



Среди стратегических задач на 2019 год – развитие дороги и повышение мотивации труда

В Перспективном плане развития ГП «Донецкая железная дорога» на 2019 год повышение социальной защищенности работников стоит в одном ряду с такими стратегическими целями, как восстановление пропускной способности железнодорожных участков в луганском направлении и подготовка к организации железнодорожного пассажирского сообщения с Российской Федерацией. О путях реализации мероприятий, содержащихся в этом программном документе, «Железнодорожнику Донбасса» рассказал генеральный директор ГП «Донецкая железная дорога» Владимир НАБАЦИЙ.

– Владимир Васильевич, как вы оцениваете работу коллектива дороги в 2018 году?

– Обеспечивая перевозочный процесс, коллектив дороги продолжал работать в сложнейших условиях. Напомним, процент износа основных фондов предприятия составляет 97,9%, в том числе по машинам и оборудованию эта цифра приближается к 100%, по технологическим транспортным средствам превышает 94%. Показатель износа электровозов и тепловозов – порядка 96%.

В условиях непрекращающихся бо-

евых действий нам приходится увеличивать эксплуатационные затраты на восстановление и ремонт поврежденных объектов инфраструктуры и оборудования, что приводит к росту непродуктивных затрат.

Но даже в этих сложнейших обстоятельствах коллектив дороги демонстрирует положительную динамику. В 2018 году за счет выполнения программных заданий и проведенных мероприятий по ремонту и восстановлению инфраструктуры дороге удалось добиться снижения уровня износа тепловозов и технологических транс-

портных средств, уменьшения коэффициента износа верхнего строения пути и земляного полотна. Был выполнен огромный объем работ по восстановлению технических устройств железнодорожных участков и станций, что позволило обеспечить их провозную и пропускную способности с учетом возрастающей потребности в перевозках.

– Какие приоритеты обозначены в плане развития дороги на новый год?

– Перспективным планом развития ГП «Донецкая железная дорога» на 2019 год определено девять основных стратегических целей и задач. Их реализация позволит обеспечить поступательное развитие предприятия, повысить эффективность перевозок и уровень безопасности движения, улучшить финансово-экономические показатели, повысить мотивацию работников.

Перед всеми отраслевыми службами ставится задача приведения технических средств хозяйств в соответствие требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог. Сюда входят: ремонт и восстановление пути, устройств автоматики, телемеханики и

связи, энергетики, объектов железнодорожной инфраструктуры.

В планах на новый год – обновление парка локомотивов и грузовых вагонов; восстановление средств механизации, автотранспорта и станочного оборудования; приобретение новой техники и внедрение новых технологий; привлечение инвестиций в техническое развитие инфраструктуры железной дороги.

Энергетикам предстоит выполнить большой объем ремонтно-восстановительных работ контактной сети на перегонах Дебальцево – Депрерадовка и Дебальцево – Чернухино, а также по станции Дебальцево-Сортировочное.

С целью восстановления пропускной способности участков Донецкой железной дороги и соблюдения безопасности движения намечено восстановление и ремонт путевых инженерных сооружений (мостов и трубопроводов).

На 2019 год перед дорогой ставится такая цель, как проработка вопросов организации железнодорожного пассажирского сообщения с Российской Федерацией.

(Окончание на стр.2)

Среди стратегических задач на 2019 год – развитие дороги и повышение мотивации труда

(Окончание. Начало на стр. 1)

В ряду стратегических целей плана дороги на новый год: повышение социальной защищенности работников за счет обеспечения своевременной выплаты заработной платы, расширения видов дополнительных выплат и доплат, стимулирующих повышение производительности труда, обеспечение санитарно-бытовых условий труда.

Все эти направления Перспективного плана развития позволят Донецкой железной дороге обеспечить ее эффективное функционирование и улучшить финансово-экономические показатели работы.

– Какие задачи ставятся перед отраслевыми хозяйствами дороги, и какие мероприятия предусмотрены планом-2019 для их реализации?

– По ведущим отраслям Донецкой железной дороги перспективным планом определены конкретные задания и мероприятия технического развития.

Так, по службе электроснабжения запланировано восстановление устройств контактной сети по станции Дебальцево-Сортировочное, на участке Дебальцево-Сортировочное – Углегорск, на перегонах Дебальцево – Дебригадовка, Дебальцево – Чернухино, Байрак – Углегорск, Пантелеймоновка – Горловка. Эти работы позволят увеличить пропускную способность участков дороги за счет применения электротяги и обеспечить экономию дизельного топлива.

Перед службой сигнализации и связи стоит задача строительства ВОЛС на участке Торез – Иловайск для обеспечения железнодорожных станций стабильной высокоскоростной оперативно-технологической связью и каналами передачи данных. Восстановление устройств автоблокировки перегонов Углегорск - Байрак, Горловка - Пантелеймоновка, Горловка - Байрак, включение в действие устройств переменной сигнализации на 1119 км перегона Горловка - Пантелеймоновка позволят увеличить пропускную способность на перегонах при безусловном обеспечении безопасности движения.

С целью снижения трудоемкости операций по ремонту вагонов на 2019 год запланировано изготовление проектной документации на оборудование ремонтных цехов вагонного депо Иловайск точками для раздачи природного газа и кислорода. Кроме того, для обеспечения ремонтных цехов сжатым воздухом намечено приобретение и установка компрессора на территории депо.

В планах дороги на текущий год – восстановление здания Дома науки и техники по станции Дебальцево, возобновление теплоснабжения вагон-

ного депо Дебальцево-Сортировочное.

По службе локомотивного хозяйства планом предусмотрена реконструкция производственной мазутной котельной локомотивного депо Иловайск с переводом на газ; реконструкция кровли цеха легких металлических конструкций локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское. Среди плановых заданий по службе – капитальный ремонт тягового подвижного состава, а также текущие ремонты тягового и моторвагонного подвижного состава. Для обеспечения стабильности перевозок на наиболее загруженных участках планируется получение двух электровозов ВЛ80т на условиях субаренды с правом выкупа.

Как и в прошлом году, работа путевого хозяйства направлена на повышение пропускной способности участков, обеспечение безопасности движения поездов, улучшение технического состояния железнодорожной инфраструктуры, обеспечение безопасности движения транспортных средств через железнодорожные переезды.

Большой объем работ предстоит выполнить специалистам информационно-вычислительного центра. Это тестирование и внедрение в опытную эксплуатацию «Автоматизированного рабочего места приемосдатчика», расширение функционала «Автоматизированного рабочего места товарного кассира» и «Автоматизированной системы регистрации клиентов Донецкой железной дороги», разработка и внедрение в опытную эксплуатацию «Автоматизированного рабочего места контроля технического состояния вагонов» и др.

По службе строительно-монтажных работ и гражданских сооружений запланирован капитальный ремонт платформы и вокзала станции Углегорск, реконструкция разрушенного здания дворца спорта «Локомотив» в Дебальцево, замена котельного оборудования по котельным станциям Дебальцево и Донецк.

– Перспективный план дороги на 2019 год включает в себя инвестиционную программу. Расскажите о ней подробнее.

– Инвестиционная программа направлена на развитие инфраструктуры по ведущим хозяйствам Донецкой железной дороги. За счет ее реализации предусматривается дальнейшее внедрение и освоение новой техники, новых технологий, средств малой механизации.

Нами планируется привлечение инвестиций для модернизации оборудования, необходимого для обеспечения сменяемости родов тока по станции



Иловайск; для приобретения подвижного состава, а также оборудования для ремонта локомотивов, путевых машин тяжелого типа, оборудования для вагонных депо; для реконструкции путевого хозяйства и т.д.

– В последнее время на дороге очень остро стоит кадровый вопрос – практически все отраслевые хозяйства испытывают недостаток квалифицированных специалистов.

– Для решения этой проблемы и с целью сохранения кадрового потенциала Донецкой железной дороги в Учебном центре профессиональных квалификаций организовано обучение по наиболее массовым и востребованным профессиям. Кроме того, в УЦПК предусмотрено профессиональное обучение по программам подготовки, переподготовки и повышения квалификации работников ГП «Донецкая железная дорога» без отрыва от производства.

