий экономический эффект от рационализаторских предложений Николая Губенко составил более 15 миллионов рублей.

На этом же стенде – удостоверение 1990-го года начальника депо Ясиноватая-Западная Эрака Юрия Соломоновича. Проработав в этой должности более 15 лет, он внес огромный вклад в развитие предприятия, при нем ускоренными темпами развивалась социальная сфера.

Тему Великой Отечественной войны иллюстрирует импровизированный фильм об участнике Великой Отечественной войны, участнике двух Парадов Победы – в 1945 и 2020 годах Кужильном Алексее Николаевиче. В сентябре 1941-го он ушел добровольцем на фронт, в неполные 17 лет получил специальность сапер-минер, воевал за Донбасс, принимал участие в обороне Ростова-на-Дону и Кавказа. В составе саперного взвода 227-го стрелкового полка внутренних войск НКВД прочесывал волынские леса, боролся с бандеровцами. День Победы Алексей Кужильный встретил в Москве, а вскоре с волнением узнал, что он зачислен в состав особого батальона для участия в Параде Победы, который был назначен на 24 июня 1945 года.

Несколько стендов на выставке «Ясиноватая – железнодорожное сердце Донбасса» посвящены выдающимся жителям города, жизнь которых так или иначе была связана с железной дорогой. Один из них – актер театра и кино, народный артист Николай Гриценко. Он снялся в 48 фильмах, среди которых – «Анна Каренина», «Хождение по мукам», «Два капитана». Из представленных биографических материалов и фотографий мы узнаем, что Николай Гриценко родился в Ясиноватой, там же провел детство и юность. В 1931 году поступил в Днепропетровский транспортный политехникум, работал техником-десятником на станции Мушкетово, техником-смотрителем зданий на станции Ясиноватая, конструктором на металлургическом заводе в Макеевке. Но с железной дорогой судьба не сложилась, юношу всегда манила театральная деятельность.

Следующий стенд посвящен талантливому архитектору, человеку, всю свою жизнь посвятившему Донецкой железной дороге – Вадиму Акиндееву.

– Вадим Дмитриевич начинал работу на Донецкой железной дороге как строитель, затем был руководителем проектного бюро, – рассказала Лариса Ищенко. – На витрине мы разместили фотографии объектов, автором которых он стал. По его проекту была построена Площадь Славы в Ясиноватой, при его непосредственном участии монтировали, ставший впоследствии визитной карточки Ясиноватой, паровоз Победы.

Медали, значки, поездные таблички, картонные билеты, фотографии со знаменитыми личностями, в разные годы посетившими вокзал Ясиноватая, часы, отсчитывавшие время до его реконструкции…. Всего на выставке «Ясиноватая – железнодорожное сердце Донбасса» представлено более 250 экспонатов. Ознакомиться с ними можно в Донецком Республиканском краеведческом музее до 7 декабря. С целью противодействия распространению COVID-19 посетителям музея необходимо соблюдать масочный режим и социальную дистанцию.

Елена СУШКОВА,
Александр КОВАЛЕНКО

Профсоюзному движению железнодорожников – 115 лет

Профсоюзному движению железнодорожников и транспортных строителей в нынешнем году исполнилось 115 лет. 21–22 апреля 1905 года в Москве прошел учредительный съезд профессионального союза работников железнодорожного транспорта. В нем приняли участие делегаты 11-ти железных дорог. По итогам его работы был создан первый профсоюз железнодорожников.

Условия, на которых частные железнодорожные компании брали сотрудников на работу, сильно различались уже в 60-е годы XIX века. Так, при поступлении на службу на Московскую железную дорогу рабочий подписывал трудовой договор, в котором одним из условий был полный отказ от каких-либо претензий по отношению к владельцу и запрет создавать кружки «с целью неподчинения законным требованиям господ-владельцев железной дороги».

Книга «История железнодорожного транспорта в России» свидетельствует: «На дорогах не существовало единой системы расчета заработной платы. Если на казенных линиях она в какой-то мере регулировалась циркулярами МПС, то на частных дорогах практически царил произвол. Тяжелые условия труда, низкая заработная плата, обсчеты приводили к столкновениям рабочих с администрацией». В таких случаях компании прибегали к помощи полиции: рабочих штрафовали, назначали дополнительные смены или сажали в «рабочую камеру» в тюрьме.

Отметим, что «рабочими» в этом контексте считались все железнодорожники, не имевшие инженерного или технического образования – более 90% из примерно 80 тыс. постоянных и поденных работников железных дорог.

Железнодорожники несколько раз пытались создать профсоюзы на отдельных дорогах. К 1905 году накопилось несколько десятков их обращений к владельцам железных дорог и к руководству Министерства путей сообщения с просьбой создать «союз, который бы нас представлял в решении споров». Все эти просьбы оставались без ответа.

Фактически за полвека развития железных дорог – до 1905 года – была собрана всего 21 согласительная комиссия, разрешавшая конфликтные ситуации. Не улучшилось положение рабочих и после того, как в 1890-е годы произошел массовый выкуп железных дорог государством. Теперь железнодорожники в своих требованиях выступали за то, чтобы их профсоюз вел переговоры напрямую с МПС.

Новые правила для железнодорожных служащих, разработанные ведомством и вводившиеся с 1896 года, ни словом не упоминали о представительстве железнодорожников в обсуждении касавшихся их вопросов (хотя и гарантировали некоторые права, включая медицинскую помощь и частичное страхование от несчастных случаев).

В 1905 году обстоятельства драматическим образом изменились. Уже к апрелю число стачек на железных дорогах исчислялось сотнями. Иногда из-за массового отказа железнодорожников выйти на линию на несколько дней останавливались целые участки железных дорог. Общая длина не работавших в разное время путей достигла к апрелю почти 10 тыс. км.

В этой ситуации с инициативой примирения выступило МПС. В специальном «Рабочем листке» железнодорожники приглашались к переговорам: «Зная дух русского железнодорожника, его ответственность и серьезность подхода к делу, его скромность и трудолюбие, мы... не можем верить, чтобы существовали непреодолимые преграды для продолжения железнодорожного труда на благо Отечества».

Наскоро организованные на местах комитеты, в которых преобладала молодежь, с ходу отвергли предложения МПС. Сохранился уникальный документ – записка старосты участка железной дороги, в которой он пишет, что «со слезами на глазах я умолял работников выйти на линию, призывая их помнить о том, что благородная работа железных дорог помогает спасать жизни русских солдат, бьющихся с врагом на Дальнем Востоке» (речь идет о Русско-японской войне). Возможно, эта записка была не единственной.