С целью совершенствования работы по эффективному использованию специалистов и объективной оценки их деловых качеств на дороге утверждено и введено в действие «Положение о порядке проведения аттестации руководящих, инженерно-технических работников и других специалистов ГП «Донецкая железная дорога». Результаты аттестации учитываются при подборе и подготовке кадров, смене места работы, должности или изменения квалификации уровня работника на основе обоснованных критериев.

Кроме того, на дороге реализуется целый комплекс мероприятий по подготовке, найму, адаптации и развитию наиболее перспективной молодежи. Студенты Донецкого института железнодорожного транспорта и учащиеся Дебальцевского колледжа транспортной инфраструктуры проходят у нас производственную и преддипломную практику. Многим выпускникам дорога

предоставляет первое рабочее место.

– Ожидается ли в 2019 году повышение заработной платы?

– На Государственном предприятии «Донецкая железная дорога» уделяется большое внимание повышению мотивации работников, и нынешний год не будет исключением.

Нами запланировано сохранение полной нормы рабочего времени согласно утвержденной нормы учета рабочего времени на 2019 год.

Кроме того, на протяжении года планируется введение «Положения о порядке установления и выплаты доплат за совмещение профессий (должностей), увеличение объема выполняемых работ, выполнение обязанностей временно отсутствующего работника». В соответствии с этим документом на дороге будут применяться доплаты за выполнение наряду со своей основной работой обязанностей временно отсутствующего работника, а также доплаты за совмещение профессий (должностей) или увеличение объема выполняемых работ.

Как социально ответственное предприятие, дорога продолжит обеспечение работы физкультурно-спортивных клубов «Локомотив» в Иловайске, Ясиноватой, Дебальцево и дворца спорта «Локомотив» в Донецке. Для работников железной дороги и их детей продолжат функционировать два Дома науки и техники в Ясиноватой и Иловайске.

В заключение хотел бы отметить, что модернизация и развитие производства, улучшение условий труда, повышение социальных стандартов по-прежнему остаются первостепенными задачами Донецкой железной дороги, и реализация Перспективного плана развития на 2019 год позволит нам увереннее двигаться в этом направлении.

Беседовала Светлана КОВАЛЬ

Монтер пути предотвратил диверсию на железнодорожном перегоне

Специалисты Донецкой железной дороги нашли технологическое решение для предотвращения обрушения путепровода, пострадавшего в результате диверсии.

Подрыв центральной железобетонной опоры железнодорожного путепровода на 27-м километре перегона Чумаково-Ларино произошел 1 января. К счастью, обошлось без пострадавших. На аварийном участке было остановлено движение автомобильного транспорта, поезда были направлены в обход.

После обсуждения сложившейся ситуации с представителями МЧС специалисты Донецкой железной дороги предложили технологическое решение по созданию временной подпорки для путепровода.

Для предотвращения возможного обрушения его пролетных строений были установлены три фундаментных стакана, одна железобетонная опора, восемь фундаментных блоков. Работниками Ясиноватской дистанции пути в межопорное пространство было уложено 106 шпал. Неоценимую помощь работникам дороги оказали сотрудники МЧС с их специализированной автотехникой. Руководству института «Донжелдорпроект» было поручено подготовить проект по укреплению разрушенной

опоры путепровода.

В ликвидации последствий подрыва принимали участие специалисты дистанции пути Ясиноватая под руководством заместителя начальника А. Кольчугина и бригада мостовиков под руководством мастера А. Науменко. Силами Иловайской дистанции пути была обеспечена отгрузка шпал в два грузовых автомобиля, предоставленных службой СМГ. Руководством вокзала Ясиноватая было организовано питание всех участников восстановительных работ.

В настоящее время железнодорожное сообщение по перегону Чумаково-Ларино не осуществляется. Внесены из-

менения в расписание и маршруты движения ряда пригородных поездов.

Несколькими днями ранее, 28 декабря, благодаря бдительности и профессионализму монтера пути 4-го разряда 3-го околота Ярослава Хомченко удалось предотвратить диверсию на 1137 км перегона Путепровод - Ханженково.

– Я и мой напарник получили наряд на обход пути, – рассказал Ярослав Анатольевич. – В 8 ч. 40 мин. на подходе к путепроводу я заметил синий провод возле рельсов. Он был уже припорошен снегом и едва виден. Я сразу понял, что это такое. Устройство было заложено у моста, и взрыв мог при-

вести к его обрушению на путь.

Ярослав Хомченко сразу же сообщил о случившемся руководству дистанции пути. Для безопасности были закрыты для движения поездов пути на перегонах Путепровод - Ханженково, Щебенка – Криничная, Криничная – Путепровод.

Прибывшие на место сотрудники МЧС обследовали участок и выявили еще две закладки. Все предметы были ликвидированы, движение открыто.

Приказом генерального директора ГП «Донецкая железная дорога» Ярослав Хомченко поощрен денежной премией за грамотные действия при обнаружении взрывоопасного предмета.

Пора заключать договоры

С 1 января 2019 года Донецкая железная дорога начала осуществлять хозяйственную деятельность в сфере электроэнергетики по передаче электрической энергии местными (локальными) электрическими сетями и поставке электрической энергии по регулируемому тарифу.



24 октября 2018 г. Советом Министров ДНР было принято Постановление «О внесении изменений в Постановление Совета Министров Донецкой Народной Республики от 3 июня 2015 г. № 10-25 «Об упорядочении взаимоотношений субъектов хозяйствования, осуществляющих поставку, передачу (транспортировку) электрической энергии электрическими сетями на территории Донецкой Народной Республики». Принятие данного постановления предоставило ГП «Донецкая железная дорога» право стать субъектом дочернего предприятия «Государственный оптовый рынок электрической энергии и мощности» Республиканского предприятия «Государственная магистральная сетевая компания» (ДП «ГОРЭЭМ» РП «ГМСК») Донецкой Народной Республики и получать компенсацию за предоставление услуг по поставке и транзиту электроэнергии сторонним потребителям.

14 ноября 2018 года Распоряжением врио Главы Донецкой Народной Республики № 97 Донецкая железная дорога получила право осуществлять хозяйственную деятельность в сфере электроэнергетики по поставке и передаче электрической энергии. Как пояснил заместитель начальника службы электроснабжения Игорь Руцкий, работа в ДП «ГОРЭЭМ» в качестве поставщика электроэнергии по регулируемому тарифу требовала от дороги не только получения соответствующих разрешений,

а еще целого ряда поступательных шагов.

– Закупая электроэнергию на оптовом рынке, железная дорога должна выполнять все условия и правила, являющиеся обязательными для лицензиатов, в первую очередь, отпускать электроэнергию своим потребителям по классам напряжения, – рассказал Игорь Руцкий. – С этой целью нами было установлено программное обеспечение АСКУЭ, которое позволяет в любой момент проследить за приборами учета и снять с них необходимую информацию. С помощью автоматизированной системы контролируется более 98% объема перерабатываемой электроэнергии.

В декабре службой электроснабжения была проведена работа по замене приборов учета на соответствующий класс точности и по переносу средств учета на границу балансовой принадлежности. Это гораздо упростило работу в части закупки электроэнергии в ДП «ГОРЭЭМ» и расчетов потерь электрической энергии.

С внедрением программы расчетов появилась возможность централизовать все расчеты с потребителями, выписку налоговых накладных и всевозможных документов – как платежных, так и отчетных.

Следует особо отметить, что благодаря тому, что Донецкая железная дорога стала участником оптового рынка по поставке электроэнергии, закупочная

цена электроэнергии для нее будет снижена, что позволит получить дополнительный доход и направлять средства на обновление материально-технической базы.

Что касается поставки электрической энергии, она будет производиться на основании заключенных договоров с субъектами хозяйственной деятельности и населением, электроснабжение которых осуществляется от местных (локальных) электрических сетей ГП «Донецкая железная дорога».

При этом тарифы на электрическую энергию, поставляемую субъектам хозяйственной деятельности и населению, останутся на уровне утвержденных Постановлением Правления Республиканской службы по тарифам ДНР от 30.10.2018 г. №21/4 «Об утверждении тарифов на электрическую энергию, поставляемую субъектам хозяйственной деятельности, на период с 1 ноября 2018 года по 30 апреля 2019 г. (включительно)» и Указом Главы Донецкой Народной Республики от 17.04.2015 года №147 «О тарифах на электроэнергию, отпускаемую населению».

Необходимая информация для абонентов СП «Энергосбыт» ГП «Донецкая железная дорога» размещена на официальном сайте дороги в разделе «Электроэнергия». Там же можно скачать образцы договоров, бланки квитанций для оплаты и ознакомиться с действующими нормативными документами.

Подготовка к конференции

Руководством ГП «Донецкая железная дорога» и президиумом Совета ПРОФДОНЖЕЛ принято совместное постановление о проведении 14 марта 2019 г. конференции трудового коллектива дороги, на которой будут подведены итоги выполнения обязательств дорожного Коллективного договора в 2018 году.

До 19 февраля вопрос о выполнении обязательств Коллективного договора будет рассматриваться на конференции трудовых коллективов в структурных и обособленных подразделениях ГП «Донецкая железная дорога».

Информацию о случаях невыполнения обязательств Коллективного договора дороги, а также предложения о внесении изменений или дополнений в документ, необходимо направлять в адрес руководства дороги и Совета ПРОФДОНЖЕЛ.

Утвержден единый порядок

В Донецкой Народной Республике утвержден Порядок сдачи квалификационных экзаменов на право управления железнодорожным тяговым подвижным составом.

С полным текстом приказа Министерства транспорта ДНР от 14.11.2018 г. № 396 «Об утверждении Порядка сдачи квалификационных экзаменов, выдачи удостоверений на право управления тяговым железнодорожным подвижным составом и лишения права управления тяговым железнодорожным подвижным составом» можно ознакомиться на сайте Минтранса.

Пассажирские перевозки

Более 1 млн 263 тыс. пассажиров перевезено поездами формирования ГП «Донецкая железная дорога» в 2018 году.

За 2018 год Донецкая железная дорога перевезла пассажирскими и пригородными поездами 1263337 человек, в том числе 523912 пассажиров льготных категорий.

За декабрь 2018 года услугами железнодорожного транспорта ГП ДЖД воспользовались 126458 пассажиров, в том числе: пассажирскими поездами – 11435 человек, пригородными – 115023. В декабре дорога перевезла 44133 льготника.

Обучение продолжается

В 2018 году в Учебном центре профессиональных квалификаций ГП «Донецкая железная дорога» прошли обучение 1978 работников дороги и сторонних предприятий.

Обучение по профессиональной подготовке, переподготовке и повышению квалификации по 46 специальностям прошли 585 человек; специальное обучение должностных лиц и специалистов по вопросам охраны труда – 892 человека; специальное обучение правилам перевозки опасных грузов – 502.

В 1-м квартале 2019 года профессиональную подготовку в УЦПК пройдут более 130 железнодорожников, переподготовку – 27 специалистов, еще 20 работников будут повышать свою квалификацию. 30 января 2019 года в Учебном центре начнут работу курсы подготовки по профессии «Монтер пути 2 разряда».

Безопасность движения под особым контролем

Ревизорским аппаратом проанализирована безопасность движения поездов и автотранспорта на Донецкой железной дороге в 2018 году.

За 12 месяцев 2018 года на дороге допущен 61 случай нарушения безопасности движения. Все они классифицируются как инциденты (до 01.07.2018г.) и как события, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. По сравнению с 2017 годом количество нарушений безопасности движения увеличилось на 13 случаев (было 48 случаев).

Если же анализировать относительное количество нарушений безопасности движения к грузообороту, то в 2018 г. относительный показатель снижен почти в два раза. Если в 2017 году допущено 0,047 нарушения безопасности движения на каждый млн ткм эксплуатационной рабо-

ты, то за отчетный период данный показатель составил 0,024.

Лидером по росту количества нарушений безопасности движения является служба локомотивного хозяйства, где допущено 22 случая (37% от общего количества случаев, допущенных по дороге) против 9 в 2017 году. В основном, это неисправности тягового подвижного состава, которые вызвали задержки поездов более 1 часа (17 случаев).

Второе и третье места разделили служба электроснабжения (11 против 8 случаев в 2017 году) и служба перевозок (6 против 4). Рост количества случаев также отмечается в вагонном хозяйстве (4 против 2).

Значительное количество случаев допущено в хозяйстве

пути – 14 случаев (23% от общего количества допущенных по дороге).

В других хозяйствах дороги общее количество случаев осталось на уровне прошлого года или уменьшено: хозяйство сигнализации и связи – 4/11; пассажирское хозяйство – 0/0; служба коммерческой работы и маркетинга – 0/0.

Случаи нарушений были допущены на 17 подразделениях дороги, на 9 из них отмечается рост количества случаев в сравнении с прошлым годом (ТЧ-19 Иловыйск – 12/2, ПЧ-14 Иловыйск – 10/6, ЭЧ-7 Иловыйск – 8/3, ТЧ-20 Ясиноватая – 7/2, ЭЧ-9 Ясиноватая – 3/1, ВЧД Иловыйск – 3/1, ДС Ясиноватая – 2/0, ДС Угледорск – 2/0, ДС Ханженково – 1/0).

По видам нарушения безопасности движения случаи нарушения распределились следующим образом:

- неисправности технических

средств, которые привели к задержке поездов более 1 часа – 27; сходы подвижного состава – 13; неверные действия работников – 7; не выдача предупреждений на поезда – 5; нарушение неисправностей более 8 часов – 3; саморасцеп – 2; переход на другие средства сигнализации и связи, излом элемента стрелочного перевода, отправление поезда по неготовому маршруту, несвоевременное окончание работ в «окно» – по 1 случаю.

Из общего количества 26 случаев допущены по техническим причинам, 26 – по организационным, 4 – от незаконных вмешательств в деятельность железнодорожного транспорта и 5 - по прочим причинам.

В 2018 году из общего количества случаев 14 были допущены с пассажирскими и пригородными поездами, из которых 11 случаев – это неисправности технических

средств, которые привели к задержке поездов более 1 часа.

На протяжении 12 месяцев 2018 года восстановительными поездами дороги осуществлено 17 выездов на ликвидацию последствий сходов подвижного состава, при этом поднято 6 локомотивов и 38 вагонов. Технические средства и основной штат восстановительных поездов также использовались на хозяйственных и подрядно-договорных работах.

В 2018 году принято к учету 9 случаев ДТП на железнодорожных переездах и технологических проездах (без травмированных), один из которых – с участием железнодорожного подвижного состава. Все ДТП произошли по вине водителей автотранспортных средств.

Николай БОЖЕНКО,
главный ревизор
по безопасности движения поездов и автотранспорта

Главная ценность путевого хозяйства – наши сотрудники



После снижения активности боевых действий у нас появилась возможность приступить к работе на незадействованных участках дороги. В перспективе это позволит увеличить пропускную способность Донецкой магистрали и объемы грузоперевозок.

Несмотря на то, что в связи с недостаточным количеством новых материалов верхнего строения пути технологический цикл капитальных работ увеличился практически вдвое, в прошлом году наши подразделения выполнили большой объем работ по ремонту и текущему содержанию пути и стрелочных переводов. Была произведена замена 8 комплектов стрелочных переводов на железобетонных брусьях новыми (модернизация), произведена укладка 5 комплектов стрелок старогодными. Выполнен средний ремонт 7 стрелочных переводов. При плане укладки 1 км выполнен капитальный ремонт 6,6 км пути. Произведена сплошная смена рельс новыми общей протяженностью 6,4 км, старогодными – 5,7 км.

Хочу отметить, что, естественно, данные объемы работ существенно отличаются от показателей довоенного времени, но, анализируя существующее положение дел, уверенно могу сказать, что сделано немало.

Силами ПРМЗ (путевого ремонтно-механического завода) выполнен ремонт ряда путевых машин (СТРУГ, ВПО-3000, СМ-2) и 7-ми платформ, оборудованных унифицированным съемным оборудованием. Выполняются также работы по ремонту и изготовлению деталей и запчастей для обособленных подразделений смежных служб дороги. Данное предприятие работает слаженным тандемом с предприятиями таких служб как СМГ, Э, НХ, В, Т. Предоставляемые службами материалы проходят оперативную обработку и в установленные сроки предприятия получают запрашиваемые качественные изделия. В настоящий период времени ПРМЗ выполняет ремонт укладочного крана УК-25 СП, оперативно ремонтирует выведенную из строя погодными условиями снегоуборочную технику, изготавливает тангенциальные опорные части для восстановления моста на Криничанской дистанции пути.