Наконец, комитеты 16-ти железных дорог пришли к выводу о необходимости послать делегатов на съезд железнодорожников. Им наказали «твердо отстаивать свои права и главное из них – на профессиональный союз, который во всякое время и место мог бы прийти на помощь рабочим-железнодорожникам». Интересно, что в одном наказе речь шла даже о том, чтобы в будущем профсоюзе были представлены и инженеры, и техники, которые с обычными рабочими и служащими не проявляли корпоративной солидарности.

МПС разрешило провести съезд в обмен на обещание возобновления работы всех железных дорог, чьи делегаты будут на нем присутствовать. По терминологии того времени требования железнодорожников были «экономическими», то есть направленными, прежде всего, на удовлетворение насущных нужд: сокращение рабочего дня, повышение зарплаты, страхование от несчастных случаев, выплата пенсии по инвалидности.

22 апреля была единогласно принята резолюция о создании Российского профессионального союза железнодорожных рабочих. После обмена мнениями и переговоров были определены права и обязанности профсоюза. Прежде всего, в нем не должны были состоять члены политических партий, что подчеркивало его трудовой, внеполитический характер. Профсоюз утверждал «рамки» для приема на службу железнодорожных рабочих и оговаривал условия коллективного договора. Профсоюзные инспекторы должны были оценивать условия труда, проводить проверку оборудования и следить за соблюдением таких аспектов договора, как оказание медицинской помощи, выплата страховых сумм и пенсии по инвалидности. Если профсоюз находил нарушения в трудовом законодательстве, он выражал особое мнение, которое должны были рассмотреть в течение 10 дней. Если же по истечении этого срока МПС не принимало меры для исправления ситуации, профсоюз имел право призвать рабочих к невыходу на службу на один рабочий день на участке железной дороги не более 50 км (к этой акции могли присоединиться и другие железнодорожники, но только на следующий день). К тому же без визы профсоюза теперь нельзя было уволить сотрудника.

В том же году профсоюзы получили одобрение верховной власти: 17 октября 1905 года император Николай II издал манифест «Об усовершенствовании государственного порядка», в котором, среди прочего, провозглашались основные гражданские права и свободы: совести, печати, собраний и союзов, в том числе профессиональных. Членами Роспрофжела успели побывать около 40 тыс. человек, пока в 1917-м ему на смену не пришел Викжель – профсоюзная организация, в которой железнодорожники могли состоять в политических партиях.

За 115-летнюю историю профсоюза сменились поколения железнодорожников, политический строй, экономические ситуации, лидеры профсоюза, но основная миссия – защита социально-экономических и трудовых прав работников осталась неизменной.

В феврале 2015 года в Донецке на Учредительной конференции был создан Профессиональный союз работников Донецкой железной дороги. Первичные профсоюзные организации ПРОФДОНЖЕЛ действуют во всех обособленных и структурных подразделениях ГП «Донецкая железная дорога», а также в Донецком институте железнодорожного транспорта, институте Донжелдорпроект, Ясиноватском строительном техникуме транспортного строительства, Отделенческой больнице ст. Дебальцево, Совете объединения ветеранов войны и труда Донецкой железной дороги и ТК «Железные дороги Донбасса».

Гарантируются доплаты

Во исполнение Указа Главы Донецкой Народной Республики о переходе на систему классификации профессий и профессиональные стандарты Российской Федерации в Положение об условиях оплаты труда работников ГП «Донецкая железная дорога» внесены изменения.

С целью социальной защищенности работников дороги руководством дороги и президиумом Совета ПРОФДОНЖЕЛ принято совместное постановление от 27.10.2020 г. протокол № 6, которым гарантируется произведение доплаты до прежнего среднего заработка работнику в случае уменьшения должностного оклада (часовой тарифной ставки) вследствие перехода на вышеуказанные стандарты.

В единстве наша сила!

Ко Дню народного единства Федерация профсоюзов Донецкой Народной Республики провела первую профсоюзную музыкальную online-акцию «В единстве наша сила!», направленную на единение братских народов.

В акции приняли участие самодеятельные коллективы и вокалисты Домов науки и техники Донецкой железной дороги. Народный ансамбль народной песни «Горлица» ДНиТ СМЭУ Ясиноватая выступил с вокальными композициями «Русские просторы» и «Небо над водой». В исполнении участницы самодеятельности ДНиТ СМЭУ Иловайск Натальи Никульниковой в рамках акции прозвучала песня «Тебе, Земля моя!».

А молодые члены ПРОФДОНЖЕЛ-студенты Донецкого института железнодорожного транспорта устроили флешмоб на открытом воздухе, цитируя слова советской песни «Родина моя». Со странички института ВКонтакте активисты студенческой цеховой профорганизации сказали о том, что этот день призван напомнить о необходимости стабильного мира и дружбы между народами.

Победим беду вместе

ПРОФДОНЖЕЛ принял участие в профсоюзной акции в поддержку медицинских работников «Победим беду вместе», которую организовала Федерация профсоюзов ДНР.

По инициативе Профессионального союза работников здравоохранения Донецкой Народной Республики под эгидой Федерации профессиональных союзов ДНР в Республике стартовала благотворительная акция в поддержку медицинских работников «Победим беду вместе».

Наши доктора сейчас стоят в авангарде борьбы, пребывая один на один с неизвестной ранее коварной болезнью. Рискуя собственной жизнью, врачи проявляют чудеса выдержки и профессионализма в условиях пандемии.

Неравнодушные жители Донецкой Народной Республики по мере возможностей оказывают медикам помощь в приобретении для них средств индивидуальной защиты, необходимых в борьбе с коронавирусной инфекцией. Каждый может поддержать данную инициативу, приняв участие в профсоюзной акции по сбору денежных средств для приобретения необходимых СИЗ нашим докторам.

Студенческие годы – прекрасная пора!

Сессии, бессонные ночи над книгами и конспектами, надежда на собственные знания и, конечно же, на удачу. А еще – стройотряды, КВНы, капустники, туристические вылазки… Бывшие студенты, сегодняшние железнодорожники, могли умело совмещать и то, и другое. По случаю Международного Дня студента сотрудники ГП «Донецкая железная дорога» рассказали о незабываемых годах учебы.