В прошлом году Ясиноватская дистанция защитных лесонасаждений выполнила запланированные объемы работ по содержанию полосы отвода общей площадью 247,5 га, рубка просек под ЛЭП составила 23,8 км, произведена валка 115 аварийных деревьев. В 2019 г. дистанция планирует задействовать на ряде участков гербициды для обработки полосы отвода, которые не применялись на нашей дороге, начиная с 2010 г. Также в наших планах – приобретение средств малой механизации для увеличения продуктивности

Криничанского лесопитомника.

В соответствии с планом капитального ремонта основных фондов по службе пути внутриподрядным способом (силами СМЭУ-5 и СМЭУ-7) выполнен ремонт и сданы в эксплуатацию посты дежурных по переездам 19 км и 21 км перегона Горняк - Бункерная. На 70-ти переездах отремонтировано асфальтовое покрытие, на 32 из них – капитально. Следует отметить, что асфальт мы не покупали у сторонних организаций, а получали его на асфальтобетонном заводе СМЭУ Иловайск. Благодаря коллегам из службы СМГ мы смогли полностью закрыть свою потребность в асфальте за прошедший год.

Подразделениями путевого хозяйства выполнен значительный объем работ по восстановлению работоспособности инженерных сооружений Донецкой железной дороги. В частности, по Криничанской дистанции пути произведена замена асфальтобетонного покрытия на пешеходном мосту 1112 км ПК9 станции Горловка.

По Дебальцевской дистанции пути произведена замена асфальтобетонного покрытия на пешеходных мостах



1 км ПК1 станции Дебальцево и 1 км ПК1 станции Углегорск. Выполнены работы по окраске металлических пролетных строений пешеходного моста 3 км ПК7 станции Дебальцево-Сорт. По Донецкой дистанции пути частично произведена замена асфальтобетонного покрытия на пешеходном мосту 1145 км ПК2 станции Рутченково.

По Иловайской дистанции пути произведена частичная замена асфальтобетонного покрытия на мостах 1163 км ПК3 и 85 км ПК7 станции Иловайск.

Торезской дистанцией пути совместно со СМЭУ-7 начаты работы по окраске металлического пролетного строения на смешанном мосту 72 км ПК6 перегона Орлова Слобода - Немчино. В декабре 2018 г. ряд наших работников прошли обучение в специализированном центре для возможности

Минувший год был для службы пути нелегким, но продуктивным. Были выполнены запланированные работы по плановому ремонту пути и его текущему содержанию, по восстановлению поврежденных в результате боевых действий техники и объектов инфраструктуры. В 2018 году силами обособленных подразделений службы пути Донецкой железной дороги было восстановлено 98 поврежденных железнодорожного пути, причиненных в ходе боевых действий, открыто 52 пути и 57 стрелочных переводов. Повышены скорости движения поездов на участках общей протяженностью 16,6 км.

выполнения работ в безопорном пространстве, благодаря чему окончание работ на данном ответственном сооружении будет выполнено силами своих специалистов.

С целью увеличения объемов грузовых и пассажирских перевозок руководством дороги было принято решение о восстановлении движения по четному пути перегона Пантелеймоновка-Горловка. В 2018 г. были осуществлены действенные шаги по восстановлению разрушенного в 2015 году смешанного моста 1122км ПК9, расположенного на этом перегоне.

Для данного объекта был выполнен большой объем подготовительных работ: силами ПЧ-4 ст. Криничная выполнены работы по монтажу откосной лестницы и разборке тела опоры №2 для обеспечения фронта работ специалистам СМЭУ-9. Они провели восстановление промежуточных опор с установкой металлических обойм, устройством железобетонных подферменных блоков и омоноличиванием подферменных площадок опор согласно проекту. Кроме этого, дорогой приобретены, а специалистами службы пути и мостоиспытательной станции проверено качество работ по изготовлению металлического про-

станции Шебенка, другие позиции.

Для проведения ремонтных работ верхнего строения пути служба нуждается в кранах козловых для путевой машинной станции, которые сильно пострадали в ходе боевых действий в Иловайске и Дебальцево. В Иловайске уже идут ремонтные работы, а по Дебальцево мы ведем подготовку и надеемся, что уже в первом квартале 2019 года заключим договор с предприятием, которое будет заниматься их восстановлением.

На 2019 год запланирована модернизация 4 кранов козловых для путевой машинной станции и 3 мостовых кранов для путевого ремонтно-механического завода.

Хочется надеяться, что в наступившем году нам удастся решить главную проблему – нехватку квалифицированных специалистов. Например, монтерами пути служба укомплектована только на 55%. Нам необходимо пополнение всего спектра специалистов, работающих в путевом хозяйстве: инженерно-технических работников, дорожных мастеров, бригадиров пути, сигнальщиков, дежурных по переезду, ремонтников искусственных сооружений, механиков путевых машин, кузнецов и т.д.

Отдельно хочется сказать о коллективе службы пути. Сейчас он обновлен более чем на треть, но в его рядах остаются сотрудники, которым есть чем поделиться в плане опыта с вновь принятыми. Уже сейчас видно, что коллектив пытается работать как цельный механизм, хотя, естественно, и у нас есть ряд спорных вопросов, которые свойственны любому человеческому коллективу. Организация работ в службе пути всегда была одной из самых трудных, и здесь трудятся люди особой закалки.

Говоря о работе службы пути и всего путевого хозяйства, не могу не сказать о человеке, который направляет и корректирует наши действия. Этот груз несет главный инженер-первый заместитель генерального директора дороги А.В. Петренко. При обращении к Александру Васильевичу все тяжело решаемые и проблемные вопросы находят свое разрешение. Уверен, что эти слова поддержат мои коллеги из других курируемых им служб.

Главная ценность нашей службы – это, конечно, сотрудники. Особенно хочется выделить тех людей, которые, несмотря на боевые действия, постоянные обстрелы, выходили на работу и выполняли свои обязанности. Многие мои коллеги, начиная от монтера пути и заканчивая главным инженером предприятия, сейчас несут службу в вооруженных силах ДНР, и после окончания войны мы ждем их возвращения в родные коллективы.

Большое вам спасибо, путейцы Донецкой железной дороги!

Александр ЛИТВИНЕНКО,
начальник службы пути
ГП «Донецкая железная дорога»

День студентов и Татьян

Пары, экзамены, сессии.... Пожалуй, именно этими тремя словами можно охарактеризовать жизнь любого студента. Но за горами учебников, бессонными ночами зубрежек, семинарами и консультациями есть другая сторона студенческой жизни – яркая, насыщенная, праздничная, веселая.

В Донецкой Народной Республике будущих железнодорожников готовят три учебных заведения: Донецкий институт железнодорожного транспорта, Дебальцевский колледж транспортной инфраструктуры и Ясиноватский центр профессионально-технического образования (бывший лицей ж/д транспорта №69). О том, как живут и чем дышат будущие железнодорожники, мы решили узнать накануне Татьянинного дня, известного еще как День студенчества.

Небольшой холл учебного корпуса Донецкого института железнодорожного транспорта. Отдельные группы студентов что-то активно обсуждают. Лица серьезные, в руках – книги и тетради.

– У нас сейчас в самом разгаре сессия, – объясняет председатель студенческого профсоюзного цехового комитета Денис Долженков. – Поэтому День Татьяны особо не отмечаем. Все заняты экзаменами, курсовыми и дипломными. Но, в течение года у нас проводится очень много мероприятий.

Сейчас в Донецком институте железнодорожного транспорта обучается около 1200 студентов. Это примерно втрое меньше, чем в довоенный период. Но поступают сюда и ребята с неподконтрольной территории.

– Возможности института по сравнению с 2014 годом значительно расширились, – рассказывает проректор по научно-педагогической работе Донецкого института железнодорожного транспорта Ольга Шумская. – Во-первых, в 2018 году институт прошел аккредитацию и еще на 6 лет подтвердил право обучения по всем нашим выпускающим специальностям. Во-вторых, в 2019 году мы планируем открыть две новые специальности: «Электроснабжение железных дорог» и «Информационные системы и технологии».

С 2015 года наши выпускники защищаются в ДониЖТ и в Ростовском университете путей и сообщений, благодаря чему получают дипломы российского образца. В том же 2015-м в институте был создан специальный орган студенческого самоуправления – студенческий профсоюзный цеховой комитет профсоюза работников Донецкой железной дороги. Благодаря этому студенческое самоуправление получило возможность для решения широкого круга вопросов, связанных с обучением, бытовыми условиями и отдыхом ребят.

Есть в ДониЖТ и студенческий клуб. Его участники – главные певцы, танцоры и юмористы института. Именно они создают праздничное настроение на всех мероприятиях.

– У нас работают вокальная, хореографическая, театральная и художественная секции, есть даже своя инструментальная группа, – рассказывает Денис Долженков. –



То есть, у всех желающих есть отличная возможность развиваться, пробовать себя в чем-то новом.

Самый любимый праздник в институте – Дебют первокурсника, во время которого недавние абитуриенты могут продемонстрировать свои умения.

– Зал всегда переполнен, – вспоминает Денис. – Буквально яблоку негде упасть. И программа всегда очень насыщенная: песни, танцы, веселые постановки. Вместе с первокурсниками выступает наш студенческий клуб.

Но самый большой цикл мероприятий посвящен Дню Победы. Студенты принимают участие в патриотической акции «Георгиевская лента», проводят концерты.

К сожалению, ветераны Великой Отечественной Войны – преподаватели института по состоянию здоровья на них присутствовать не могут, поэтому ребята проводят акцию «Помоги ветерану». С цветами и небольшими подарками они навещают не только своих ветеранов, но и участников боевых действий, живущих в Киевском районе. И, конечно же, студенты ДониЖТ участвуют в акции «Бессмертный полк», в том числе в качестве волонтеров.

Вот уже два года подряд ко Дню Святого Николая и Новому году студенты и преподаватели с концертной программой и подарками посещают Харцызский детский социальный центр, где временно находятся дети, оказавшиеся в сложной жизненной ситуации.

– Мы этот социальный центр нашли сами, – рассказывает Денис. – И просто не смогли остаться в стороне. Мы покупаем кондитерские изделия, фрукты, соки и везем туда. Дети очень рады этим подаркам.

Студенты Донецкого института железнодорожного транспорта – постоянные участники игр, турниров и чемпионатов. За свои достижения они не раз получали грамоты, дипломы и кубки. Например, команда ДониЖТ «Съехавшие» одержала победу в КВН-игре, посвященной первой годовщине создания Молодежного совета Федерации профсоюзов ДНР. В чемпионате «Что? Где? Когда?» памяти Всеволода Петровского команда Студцехкома тоже заняла первое место. А в Республиканском конкурсе творческих талантов «Мы – за будущее» команда ДониЖТ стала второй.

Не менее весело и активно проводят время студенты Дебальцевского колледжа транспортной инфраструктуры. Несмотря на сильные разрушения, полученные в ходе боевых действий, здесь не

прекращалась учеба даже в нелегком 2015 году.

Сейчас здесь готовят целый перечень специалистов для работы на железнодорожном транспорте. Это: мастера путевых машин, наладчики железнодорожно-строительных машин и механизмов, сигналисты, осмотрщики-ремонтники вагонов, слесари по ремонту подвижного состава, бригадиры и другие. Каждая буква теории здесь обязательно подкрепляется практикой, а испачканные на практике руки и лицо только добавляют рабочий шарм.

В свободное от занятий время студенты и преподаватели с удовольствием участвуют в спортивных соревнованиях, олимпиадах, конференциях, семинарах. Они завоевывают призовые места на городских мероприятиях и соревнованиях республиканского масштаба. Например, в региональной олимпиаде среди студентов технических специальностей по электротехническим дисциплинам ребята из ДКТИ заняли 3 место.

Празднование Дня студенчества уже много лет остается в колледже доброй традицией. В этом году конкурсно-познавательная программа так и называется – «Татьянин день».

– Сценарий мы уже давно подготовили, – рассказывает заместитель директора Дебальцевского колледжа транспортной инфраструктуры Инна Афонина. – Сейчас идут репетиции.

Развлекательные мероприятия – одни из самых любимых в колледже. В них принимают участие не только студенты, но и сотрудники учебного заведения. Проходят они ярко, весело и оригинально.

Здесь традиционно проводятся всеми любимые «Посвящение в студенты», концерты к праздничным датам. Ко Дню борьбы с курением ребята проводят акции «Без табака», предлагая обменять сигарету на конфету. Кроме того, участвуют в интеллектуальных викторинах: брейн-ринг и «Что? Где? Когда?».

В Ясиноватском центре профессионально-технического образования тоже готовят будущих железнодорожников. Здесь можно получить профессии машиниста и помощника машиниста локомотива (электровоза и тепловоза), слесаря по ремонту подвижного состава, электрогазосварщика.

В этот замечательный день мы от души поздравляем всех студентов с их профессиональным праздником, а всех Танечек, Танюш, Татьян – с именинами!

Елена СУШКОВА

Самые счастливые годы!

В День студенчества мы спросили у Татьян, работающих на Донецкой железной дороге, чем им запомнились годы учебы.

Татьяна ЗИНОВЕЦ,
начальник информационно-вычислительного центра:

– Студент – это особенная нация! Это уже не дети, но еще и не взрослые! Студент – самый счастливый человек на Земле! У них розовые очки на глазах, у них вся жизнь впереди, и, самое главное, они уверены в своих силах и верят в то, что им все по плечу! Самое веселое и доброе время – студенческое.



Татьяна ДЕРЕВЯНЧЕНКО,
инженер по подготовке кадров локомотивного депо Иловайск:

– Студенческая жизнь – очень волнующее время. У меня «студенческий стаж» почти 8 лет. Четыре года я училась в Артемовском техникуме, потом еще потом четыре – в Харьковской академии железнодорожного транспорта. Самое главное, что мне дала студенческая жизнь – это друзья, с которыми мы до сих пор поддерживаем тесные отношения. С кем-то встречаемся, с кем-то созваниваемся или переписываемся в интернете.



Татьяна ТАНЦЕВА,
помощник начальника по кадровым вопросам локомотивного депо Дебальцево-пассажирское:

– Я училась сначала в Дебальцевском техникуме, затем заочно в ДониЖТ. Годы учебы всегда вспоминаю с радостью. Мне очень нравилось учиться. Группа у нас была отличная, очень дружная, девчонок было всего четверо. На практике мы и траву рвали, и стрелки смазывали, и шпальные ящики чистили. Все это делали вместе, с шутками и веселыми историями. Когда мы встретились спустя 20 лет, было очень приятно снова увидеть друг друга.



Татьяна ШИНКАРЕНКО,
начальник технического отдела станции Ясиноватая:

– Учебный юмор, шутки преподавателей, забавные истории – все это составляющие кипучей студенческой жизни, которая излучает позитив! Воспоминания о годах учебы в вузе остались в памяти навсегда. У кого не было сверх наблюдательного преподавателя, который боролся со шпаргалками? Но студент всегда находил способ списать! А остроумного преподавателя, который давал совет для мгновенного восстановления памяти: 3 капли зеленки на ведро воды?! Что же касается Дня студента, его мы всегда отмечали весело, с задором!



Татьяна СУПРУНОВА,
председатель объединения ветеранов войны и труда:

– После окончания профтехучилища я поступила на заочное отделение Харьковской академии железнодорожного транспорта, где закончила магистратуру. Тогда я училась заочно и работала одновременно, поэтому было нелегко, конечно. У меня в голове всегда были контрольные и сессии. Мне нравилось учиться тогда, мне нравится учиться до сих пор. Ведь очень приятно и интересно каждый день узнавать что-то новое.



Юные конструкторы Малой магистрали

Ежегодно 17 января во всем мире отмечается День детских изобретений. Символично, что этой датой выбран день рождения одного из выдающихся государственных деятелей, ученого, публициста, изобретателя Бенджамина Франклина, который свое первое изобретение – пару ласт для плавания, надевающихся на руки, изобрел в 12 лет.



Мы же в этот день встретились с нашими юными изобретателями – участниками клуба железнодорожного моделирования Донецкой детской железной дороги.

Уже около двух с половиной лет при Донецкой Малой магистрали работает клуб железнодорожного моделирования. Его участники – веселые, активные, находчивые и, конечно же, изобретательные ребята. С помощью обычных картона, ножниц, клея и красок они создают удивительные модели.