Донецкая железная дорога всегда была кузницей кадров, предприятием, открытым для молодых и перспективных людей, желавших развиваться и достигать новых вершин в карьере. Поэтому очень часто уже состоявшимся сотрудникам приходилось совмещать работу и учебу.

Начальник вагонного депо Ясиноватая Валерий Ковалевский в 1992 году окончил с отличием Донецкий политехнический институт, факультет «Технология машиностроения». Одновременно работал на Ясиноватском машиностроительном заводе.

– Группа наша была 20 человек, – вспоминает он. – У нас было полное взаимопонимание и взаимовыручка. Годы учебы пришлись на закат Советского Союза, но на отношении студентов к учебе это никак не отразилось. Для нас все также в приоритете было получение знаний, которые могли пригодиться в работе.

Особенно хорошо Валерию Ковалевскому давались точные науки: высшая математика, физика.

– Помню, как на третьем курсе мы сдавали экзамен по высшей математике – это был один из моих любимых предметов, – вспоминает Валерий Альбертович. – Я захожу в аудиторию, а преподаватель спрашивает: «А зачем вы вообще пришли на экзамен? Я вам уже поставила отлично». Я удивился, но было приятно.

Дмитрий ПЕСКОВ

На железную дорогу Валерий Ковалевский пришел в 2001 году, и полученные в институте знания стали отличным подспорьем не только в работе, но и в изобретательской деятельности. Он – автор 10 патентов. В 2006 году был создан пресс демонтажный, в 2010 году – прибор для сбора на ось колесной пары лабиринтных и внутренних колец подшипников буксового узла холодным прессованием, в 2012-м – прибор для демонтажа подшипников железнодорожной колесной пары и многие другие.

Валерий КОВАЛЕВСКИЙ

С тех пор как Валерий Ковалевский окончил Донецкий политехнический институт, прошло почти 30 лет. И настоящим сюрпризом для него стало, когда 5 лет назад в социальных сетях его нашли однокурсники.

Для исполняющего обязанности начальника локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское Дмитрия Пескова студенческая жизнь была яркой, насыщенной и непредсказуемой. В 1993 году он поступил в Дебальцевский техникум железнодорожного транспорта сразу на второй курс. Но закончить не успел – призвали в армию.

– Экзамены пришлось сдавать экстерном буквально в последний день, – вспоминает Дмитрий Песков. – В понедельник я все сдал, а во вторник в 6 часов утра уже был под военкоматом. Отслужил 2 года, а когда вернулся, устроился работать в локомотивное депо дублером помощника машиниста.

В 1996 году по совету друзей Дмитрий поступил в Харьковский институт железнодорожного транспорта на заочное отделение.

– Поступил сразу, диктант по русскому языку написал на 4, математику сдал на 5, – рассказал наш собеседник. – У нас группа была большая – 28 человек, друг другу помогали, выручали. Я был одним из самых молодых, но были и люди в возрасте. Тогда как раз стало выдвигаться требование, что у начальника депо обязательно должно быть высшее образование. Так вот, у нас был студент, которому до пенсии оставалось 2 года. После окончания второго курса он бросил институт и ушел на пенсию. С одногруппниками мы не только вместе учились, но и отдыхали. Выезжали к речке, на озеро, жарили шашлыки.

Отучился в институте Дмитрий Песков, как и положено, 6 лет. Выпустился без единой тройки. Студенческих товарищей вспоминает с улыбкой и только добрым словом. Многие из них стали настоящими профессионалами.

– Мы еще долго поддерживали отношения, – рассказал Дмитрий Сергеевич. – Ездили на матчи Евро-2012, катались на лыжах в Карпатах. Изменилась ситуация в 2014 году. С одними общение прекратилось, с другими – отличные отношения и сейчас.

Начальник вокзала Донецк Максим Козловский вспоминает о своей студенческой жизни тепло и с удовольствием. В 2007 году он заочно закончил Украинскую государственную академию железнодорожного транспорта, факультет «Управление процессами перевозок».

– Студенческие годы дали мне многое, – рассказал Максим Сергеевич. – В первую очередь, это, конечно, бесценная база знаний, необходимая для работы. В 2005 году, когда я закончил бакалаврат, я уже работал начальником станции Ровеньки, приходилось совмещать работу и учебу. Когда я приезжал на сессию, то жил в общежитии, и у нас была традиция – зимой наряжать елку. Были и бессонные ночи, когда мы с одногруппниками писали по 2-3 контрольные за ночь. Но самое главное, что именно на первом курсе института я познакомился со своей будущей женой. С Натальей мы вместе уже 18 лет. Приятно, что сын решил пойти по стопам родителей. Сейчас он учится в Донецком институте железнодорожного транспорта.

Председателю Совета ветеранов ГП «Донецкая железная дорога» Татьяне Ивановне Супруновой студенческие годы запомнились на всю жизнь. Она заочно училась в Харьковской академии железнодорожного транспорта и работала начальником службы кадров и учебных заведений Донецкой железной дороги.

– Учиться и работать одновременно, конечно, было непросто, но интересно, – вспоминает Татьяна Супрунова. – Обучение студентов-заочников очень отличается от учебы на стационаре, ведь мы были уже состоявшимися работниками и обучались не столько профессии, сколько жизни. Мы уже прекрасно понимали, насколько теория совпадает с практикой, и где именно можно применить полученные знания. Можно сказать, что пары у нас проходили в режиме обмена опытом. Преподавателям было интересно с нами разговаривать, узнавать, как обстоят дела у каждого из нас на работе, что нового внедряется. В то время у нас на железной дороге как раз только начинала работу автоматизированная система учета кадров, и действительно, мне было чем поделиться.

Максим КОЗЛОВСКИЙ

Татьяна СУПРУНОВА

Для начальника техотдела вокзала Ясиноватая Любови Безлаковской студенческие годы были наполнены увлекательным обучением и новыми знакомствами.

– С 1991 по 1996 год я училась в Донбасской государственной академии строительства и архитектуры, – рассказала Любовь Вячеславовна. – Группа у нас была очень хорошая, но дружили мы всем потоком. Было среди однокурсников много иностранных студентов: индусы, арабы, девочка из Перу, афроамериканцы французского происхождения, много ребят из стран СНГ. Мы им даже теплые вещи покупали, потому что они сильно мерзли зимой. Очень хорошо запомнилось, как на первом курсе ездили в колхоз в Старобешевский район. Убирали баклажаны, помидоры, морковь, лук. Ходили на танцы, и местные жители угощали нас домашним молоком.

Неважно, кто, когда и какое именно учебное заведение закончил, важно, что эти годы бесценны и живы в памяти каждого из нас. Пользуясь случаем, поздравляем всех студентов – бывших и нынешних – с праздником. Желаем успехов в учебе и работе, достижения всех поставленных целей, и, конечно же, благосклонности Ее величества Удачи.

Елена СУШКОВА

Подписной индекс 28070

Периодичность выхода

1 раз в месяц

Стоимость на 12 месяцев:

180 руб.

Стоимость на 6 месяцев:

90 руб.

Дорогие друзья!

До 25 декабря 2020 г. продолжается подписка на газету «Железнодорожник Донбасса». Всего 180 рублей – и целый год газета у вас дома с доставкой!

Оформить подписку можно в любом отделении ГП «Почта Донбасса». Тариф почты на прием подписки: на 12 мес. – 21 руб.; на 6 мес. – 15 руб.

«В работы вкладываю частичку души»

Жить по совести, работать с душой, творить с верой – таким жизненным принципам следует ведущий специалист отдела организационной и кадровой работы Совета Профсоюза работников Донецкой железной дороги, талантливая рукодельница Наталия Колодан.

Судьба многих родных Наталии Колодан связана с железной дорогой. Общий железнодорожный стаж этой большой династии – почти 300 лет!

– Дедушка по маминой линии Москалев Никита Гаврилович более 20 лет проработал помощником машиниста паровоза в паровозном депо Красноармейск, – рассказала Наталия Колодан. – Во время Великой Отечественной войны он водил составы на фронт, был награжден наручными часами с дарственной подписью М.И. Калинина. Но в 1947 году дед был вынужден поменять дорогую сердцу награду на хлеб, чтобы прокормить троих детей. Мой дедушка по папиной линии Сычев Василий Андреевич до войны работал в СМП-365 транспортным строителем, был плотником. Когда началась война, ушел на фронт, а в 1943-м под Сталинградом получил серьезное ранение, фактически не мог ходить. Мамины брат и сестра, их семьи тоже посвятили жизнь работе на железке.

По стопам предков пошли и родители Наталии Викторовны. Отец Сычев Виктор Васильевич проработал на железной дороге почти 45 лет, мать Сычева Зоя Никитична – 35 лет.

– Отец работал в Ясиноватской дистанции пути механиком-наладчиком вагона-дефектоскопа, обеспечивал безопасность движения поездов, – рассказала Наталия Викторовна. – Мама работала 10 лет машинисткой в планово-экономическом отделе Ясиноватского отделении дороги и училась. Закончила Артемовский железнодорожный техникум, получила красный диплом и профессию бухгалтера. Пригласили работать в профсоюзную организацию железной дороги. Работала бухгалтером, инструктором по социальному страхованию. Мама постоянно общалась с людьми, и дома ей хотелось тишины, папа же, наоборот, на работе имел дело с бездушными приборами и пленками, и дома ему хотелось общения, – с улыбкой вспоминает наша собеседница.

Наталия Колодан трудится на Донецкой железной дороге уже почти 22 года. Начинала в организационном отделе Ясиноватского теркома профсоюза инструктором, потом работала ведущим специалистом, заместителем председателя Ясиноватской территориальной профсоюзной организации, теперь она – ведущий специалист отдела организационной и кадровой работы Совета Профсоюза работников Донецкой железной дороги.

– Мое первое образование педагогическое, но училась я не совсем женской профессии: моя специальность – «Мастер производственного обучения по технологии сварочного производства», – рассказывает железнодорожница. – Свою первую трудовую книжку я получила в локомотивном депо Ясиноватая-Западное, куда пришла на производственную практику учеником электрогазосварщика. Мама и папа тогда уже работали на железке, и, придя в депо, я уже кое-что знала. В это же время помогала маме в ее работе в профсоюзе. Горячая пора была летом. Особенно много работы было, когда она занималась оформлением, распределением и раздачей путевок. Мне нравилась эта работа, общение с людьми, поэтому спустя какое-то время поступила в Донецкий институт социального образования на специальность «Психология» и теперь тоже работаю с людьми.

Наталия Колодан всегда занималась творчеством. В студенческие годы освоила технику макраме. Увлечение вышивкой пришло более 10 лет назад, когда ее мама вышла на пенсию. Теперь они создают удивительные картины из бисера и лент.

– Сначала начала вышивать крестиком мама, – вспоминает Наталия Колодан. – Я тоже заинтересовалась, вышивала полотенца к православным праздникам или просто то, что мне нравилось. Моя первая и самая любимая работа вышита мулине, на ней изображена Матерь Божия с младенцем. Затем мы с мамой «заболели» вышивкой бисером. Меня поразили картины одной женщины, и я попросила ее дать мне несколько начальных уроков. Она познакомила меня с азами, а потом я уже ко многому пришла самостоятельно.

Сейчас среди работ Наталии Викторовны огромное количество икон. Это иконы Иисуса Христа, Казанская икона Божией Матери, Почаевская икона Божией Матери, иконы Николая Чудотворца, Петра и Февронии, венчальные иконы и многие-многие другие. Любимое дело мастерицы благословлено церковью. Она убеждена: икона – это не украшение дома, а оберег.

– Многие слышали об именных иконах, т.е. имя человека должно совпадать с именем святого Небесного покровителя, но я считаю, что иконы, которые обязательно должны быть в доме – это иконы-заступницы по дате рождения, – уверена Наталия Колодан. – Моя икона, например – «Взыскание погибших». Я ее себе вышила.

– В нашей семье необычная история связана с иконой, Божией Матери Неопалимая Купина, оберегающей от пожаров. Такую икону я видела у своей бабушки. Она была глубоко верующим человеком. Икона была маленькая, и я однажды поинтересовалась, почему она не сделает себе такую же, но побольше. И тогда бабушка мне рассказала, что эта икона однажды спасла ее дом. В годы Великой Отечественной войны она хранила икону на чердаке. Когда по территории Ясиноватой отступали итальянцы, которые были даже более жестокими, чем немцы, они поджигали все дома на своем пути. Бабушке тогда было чуть больше 30 лет, двое детей на руках – мой папа и его сестра. Жили они в бараке – крыша из соломы. Горело уже пять домов, настал черед их барака. Итальянцы облили крышу бензином, подожгли факел, пока фашист стоит – горит, отошел – потухло. И так несколько раз. В итоге оккупанты бросили эту затею. Так и остался их дом единственным уцелевшим. Бабушка связывала это с тем, что на крыше у нее хранилась та самая икона.