На станции «Пионерская» Детской железной дороги у ребят мастерская. На огромном столе в конце комнаты установлена модель будущего города. Прототипа нет, названия пока тоже, в основе создания – фантазия моделистов. Здесь и зеленые деревья, и скалистая местность, и многоэтажные дома, и автомобили и, конечно же, железная дорога.

– Основные работы мы уже сделали, – рассказал председатель Совета Донецкой детской железной дороги Артем Берестовой. – Остались косметические: постелить искусственную траву, что-то подкрасить, подклеить и подать напряжение – чтобы электричка поехала. В общем, модель практически готова. Мы планируем выставить этот макет в музее Донецкой детской железной дороги к открытию нового сезона, 1 мая.

Над этой моделью ребята работали около полугода. Рабочую поверхность изготовили из щитов, деревья – из губки зеленого цвета.

– Мы все здесь не профессиональные моделисты – самоучки, – говорит Артем. – Узнаем все методом проб и ошибок. Нам постоянно приходится проявлять изобретательность в плане того, что из чего можно сделать. А еще – как подключить напряжение, где найти нужные дета-

ли. Например, вот эту модель локомотива 87-го масштаба принес я, а вот этот дом нам подарили. Он был в разобранном виде, но мы его склеили. Машинки одолжили у младших братьев. А вот эти бочки – из транзисторов. Главное – фантазия!

Работа над макетом всегда начинается с бурного обсуждения, в ходе которого каждый может выдвигать свои идеи. За основу берется одна, наполняется конкретными деталями, и только после этого начинается работа над ее воплощением. Создание макета может занять от нескольких месяцев до нескольких лет, в зависимости от сложности и наличия необходимых материалов.

– Первый этап – это моделирование на компьютере, – делится профессиональными секретами Артем. – Размещаем дорогу, моделируем, как она будет выглядеть: где будет расположен мост, перевал, путепровод. Затем рисуем схему, что где у нас будет располагаться. Следующий этап – поиск рабочей поверхности. Зачастую изготавливаем ее из подручных материалов. И только после этого начинаем работать над объектами: накладываем рельсы, формируем рельеф. Все, кроме локомотива, изготавливаем из картона, папье-маше и пластика.

Участники клуба железнодорожного моделирования постоянно принимают участие в конкурсах и выставках городского, республиканского и общероссийского масштабов. Грамот и дипломов у ребят пока не много, и каждая для них – признание достижений юных железнодорожников в их любимом деле.

– В 2018 году мы заняли II место в Республиканской выставке-конкурсе научно-технического творчества учащейся и студенческой молодежи, – говорит Артем. – Мы с колле-

гой рассказывали о роли железной дороги, как для Донецкого региона, так и для других стран с большим объемом грузоперевозок. Также мы принимали участие в общероссийском конкурсе по изготовлению моделей домиков. Условия конкурса были очень строгими, следили, чтобы присланные фотографии были оригинальными, не из интернета. От нашей Малой магистрали принимали участие 6 человек, все заняли призовые места. Моя работа заняла II место. Я отправил фотографию модели железнодорожного вокзала.

На Донецкой детской железной дороге ребят во всем поддерживают.

– У нас все дети очень активные, инициативные, – рассказывает директор Донецкой детской железной дороги Александр Евтушенко. – Очень важно к ним прислушиваться, ведь иногда, на первый взгляд, абсурдная идея может оказаться уникальной и работающей. Например, бригады Детской железной дороги оборудовали локомотивы зеркалами заднего вида, благодаря чему стало возможным, не высываясь из окна, следить за поездом, дорогой и пассажирами. Есть и много других предложений. Но мы всегда учитываем такие моменты, как стоимость воплощения идеи, ее целесообразность и, конечно, безопасность.

Сегодня в клубе железнодорожного моделирования занимаются около 20 ребят. Это мальчишки и девочки разного возраста, из разных школ, но объединяет их одно – любовь к железной дороге и моделированию.

В данный момент кружок на каникулах, но уже через пару недель он возобновит работу, и его участники с нетерпением этого ждут, ведь в голове у них – масса идей, требующих воплощения.

Елена СУШКОВА

«Навечно в памяти народной»

Конкурс на проект памятника погибшим защитникам Дебальцево, объявленный на Донецкой железной дороге в октябре 2018 года, подходит к завершающему этапу.

В последних числах февраля конкурсная комиссия подведет итоги конкурса на лучший эскизный проект памятника «Навечно в памяти народной», посвященного защитникам Дебальцево, которые своим самоотверженным подвигом освободили город от украинских силовиков 18 февраля 2015 г. Конкурсные работы принимаются до 20 февраля 2019 г.

При определении победителей будет учитываться оригинальность идеи, уникальность, архитектурно-художественная выразительность памятника и благоустройства территории; исторический контекст среды и темы; эмоциональное олицетворение духа, доблести и славы защитников Дебальцево в период освобождения города.

Напомним, решение о проведении конкурса было принято совместным постановлением руководства ГП «Донецкая железная дорога» и президиума Совета ПРОФДОНЖЕЛ. Памятник планируется к установке на территории вокзального комплекса города Дебальцево и должен гармонично вписаться в облик вокзала.

К участию в конкурсе приглашаются работники ГП «Донецкая железная дорога» – члены профсоюза. Принимаются как индивидуальные, так и коллективные работы. Победитель конкурса будет награжден подарочным сертификатом на сумму 50 тыс. руб.

Подробнее ознакомиться с условиями конкурса можно на официальном сайте ГП «Донецкая железная дорога» или на сайте ПРОФДОНЖЕЛ.

Лидирует «Локомотив»

Иловайский «Локомотив» уверенно занимает верхнюю строку турнирной таблицы второй лиги Первенства Донецка по мини-футболу.

По результатам 12 туров команда железнодорожников имеет в своем активе 36 очков.

Продолжив традицию 2018 года, футбольный сезон 2019/2020 годов «Локомотив» (Иловайск) начал с уверенных побед. 6 января наша команда обыграла донецкий «Гладиус» со счетом 12:0, а в ответном матче даже улучшила результат, выиграв у соперников 13:4.

– Мы игрой, конечно, довольны, – рассказал капитан команды «Локомотив» Игорь Лебезнев. – Идем в турнире хорошо и рассчитываем на победу, но соперники очень сильные. Мы стараемся не терять форму, постоянно тренируемся и настраиваемся на победу. Мы очень гордимся, что представляем такое предприятие, как Донецкая железная дорога, и делаем все от нас зависящее, чтобы достойно отстоять его честь на спортивной арене. Особо хотелось бы выделить нашего игрока Илью Олейника, электромеханика ЭЧ-7, в активе которого 24 гола. Сейчас он занимает первое место в гонке бомбардиров.

Следующий матч иловайский «Локомотив» проведет в воскресенье, 27 января, с донецким КЛФ.

Железнодорожники могут оздоровиться в крымском «Приморье»

С 1 февраля продолжится санаторно-курортное оздоровление работников ГП «Донецкая железная дорога» – членов профсоюза в клиническом санатории «Приморье» (Россия, Республика Крым, г. Евпатория).

По вопросам приобретения путевок следует обращаться в профсоюзные комитеты обособленных и структурных подразделений дороги.

Напомним, решение об организации санаторно-курортного оздоровления сотрудников предприятия-членов профсоюза в клиническом санатории «Приморье» было принято совместным постановлением руководства ГП «Донецкая железная дорога» и президиума Совета ПРОФДОНЖЕЛ от 09.08.2018 г.

Клинический санаторий «Приморье» находится в юго-западной части Евпатории в 500 метрах от соляного озера Мойнаки. Его многоэтажный корпус построен на самом берегу моря в курортной зоне города.

Продолжительность заезда – 15 дней. В стоимость путевки включены: проживание, 3-разовое заказное питание, базовое лечение по одному из направлений санатория и страховка.

Размещение отдыхающих

производится в 2-местных улучшенных номерах с удобствами, телевизором, холодильником, кондиционером.