Наталия Викторовна и в жизни, и в творчестве любит цветы. В ее картинах находится место белым ромашкам, благородным каллам, нежным ландышам, огненным подсолнухам и ярким букетам полевых цветов. Свою картину «Анютины глазки» она начала вышивать в 2014 году, когда приходилось спасаться от обстрелов в подвале. Чтобы завершить работу, мастерице понадобилось около трех лет. Ее мама вышила в подвале икону Иисуса Христа, которая была вместе с женщинами в укрытии все то нелегкое время.

В творчестве Наталии Колодан тесно переплетаются разные стили – вышивка бисером, лентами и камнями. Можно встретить картины с использованием только одного материала, а встречаются и целые миксы. Например, сейчас по заказу двоюродного брата, которого она с улыбкой называет «вдохновителем», работает над его портретом.

– Однажды, когда в 2016 году я поехала к брату в гости в Ташкент, он мне как бы в шутку заказал вышитую рубашку, – вспоминает наша собеседница. – У меня такой практики никогда не было, тем не менее, на следующее лето рубашка была готова, и я привезла ее в подарок. А недавно брат спросил, смогу ли я вышить портрет? Лицо человека – это серьезно. Но я решила попробовать. Вышивать буду его портрет, используя три техники: бисер, ленты и мулине.

Ни одной своей работы Наталия Викторовна не выставила на продажу, многие картины раздарила родственникам, друзьям, коллегам. «А как по-другому? – удивляется мастерица. – Ведь в каждую работу я вкладываю частицу своей души».

Елена СУШКОВА

Чтобы помочь, нужно только доброе сердце

Дорогие друзья! Примите самые искренние поздравления с Международным днем волонтера! Этот праздник уже успел занять свое почетное место среди других, не менее важных по значимости.

Многим может показаться, что стать волонтерами или, как еще говорят, добровольцами, могут только молодые, полные сил и энергии люди, готовые преодолевать сотни километров в лесах или горах, чтобы найти заблудившихся, разбирать завалы после стихийных бедствий, дни и ночи дежурить у постели тяжелобольных людей. Да, у волонтеров труд тяжелый, порой связанный с риском для собственной жизни и здоровья, но всегда благодарный, отвечающий взаимностью.

Жизнь доказывает: стать волонтером никогда не поздно. Пример тому – все наши председатели ветеранских организаций, начиная от первичного звена и заканчивая региональными. У каждого из них далеко не богатырское здоровье и множество семейных забот. Однако они находят силы, чтобы сплотить вокруг себя бывших коллег, по мере возможности помочь тем, кто особенно нуждается в сочувствии и сострадании.

Я знаю не понаслышке, что в каждой из наших ячеек обязательно есть те, которых ласково называют наши палочки-выручалочки. Им можно поручить любое задание, и оно будет выполнено, уж будьте уверены. Как говорится, было бы желание и огромное сердце. Отдавая, мы получаем больше.

Председатель совета ветеранов локомотивного депо Дебальцево Вера Михайловна Святошенко рассказала, что ей в своей работе без помощников на линии просто не обойтись – попробуй сейчас доберись до отдаленных мест. Выручает Александра Васильевна Стрижак. Проработав много лет в локомотивном депо Дроново (сейчас это участок ТЧ-14), всех дроновских пенсионеров-железнодорожников она знает наперечет. Исполнительная, безотказная, помогает, кому чем может. «Александра Васильевна – моя правая рука, – говорит Вера Михайловна Святошенко. – Спасибо ей за добрые дела».

Эльвина Дмитриевна Гончарова, председатель Дебальцевского региона, поведала о замечательном человеке – волонтере Василии Петровиче Рапцуне. Он помогает многим старикам по хозяйству: забор поставить, траву покосить, крышу починить. По первому зову приходит на помощь. Инициатором волонтерской деятельности стал председатель ветеранской организации ВЧД Дебальцево-Сортировочное Валентин Владимирович Приходько, который организовал Василия Петровича Рапцуна и других своих «ребят» на добрые дела, и сам наравне со всеми работает.

Я назвала лишь несколько имен, а таких безотказных людей у нас в дорожной организации ветеранов великое множество. За что огромное им спасибо! Добровольные помощники, вы – пример для остальных! Волонтером или добровольцем может стать абсолютно каждый из нас, ведь чтобы помочь ближнему, не нужно ничего, кроме большого и доброго сердца.

Как всегда, я не могу не сказать слова глубокой благодарности руководству дороги и ПРОФДОНЖЕЛ за то, что не забываете о нас, ветеранах-железнодорожниках, за помощь и поддержку. А разве не волонтерской деятельностью занимаются сотрудники отделов кадров и председатели профсоюзных организаций структурных подразделений, которые безвозмездно, невзирая на занятость, добиваются порядка в учете пенсионеров-железнодорожников?! Мы очень высоко ценим вашу работу и бесконечно вам благодарны!

С праздником вас, волонтеры, добровольцы! Счастья вам и вашим близким, крепкого здоровья!

Татьяна СУПРУНОВА,
председатель
совета ветеранов
Донецкой железной дороги

Международный день борьбы с пневмонией

Всемирный день борьбы с пневмонией, который ежегодно отмечается 12 ноября, был учрежден в 2009 году. Но сегодня, в год пандемии коронавируса, он приобрел особое значение.

Данное мероприятие проводится с 2009 года по инициативе Всемирной организации здравоохранения совместно с Детским фондом ООН (ЮНИСЕФ) с целью повысить осведомленность людей всего мира о заболевании, рассказать о возможных последствиях и способах их предотвращения.

Пневмония или воспаление легких – острое воспалительное поражение легких чаще инфекционного происхождения. Согласно статистике ВОЗ, пневмония и другие формы воспаления легких ежегодно поражают около 450 миллионов человек. Ежегодно от воспаления легких в мире умирает более 2 млн человек, что ставит болезнь на четвертое место по смертности после сердечно-сосудистых заболеваний, злокачественных новообразований и несчастных случаев. В 2020 году Всемирный день борьбы с пневмонией приобрел особое значение, поскольку сейчас весь мир охвачен пандемией, вызванной новой коронавирусной инфекцией. COVID-19 может добавить 1,9 миллиона умерших в этом году, что увеличит смертность от пневмонии более чем на 75%.

Возбудителями пневмонии могут быть вирусы, бактерии, грибы и другие микроорганизмы. В основном заражение происходит воздушно-капельным путем. Находящийся рядом больной человек кашляет, при этом в воздухе образуется мелкодисперсный бактериальный аэрозоль. У здорового человека с нормальным иммунитетом местные факторы защиты смогут обезвредить инфекцию. Но при наличии факторов риска человек может заболеть.

Пневмония чаще всего поражает детей, взрослых старше 65 лет, людей с ослабленной иммунной системой, онкологическими и сердечно-сосудистыми заболеваниями, диабетом, астмой, хронической обструктивной болезнью легких. Вероятность развития заболевания увеличивают курение, злоупотребление алкоголем, неправильное питание, переутомление, хронические стрессы, синдром хронической усталости, неблагоприятные факторы окружающей среды, неудовлетворительные коммунально-бытовые условия.

Распространенными симптомами пневмонии являются: резкое ухудшение общего состояния на фоне простуды, повышение температуры тела (сначала до субфебрильных цифр, а затем до фебрильных – от 38º и выше), ломота в теле, боль в мышцах, слабость, быстрая утомляемость, потливость, кашель, боль в груди при дыхании или кашле, одышка.

При появлении вышеуказанных симптомов рекомендуется незамедлительно обратиться к врачу. Ни в коем случае не занимайтесь самолечением!

При несвоевременном лечении пневмонии последствия болезни могут привести к серьезным осложнениям: образованию фиброзных рубцов на легких, отеку легких, абсцессу легкого, острой дыхательной недостаточности, патологий сердца, головного мозга, печени, почек, развитию менингита и даже летальному исходу.

Чтобы не допустить заражения пневмонией следует выполнять комплекс профилактических мероприятий.

- Соблюдайте правила личной гигиены (тщательно мойте руки с мылом после прогулки, посещения уборной, контакта с животными, перед приготовлением и употреблением пищи).
- Соблюдайте режим проветривания и влажной уборки помещений.
- Откажитесь от курения и употребления алкоголя.
- Включайте в рацион питания овощи, фрукты, злаки, бобовые, орехи, кисло-молочные продукты, нежирные сорта мяса и рыбы.
- Занимайтесь спортом. Гуляйте на свежем воздухе (в среднем взрослый человек ежедневно должен проходить пешком не менее 3 км).
- Одевайтесь по погоде, избегайте переохлаждения организма.
- Проводите вакцинопрофилактику.
- Во время кашля или чихания прикрывайте нос и рот гигиенической салфеткой или локтевым сгибом.
- Избегайте контакта с людьми с выраженными симптомами ОРВИ.

Анастасия ЧЕКЕРДА,
и.о. начальника сектора медико-санитарного обеспечения ГП «Донецкая железная дорога»

Осенняя хандра

У большей части людей осень ассоциируется с меланхолией, упадком сил, плохим настроением и сонливостью. Однако психолог Павел Устин утверждает, что такого расстройства как осенняя депрессия не существует.

– Описанное выше состояние возникает из-за нехватки солнечного света, – говорит Павел Устин. – Когда мы говорим об осенней хандре, важно понимать, что в ее основе лежит сезонная динамика. Резкое сокращение светового дня и недостаток солнечного света приводят к снижению выработки таких веществ как серотонин, норадреналин и дофамин, что ведет к снижению счастья в чистом виде и физической активности в целом. Поэтому мы и чувствуем себя вялыми, постоянно уставшими и подавленными. Но это нормально, ведь мы – живые организмы.

Чтобы избежать осенней депрессии, психолог дает несколько практических советов.

- Больше света. Не экономим на электричестве!
- Больше ярких красок – в одежде, аксессуарах, предметах для дома.
- В светлое время суток минимум полчаса в день проводить вне помещения.
- Больше движения, но без фанатизма – легкая гимнастика, фитнес.
- Никаких строгих диет в этот период – пища должна быть достаточно калорийной, но здоровой.
- Больше сна (7-8 часов в сутки). Старайтесь соблюдать режим дня – это поможет вашим биологическим ритмам быстрее догнать ритмы природы.
- Не забывайте про маленькие и большие радости, всячески поднимайте себе настроение.
- Хобби, спорт, встречи с интересными людьми, работа и учеба помогут надолго забыть о меланхолии.

Коронавирусная инфекция: доза имеет значение

Риск заражения COVID-19 зависит от инфицирующей дозы вируса, проникшей в организм, а также качества иммунитета человека и условий окружающей среды, – говорят эксперты.

– Многое зависит от инфицирующей дозы вируса, в данном случае коронавируса, – рассказала доктор медицинских наук, профессор, заведующая кафедрой вирусологии РМАНПО Елена Малинникова. – Если в организм человека попадает небольшое количество вируса, то иммунная система вполне быстро с этой инфекцией может справиться. Если же много – ситуация кардинально меняется.

Специалист пояснила, что при проникновении COVID-19 в организм человека вирусу необходима благоприятная среда для обитания – только так он сможет выжить. И люди с ослабленной иммунной системой рискуют заразиться.

– Вирус должен прикрепиться к клетке, где сможет размножаться, с которой у него есть связь, то есть определенный рецептор. Не везде он сумеет выжить. И не нужно забывать, что у каждого человека все индивидуально, четких критериев инфицирующей дозы просто нет, – подчеркнула Елена Малинникова.

При этом она напомнила, что передача вируса зависит и от внешней среды: влажности и температуры воздуха. Например, в закрытом и непроветриваемом помещении инфицирующая доза вируса будет больше, поэтому риск заражения значительно увеличивается.

Врач-инфекционист Ирина Пикалова пояснила, что при проникновении коронавируса в организм здорового человека иммунитет нейтрализует инфекцию на этапе попадания в эпителий верхних дыхательных путей, а если иммунитет ослаблен, вирус очень быстро размножается.

– Именно поэтому людям с хроническими заболеваниями и старше 65 лет рекомендуется соблюдать все эпидтребования. Сопутствующие заболевания могут значительно повысить риск летального исхода от инфекции, которая при правильно подобранной терапии может быть благополучно вылечена, – резюмировала Ирина Пикалова.

Весьма доходчиво об инфицирующей дозе рассказал врач-педиатр Евгений Комаровский. Он сравнил вероятность заражения с нападением бандитов в подворотне. «Если на вас нападут пять человек, вряд ли вы спасетесь, – приводит пример доктор, – а если один – есть шанс победить».