Показания для прохождения лечения:

- болезни системы кровообращения: хронические ревматические болезни сердца, гипертоническая болезнь, гипотензия, атеросклероз артерий нижних конечностей, облитерирующий эндартериит;
- болезни костно-мышечной системы: ревматоидный артрит, ювенильный артрит, псориатические и энтеропатические артриты, подагра, артрозы, дорсопатии (кифоз, лордоз, сколиоз), остеохондроз позвоночника, спондилопатии, спондилез, дорсалгии, миозит, синовит и тендоси-

новиит, поражения мягких тканей, связанные с нагрузкой, перегрузкой и давлением, остеопатии и хондропатии, остеомиелит;

- болезни нервной системы: поражения нервов, нервных корешков и сплетений, поражения периферической нервной системы;
- болезни органов дыхания: хронический ринит, назофарингит и фарингит, хронический синусит, хронические болезни миндалин и аденоидов (хронический тонзиллит, гипертрофия миндалин, аденоидов), хронический ларингит и ларинготрахеит, хронический бронхит (простой, астматический и обструктивный), эмфизема, астма, бронхоэктатическая болезнь, пневмокониозы,

реконвалесценты пневмонии; - болезни кожи: псориаз, дерматиты, келлоидные рубцы.

При поселении в санаторий «Приморье» у работника дороги-члена ПРОФДОНЖЕЛ на руках должен быть следующий пакет документов:

- оригинал паспорта, ИНН;
- копия паспорта, ИНН;
- миграционная карта (для иностранных граждан) (в одном экземпляре);
- санаторно-курортная карта или выписка из медицинской карты с показаниями для направления на лечение.

С более подробной информацией о порядке оформления путевок, о необходимых справках и документах, можно ознакомиться на сайте ПРОФДОНЖЕЛ.

Как удержаться на льду

Нынешней зимой погода устроила нам настоящие качели. На смену циклонам приходят антициклоны, принося с собой резкие перепады температуры. Снег сменяется дождем. Вчерашние сугробы тают и снова замерзают, превращая тротуары в каток.



В такую погоду растет количество уличных травм, увеличивается число пострадавших с ушибами, вывихами и переломами. О том, как обезопасить себя в сложных погодных условиях, «Железнодорожнику Донбасса» рассказала и. о. начальника сектора медико-санитарного обеспечения ГП «Донецкая железная дорога» Наталья ЧУПРИНА.

– Человека при гололеде подстерегают две опасности: или сам поскользнешься и упадешь, или на тебя упадут (или наедут), – говорит Наталья Чуприна. – В результате падения у человека могут быть переломы костей рук и ног, травмы головы, поэтому безопасность при гололеде особенно важна.

Чтобы избежать неприятностей, необходимо выполнять следующие меры предосторожности:

- Обувь следует подбирать с расчетом на гололеду: отказаться от сапог на высоком каблуке в пользу обуви на мягкой рифленой подошве.
- Важно правильно выбрать верхнюю одежду, чтобы она не сковывала движения и не затрудняла обзор, например, глубоким капюшоном или высоким воротником.
- Не стоит носить зимой в руках сумки на длинных ручках, особенно тяжелые. Они смещают центр тяжести и делают походку неустойчивой. Если у вас в руках увесистые пакеты, распределите вес равномерно на обе руки. В противном случае вы непроизвольно будете наклоняться на одну сторону, что повысит риск падения.
- Старайтесь не держать руки в карманах: инстинктивное движение руками помогает удержать равновесие и устоять на ногах.
- По льду нужно продвигаться мелкими шажками, слегка согнув колени. Смотрите себе под ноги, старайтесь обходить опасные места, но не по проезжей части. Если каток из лужи обойти невозможно, передвигайтесь по льду, как лыжник, небольшими скользящими шажками.
- Особенно осторожным нужно быть при спуске по скользкой лестнице. Ступни старайтесь ставить вдоль ступенек, чтоб сохранить равновесие и не упасть.
- Если вы занимаетесь спортом на снегу или на льду, используйте экипировку: наколенники, налокотники, защиту для позвоночника.

В зимнее время нужно выходить из дома заранее, чтобы иметь возможность идти медленнее и внимательнее, особенно если с вами ребенок. Свой маршрут по возможности прокладывайте подальше от проезжей части. В то же время идите в непосредственной близости от стен зданий нежелательно.

Идя по улице, не надевайте наушники, не разговаривайте по телефону – важно сохранять максимальную концентрацию, чтобы уловить момент падения.

Будьте предельно внимательными, переходя дорогу. Зимой у машин значительно удлиняется тормозной путь, и если вы вдруг поскользнетесь и

упадете, то не сможете быстро встать, а водитель не сможет быстро затормозить.

Если вы поскользнулись, сразу присядьте, чтобы снизить высоту падения, согните ноги в коленях, подбородок прижмите к груди. Сгруппируйтесь, чтобы исключить падение навзничь, а в момент касания земли перекатитесь, чтобы смягчить силу удара.

Упав, не вскакивайте, проверьте, нет ли боли, не кружится ли голова: порой падение на лед может обернуться серьезными травмами, вплоть до сотрясения мозга. Попросите прохожих помочь вам.

Чтобы предотвратить появление отека, приложите к месту ушиба холодный компресс. Прикладывают холод на 5-10 минут, делая небольшие перерывы во избежание переохлаждения. Если отечность сохраняется в течение нескольких дней, обязательно обратись к врачу.

Если травмирована конечность, ее нужно обезболить, зафиксировав с помощью шины. Если повреждена рука, следует сделать поддерживающую повязку из шарфа или косынки. Диагностировать растяжение, перелом или вывих может врач-травматолог после осмотра и рентгенологического исследования. Их результаты позволят судить о тяжести травмы, определить методы дальнейшего лечения.

Крайне серьезно следует относиться к травмированию головы. При любых ушибах обращение к врачу должно быть незамедлительным, особенно если падение сопровождалось потерей сознания и последующей головной болью.

В настоящее время на Донецкой железной дороге уделяется большое внимание обеспечению безопасности работников в сложных погодных условиях. Во исполнение телеграфного указания главного инженера – первого заместителя генерального директора ГП ДЖД в обособленных и структурных подразделениях организована работа по уборке снега, на закрепленных участках производится очистка и посыпка мест прохода, очистка крыш от снега и сосулек.

Следуя на работу или домой, также нужно помнить об опасности падения сосулек и придерживаться нескольких простых правил.

- На улице не ходите вдоль стен здания, перемещайтесь по пешеходным дорожкам.
- Входя в здание, обязательно поднимите голову вверх, чтобы убедиться в отсутствии свисающих глыб снега, наледи и сосулек.
- При обильных снегопадах и оттепели, выходя из зданий, не задерживайтесь на крыльце, а быстро отходите на безопасное расстояние от здания.
- Если участок пешеходной дороги огорожен, обойдите это место на безопасном расстоянии.

Помните, что чаще всего сосульки образуются над водостоками, поэтому эти места фасадов домов бывают особенно опасны!

ПМС-191 ст. Иловайск
ГП «Донецкая железная дорога»
на постоянную работу требуются:

- монтер пути;
- машинист железнодорожно-строительных машин;
- водитель автотранспортных средств категорий В, С, D, E;
- тракторист;
- машинист бульдозера;
- токарь;
- электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования.

Обращаться по адресу: г. Иловайск, ул. Ломоносова, 169 (отдел кадров).
Тел.: 0713824211 или 2-21-42 (по Иловайску)

Ясиноватской дистанции электроснабжения
ГП «Донецкая железная дорога»
на постоянную работу требуются:

- электромонтер контактной сети;
- электромонтер по ремонту воздушных линий;
- старший электромеханик;
- электромеханики;
- энергодиспетчер;
- метеоролог.

Справки по телефонам: 0713383540; 9-16-22-69 (отдел кадров)

Иловайской дистанции пути
ГП «Донецкая железная дорога»
на постоянную работу требуются:

- маляр;
- штукатур;
- слесарь-электрик по ремонту электрооборудования;
- водитель автотранспортных средств;
- монтеры пути по станциям Кутейниково и Каракуба

Справки по телефонам: 0713422987; 2-22-19 (отдел кадров)

ОП Локомотивное депо Ясиноватая
ГП «Донецкая железная дорога»
на постоянную работу требуется:

- слесарь по ремонту подвижного состава.

Справки по телефонам: (06236) 9-38-10 (отдел кадров)

ОП Локомотивное депо Иловайск
ГП «Донецкая железная дорога»
на постоянную работу требуются:

- слесарь по ремонту подвижного состава;
- слесарь по осмотру и ремонту локомотивов на пунктах технического обслуживания;
- маляр;
- плотник;
- кузнец;
- тракторист;
- оператор котельной;
- дежурный стрелочного поста;
- машинист крана (крановщик) на ж.д. ходу;
- машинист крана (крановщик) мостового крана;
- токарь-бандажник;
- прессовщик изделий из пластмассы.