– Каждый человек для себя должен понимать, где возникают условия, при которых в кубическом метре воздуха может быть максимальное количество вируса. Это может возникнуть там, где есть больной человек, но при этом не будет воздухообмена. Поэтому легко можно заразиться при тесном контакте с тем, кто выдыхает. Если же над вами небо, вокруг – парк, улица, любое выдыхаемое количество вируса растворяется в огромном объеме воздуха, - прокомментировал доктор Комаровский. – Нужно увеличить дистанцию между людьми и организовать воздухообмен. Самая волшебная таблетка называется простым словом «сквозняк».

При этом врач напомнил, что люди максимально заразны примерно два дня до того, как почувствуют себя больными, поэтому необходимо проявлять уважение к окружающим и носить маску.

ЖелезноДорожник Донбасса
Газета «Железнодорожник Донбасса» от 25.11.2020 г. №11 (11590)

Учредители: ГП «Донецкая железная дорога», Профессиональный союз работников Донецкой железной дороги
Издание зарегистрировано Министерством информации Донецкой Народной Республики.

Свидетельство о регистрации СМИ от 16.09.2016 г., серия ААА 000008
Адрес редакции: ДНР, 283012, г. Донецк, ул. Горновая, 2.
Тел. редакции: 84-98, 56-31.
(по транспортному - через 2, из города - через 319).
E-mail: gp.dnrailway@gmail.com Главный редактор С.В. Коваль.

Адрес типографии: ДНР, 28070, г. Донецк, ул. Куйбышева, 58-и.
Адрес издателя: ДНР, 283001, г. Донецк, ул. Артема, 68.
Дата и время подписания в печать: установленные по графику – 24.11.2020 в 17:00, фактические – 24.11.2020 в 17:00.
№ заказа 1076/11. Тираж 5888 экз. Свободная цена.

Что тебе снится, крейсер «Аврора»?

Нынешний год – юбилейный для легендарного крейсера «Аврора». 120 лет назад началась бурная жизнь корабля: он принимал участие в Русско-японской войне, Цусимском сражении, Первой мировой, а в 1917-м стал символом Октябрьской революции. 17 ноября 1948 г. «Аврора» была пришвартована у Петроградской набережной Ленинграда и до 1956 года использовалась как учебная база Нахимовского училища. Впоследствии крейсер стал кораблем-музеем и в этом качестве сохраняется по настоящее время.

Есть в российском флоте добрая традиция – давать новым кораблям имена их славных предшественников, отслуживших свой век. Вот и бронепалубный крейсер 1-го ранга, заложенный в 1897 году на верфи «Новое Адмиралтейство» в Санкт-Петербурге, был наречен в честь парусного фрегата «Аврора», героически сражавшегося с превосходящими силами английской эскадры при обороне Петропавловска-Камчатского в 1854 году.

Спуск «Авроры» на воду состоялся 24 мая 1900 года в присутствии императора Николая II и императриц Марии Федоровны и Александры Федоровны. Корабль был принят в состав русского флота в июне 1903 года и к моменту начала русско-японской войны был одним из новейших.

«Аврора» была «младшей сестрой» однотипных бронепалубных крейсеров «Диана» и «Паллада». Правда, отношение моряков к этим трем «богиням отечественного производства» было весьма скептическим. Эти корабли имели массу конструкционных недостатков, их механизмы часто выходили из строя. Не отличались они ни скоростью хода, ни мощью вооружения.

Но ангел хранил «Аврору». В первый раз он спас ее от верной гибели в Цусимском сражении. Крейсерский отряд контр-адмирала Энквиста выполнял задачу прикрытия транспортов. Но это оказалось не под силу четырем крейсерам, на которые обрушился шквальный огонь 16-ти японских кораблей. Во время боя «Аврора» получила 18 попаданий снарядов среднего и малого калибров, причинивших крейсеру довольно серьезные повреждения.

Особенно существенный урон претерпела корабельная артиллерия. Экипаж потерял 15 человек убитыми и 82 ранеными. Погиб командир крейсера капитан 1-го ранга Евгений Егорьев. Он был смертельно ранен в голову осколком вражеского снаряда на боевом посту, в рубке. Сама же «Аврора», выпустив почти две тысячи снарядов, серьезного урона врагу не причинила. От геройской гибели русский крейсер спасла колонна случайно подошедших броненосцев, которые отогнали неприятеля.

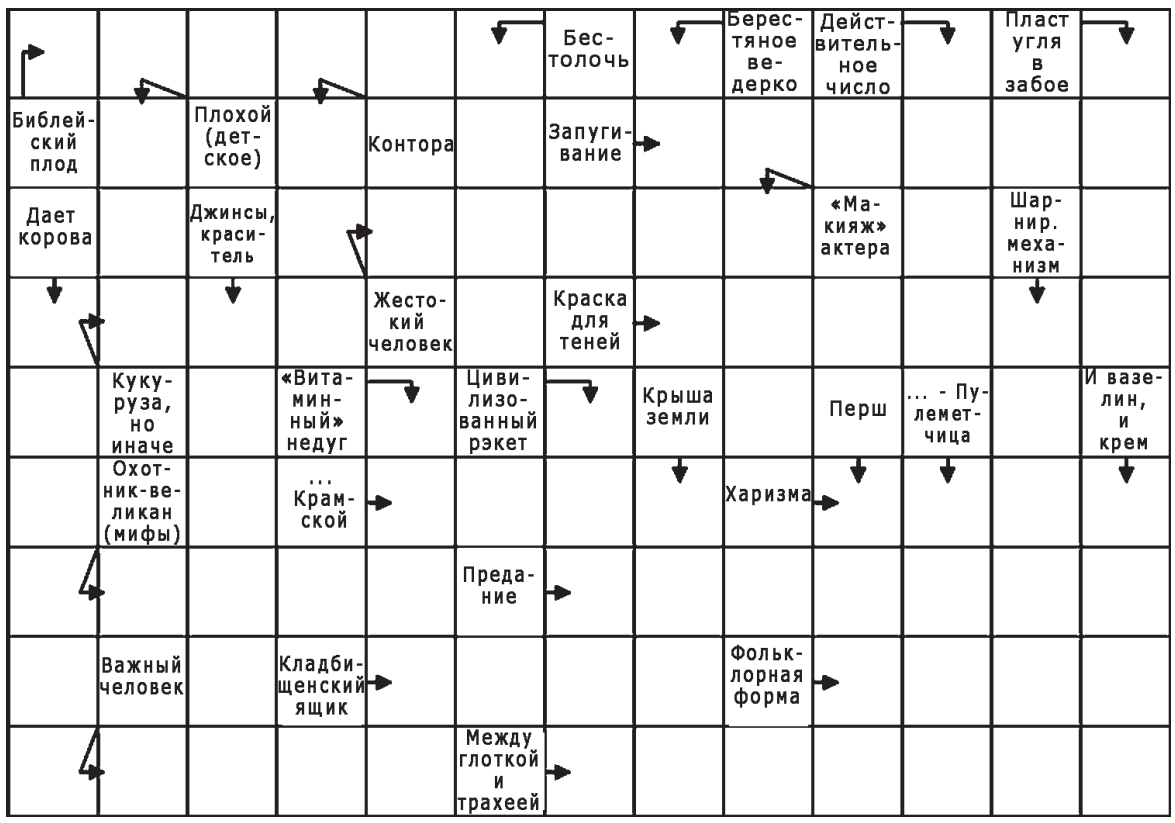
Хранила судьба «Аврору» и в Первую мировую войну. 11 октября 1914 года на входе в Финский залив германская подводная лодка U-26 обнаружила два русских крейсера: «Аврору» и «Палладу». Командир субмарины предпочел выпустить торпеду по более лакомой цели – новой «Палладе». Корабль затонул вместе со всем экипажем, а «Авроре» удалось укрыться в шхерах.