Справки по телефонам: (06257) 2-23-68 (отдел кадров)

Вагонному депо Дебальцево-Сортировочное,
вагонному депо Ясиноватая,
вагонному депо Иловайск
на постоянную работу требуются:

- электрогазосварщики ручной сварки;
- слесари по ремонту подвижного состава;
- кузнецы;
- фрезеровщики;
- токари;
- подсобные рабочие с дальнейшим обучением на слесарей по ремонту подвижного состава;
- составитель поездов;
- осмотрщики-ремонтники вагонов.

Справки по телефонам:
925-00-31-79 (ВЧД Дебальцево-Сорт.);
9-16-22-58 (ВЧД Ясиноватая);
9-17-22-58 (ВЧД Иловайск)

Рудольф Дизель: человек и мотор



В 1880 году Рудольф с отличием окончил Высшую политехническую школу в Мюнхене, получил докторскую степень и уехал в Швейцарию. Там он практиковался на машиностроительной фабрике братьев Шульцер, но его бывший преподаватель профессор Карл фон Линде предложил Рудольфу место директора филиала своей фирмы в Париже. Именно изобретатель «холодильника Линде» заинтересовал Дизеля тепловыми двигателями - паровыми и только-только появившимися моторами внутреннего сгорания.

Работа в компании Линде продолжалась десять лет. Дизель усовершенствовал изобретенный Линде механический холодильник, а параллельно, при полной поддержке профессора, проводил многочисленные опыты по созданию эффективного теплового двигателя. То есть такого механизма,

который превращал бы тепло в механическую энергию согласно законам термодинамики.

Поначалу Дизель пытался применять в качестве рабочего тела используемый на производстве холодильников аммиак. А вот топливом выступал своеобразный порошок, получаемый из каменного угля, ведь Германия славилась его богатейшими залежами. Эксперименты состояли в попытках сжимать в камере рабочее тело таким образом, чтобы при его соединении с топливом создавалась необходимая для воспламенения температура — то есть, без использования свечи зажигания. Однако всевозможные вариации с изменениями физических условий никак не приводили к сколь-нибудь значимому перевесу над существовавшими малоэффективными паровыми двигателями. Более того, один из таких

Он придумал двигатель внутреннего сгорания, изменив судьбу человечества. Но это изобретение не принесло ему счастья. Таинственное исчезновение Рудольфа Дизеля в сентябре 1913 года до сих пор считается одной из самых интригующих загадок XX века.

экспериментов закончился взрывом машины. Дизель провел несколько месяцев в госпитале, а проблемы со зрением остались у него на всю жизнь.

Как-то Дизель, неожиданно для самого себя, открыл удивительную вещь. В руки ему попала пневматическая зажигалка для прикуривания сигар. В небольшой стеклянной трубке был заключен прут — фитиль, который используется при высекании огня. С помощью поршня воздух в трубке сжимался, и фитиль начинал накаляться. Дизель понял: просто надо хорошенько сжать воздух, который вследствие этого нагреется до нужной температуры, а после этого соединить его с топливом, которое и будет воспламеняться.

В 1893 году Дизель получил первый патент, которым закрепил за собой право собственности на «рациональный тепловой двигатель». Следом он издал книгу, в которой дал теоретическое обоснование и детальное описание конструкции своего двигателя. К слову, поначалу Дизель называл изобретенную силовую установку «атмосферным газовым двигателем», однако данное определение не прижилось, превратившись позже в фамилию изобретателя.

Через некоторое время Рудольф Дизель покинул компанию Линде и организовал собственное предприятие. Свое сорокалетие он встретил миллионером: с 1897 года, когда появилась «товарная» версия его двигателя, от клиентов не было отбоя. Лицензии на производство двигателей десятками продавались немцам и зарубежным производителям оборудования для электростанций и водяных насосов. Суммы, которые выкладывали компании, достигали миллиона долларов.

Кроме производств и электростанций, двигатели начали широко применять на транспорте. Первыми ими обзавелись корабли, которым теперь были нужны десятки кочегаров, а дальность

плавания судов значительно увеличивалась. Позже их стали устанавливать на локомотивы. Примечательно, что первым это сделал швейцарский машиностроительный завод братьев Шульцер, на котором когда-то проходил практику Дизель. На очереди была набирающая сумасшедшие обороты автомобильная промышленность.

Рудольф забросил исследования и окупился в коммерцию. Он основал предприятие по строительству электропоездов и финансировал католические лотереи, покупал и продавал фирмы и заводы, спекулировал нефтеносными участками. Он стал непредсказуемым и дерганым, и по настоянию жены даже лежал в психиатрической клинике. Поправив здоровье, Дизель вновь взялся за исследования - и уже через несколько месяцев в военное ведомство кайзеровской Германии поступил многоцилиндровый судовый двигатель для броненосца. На изобретателя вновь посыпались деньги, однако насладиться богатством в полной мере он не успел.

29 сентября 1913 года в бельгийском порту Зебрюгге Дизель взмошел на палубу парохода «Дрезден», направлявшегося в Англию. Он прочитал приветственную речь за капитанским столиком и после ужина отправился к себе в каюту. С тех пор его никто никогда не видел.

Газетчики перебирали версии, будто германская разведка убрала слишком жадного изобретателя, или что он был английским шпионом. А семья настаивала на самоубийстве — не старый еще инженер успел составить подробное завещание.

Как бы то ни было, но до сих пор никто не знает, где покоятся останки Рудольфа Дизеля. За прошедшую сотню лет обстоятельства его исчезновения не прояснились, а в германской полиции изобретатель до сих пор числится пропавшим без вести.

Сажа					Общее у сорочки и колодца				
И кофе, и футболист	Гвоздодер	Драматическое произведение	Запрет туземца	Способ терракта	Индийский рубль			Собака	
		Сиденье	Особая параллель						
Невнятная речь	Синица			Псевдоним репейника	Древний «плуг»			«Приобретение чужих вещей»	
		«Камфарное» дерево	Мысль	Лихой солдат					
	Музык. инструмент	Дерево-медонос			Прадед Пушкина	Напиток пиратов		Он сочинял фуги	
					Смуглый мусульманин				
	Фаворитка Людовика XV	Шест в поле			Масонская ...				
Военный сигнал				Выстрел в молоко					

О чем поет гудок?

Об эффекте Доплера не все знают, но все его наблюдали, слушая изменяющийся звук гудка приближающегося поезда.

Профессор физики Венского университета Кристиан Доплер (1803–1853 гг.) открыл физический эффект, который мы все когда-либо наблюдали — изменение тона гудка приближающегося или удаляющегося поезда. В первом случае он выше, а во втором ниже, чем у неподвижно стоящего.

Это легко объясняется. Тон звука, слышимый нами, зависит от его частоты, точнее, звуковой волны, доходящей до уха. Если источник звука движется нам навстречу, то гребень каждой следующей волны приходит чуть быстрее, так как был испущен уже ближе к нам. Волны воспринимаются ухом как более частые, то есть звук кажется выше.

При удалении же источника звука каждая следующая волна испускается чуть дальше и доходит до нас чуть позднее предыдущей, а мы ощущаем более низкий звук.

То же самое происходит, если движется не источник звука, а мы сами.

Сам Доплер вывел свою теорию, наблюдая за кругами на воде и предположив, что эти свойства можно обобщить для всех волн. Экспериментально подтвердить эффект Доплера для звука и света удалось позднее.

Эффект Доплера приемлем для волн любой частоты — световых и даже радиоактивного излучения. С его помощью определяют параметры движения планет и космических аппаратов. Он лежит в основе действия радаров, с помощью которых работники ГАИ определяют скорость автомобиля.

Эффект Доплера широко применяется и в медицине. На нем основано действие приборов ультразвуковой диагностики. Существует отдельная методика УЗИ, называемая доплерографией.

Ответы на сканворд
 По горизонталу: Копоть, Ворота, Пеле, Тростик, Стул, Лупа, Вояка, Луна, Понта-ду-Араб, Вежа, Ложа, Заря, Промач.
 По вертикали: Лепет, Клецш, Ремец, Пьеса, Лавр, Табу, Идея, Лопух, Арап, Вэрье, Орало, Руция, Ром, Кража, Такса, Бах.