Во время Февральской революции матросы крейсера поддержали ее, а для командира корабля и старшего помощника попытка подавить матросское выступление закончилась смертью. К моменту Октябрьской революции среди членов экипажа «Авроры» было уже достаточно сторонников большевиков, чтобы крейсер однозначно выбрал их сторону. Правда, никакого сигнала к началу штурма Зимнего дворца крейсер не давал. Как вспоминали сами моряки «Авроры», выстрел, который стал легендарным, был сделан в качестве предупреждения стоявшим в акватории Невы кораблям, а настоящим сигналом штурмующим стали два выстрела из Петропавловской крепости, причем выпущенные снаряды попали в окна Зимнего. Но этим активное участие крейсера в революционных событиях не исчерпывалось: именно из его радиорубки было передано знаменитое воззвание Ленина «К гражданам России».

Революция и гражданская война дорого обошлись русскому флоту: он потерял немалую часть кораблей и существенную часть моряков. Не стала исключением и «Аврора», которая к 1922 году лишилась артиллерии и боезапаса и встала на прикол. Но вскоре вернулась в строй в качестве учебного корабля советского Балтийского флота, совершив в следующие два десятка лет несколько заграничных походов. К десятой годовщине революции легендарный крейсер был награжден орденом Красного Знамени, а накануне Великой Отечественной войны технически и морально устаревший корабль чуть было не пустили на слом. Во всяком случае, флотские историки уверенно говорят, что 16 мая 1941 года нарком ВМФ подписал приказ о присвоении имени «Аврора» одному из новых кораблей, что для старого всегда означало конец истории.

Как боевой корабль, способный дать сражение противнику в море, «Аврора» к началу обороны Ленинграда ценности уже не представляла. Но она была неплохо вооружена, и именно корабельная артиллерия стала главным достоинством крейсера. Когда войска немецко-фашистской группы «Север» в сентябре 1941 года оказались на ближайших подступах к Ленинграду, с «Авроры» сняли девять 130-мм орудий и установили между Дудергофом (пос. Можайский) и Киевским шоссе на позиции протяженностью 12 км. Сухопутную батарею ждала печальная судьба: к середине сентября она перестала существовать, причем большинство орудий подорвали сами моряки, чтобы те не достались немцам.

Крейсер пережил блокаду, хотя и провел большую часть времени на грунте после очередной бомбежки, а боеспособным на нем оставалось всего одно зенитное орудие. Но флаг «Аврора» не спускала, из-за чего и подвергалась регулярным немецким обстрелам. Так что снятие блокады корабль встретил в печальном состоянии. Но крейсер решено было поднять, восстановить и сохранить как морской музей и как учебный корабль новообразованного Ленинградского Нахимовского военно-морского училища. Пока шел ремонт, крейсер успел сняться в кино: ему отвели роль крейсера «Варяг» в одноименном фильме. После съемок корабль вернулся к ремонтной стенке, от которой он окончательно отошел только осенью 1948 года: 17 ноября крейсер занял место постоянной стоянки на Большой Неве.



Ответы на кроссворд
По горизонтали: *Яблоко. Угроза. Изумруд. Мас. Сынка. Иван. Шарм. Орион. Лезвия. Грб. Сказ. Особа. Гормань.*
По вертикали: *Молоко. Вина. Индиго. Офис. Цунга. Ожух. Наноз. Тунс. Небо. Грим. Шесть. Ночь. Анка. Кардан. Лава. Мазь.*

Рой мыслей в голове

Ежедневно в голове среднестатистического человека возникает около 6200 мыслей. К такому выводу пришла команда психологов из Королевского университета в Канаде.

Используя метод определения конкретных моментов, когда человек сосредоточен на одной идее, эксперты научились распознавать, где заканчивается одна мысль и начинается другая. «Когда человек переходит к новой мысли, возникает так называемая транзитная мысль-червь, которую теперь можно обнаружить», – говорится в отчете специалистов, опубликованном в журнале Nature Communications.

На рубеже XIX и XX веков ученые-физиологи пытались разгадать тайны гениальности, изучая мозг великих людей. Предлагаем вам несколько интересных фактов о мозге обычного человека.

- Занятие незнакомой деятельностью – лучший способ развития мозга.
- Самое бурное развитие мозга происходит в возрасте от 2 до 11 лет.
- Мозг потребляет больше энергии, чем все остальные органы, хотя и составляет 2% от общей массы тела. На его долю приходится 20% вырабатываемой телом энергии.
- Сигналы в нервной системе человека достигают скорости 288 км/ч. К старости скорость снижается на 15%.
- Состав крови, протекающий через мозг, неизменен на протяжении его активной деятельности, сколько бы она не продолжалась. При этом кровь, которую берут из вены человека, проработавшего целый день, содержит «токсины утомления». Психиатры установили, что чувство утомления мозга обуславливается нашим психическим и эмоциональным состоянием.
- Мозг, как и весь наш организм, состоит приблизительно на 75% из воды. Поэтому, чтобы держать его в рабочем состоянии, нужно выпивать достаточное количество воды.