



С Днем защитника Отечества!

**Уважаемые железнодорожники!
Примите сердечные поздравления
с Днем защитника Отечества!**

Праздник 23 февраля – дань подвигу многих поколений защитников Родины. В разные времена они сражались за мир и свободу родной земли, являясь достойным образцом мужества, патриотизма и высокой ответственности за судьбу Отчизны.

Сегодня мы поздравляем всех, кто стоит на страже интересов нашей страны – несет службу в вооруженных силах Донецкой Народной Республики или служит Родине на своем рабочем месте. Среди них – работники Донецкой железной дороги, которые с честью выполняют свой патриотический долг, обеспечивая бесперебойную работу железнодорожного транспорта, восстанавливая разрушенные войной объекты инфраструктуры.

Особые поздравления – ветеранам железнодорожной отрасли, многие из которых в годы Великой Отечественной войны не только снабжали всем необходимым нашу промышленность, доставляя на фронт военные грузы, но и лично принимали участие в боях, освобождали от врага нашу землю. Сегодня они являются достойным примером для молодого поколения железнодорожников.

В этот праздничный день примите пожелания крепкого здоровья и благополучия, новых успехов и трудовых побед. Мира нашей Республике! С праздником!

*Дмитрий ПОДЛИПАНОВ,
министр транспорта
Донецкой Народной Республики*

**Уважаемые коллеги! Дорогие ветераны! Воины
Донецкой Народной Республики!
Сердечно поздравляем вас с праздником
сильных и благородных мужчин –
Днем защитника Отечества!**

День 23 февраля – это славные традиции и уважение истории нашего народа, олицетворение неразрывной связи поколений. Он символизирует честь и мужество, стойкость и патриотизм, верность долгу и преданность Отечеству.

Сегодня мы адресуем слова глубокой благодарности военнослужащим армии Донецкой Народной Республики, вставшим на защиту родного края, и ветеранам Великой Отечественной, уничтожившим коричневую чуму в далеком 1945-м. В этот праздничный день мы чествуем профессиональных военных, воинов-интернационалистов и всех, кто в разные годы проходил срочную службу в армии! От души поздравляем коллег-железнодорожников и всех мужчин – работников народно-хозяйственного комплекса нашей молодой Республики.

Дорогие друзья! Желаем вам крепкого здоровья, счастья, благополучия, плодотворной профессиональной деятельности! Пусть добро и взаимопонимание царят в ваших семьях! Пусть как можно скорее придет мир на землю Донбасса!

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

*Сергей ЛЕСОВОЙ,
председатель
ПРОФДОНЖЕЛ*

Мы защитим права наших работников

На Донецкой железной дороге продолжается колдоговорная кампания по подведению итогов выполнения обязательств коллективного договора за 2018 год. Совместным постановлением руководства ГП ДЖД и Совета ПРОФДОНЖЕЛ итоговая конференция трудового коллектива дороги запланирована на 14 марта 2019 г.

В большинстве подразделений дороги такие собрания трудовых коллективов уже состоялись. На них железнодорожники не только обсуждали выполнение обязательств коллективного договора и озвучивали проблемные вопросы, но и высказывали опасения по поводу перспектив действия этого важнейшего документа, возможности отмены надбавок и доплат.

По просьбе редакции газеты «Железнодорожник Донбасса» сложившуюся ситуацию прокомментировал генеральный директор ГП «Донецкая железная дорога» Владимир Кабаций и председатель Профессионального союза работников Донецкой железной дороги Сергей Лесовой.

– На сегодняшний день никаких предпосылок для отмены установленных коллективным договором надбавок и доплат нет, – заявил Владимир Кабаций, заметив при этом, что сегодня дорога переживает не лучшие времена.

– В силу различных причин далеко не все наши клиенты выполняют взятые на себя обязательства по отгрузке продукции, – пояснил генеральный директор. – Невыполнение плановых показателей приводит к снижению объемов перевозок и резкому снижению наших денежных поступлений. Все это отрицательно сказывается на финансовом результате дороги: 2018 год и первый месяц нового года мы закончили с убытками.

Однако, несмотря на сложное финансовое положение, отметил Владимир Кабаций, дорога в установленные сроки выплачивает аванс и заработную плату, производит выплату всех установленных колдоговором надбавок и доплат. Буквально на днях руководством дороги и Советом ПРОФДОНЖЕЛ подписано совместное постановление о выделении средств на оздоровление железнодорожников-членов профсоюза в 2019 году в клиническом санатории «Приморье» в Евпатории.

– Все мы прекрасно знаем, что железная дорога всегда зависела от того, насколько результативно функционируют промышленные предприятия. Вот и сегодня, чем продуктивнее будут работать угольные и металлургические предприятия, тем большими будут наши объемы грузоперевозок, а следо-

вательно, доходные поступления дороги, – подчеркнул генеральный директор.

Председатель ПРОФДОНЖЕЛ Сергей Лесовой в свою очередь отметил, что профсоюз как паритетная сторона внимательно следит за денежными поступлениями и расходованием средств.

– Мы видим, что во всех случаях руководство дороги ставит во главу угла выплату заработной платы. В вопросах выполнения условий коллективного договора у нас также полное взаимопонимание. С момента принятия документа в марте 2017 года в него были внесены десятки дополнений и изменений, направленных на расширение трудовых и социальных гарантий, – сказал он.

Что касается опасений и тревог наших работников, профсоюзный лидер ответственно заявил, что для отмены той или иной нормы коллективного договора никаких оснований нет.

– Если говорить об отраслевом соглашении между ПРОФДОНЖЕЛ и Министерством транспорта ДНР, оно заключено на два года, – пояснил Сергей Лесовой. – Ни одна из сторон не может остановить его действие в одностороннем порядке.

Он проинформировал, что за последнее время возросло количество обращений в Совет ПРОФДОНЖЕЛ по вопросу действия отраслевого соглашения и коллективного договора без их уведомительной регистрации. И Министерством труда и социальной политики ДНР дано разъяснение по данному вопросу (письмо от 03.11.2017г. № 01.1-15/3555).

«В соответствии с пунктом 2 ст. 86 Конституции Донецкой Народной Республики и Постановлением Совета Министров ДНР от 02.06.2014г. № 9-1 «О применении Законов на территории ДНР в переходный период» (с изменениями и дополнениями) законы и другие правовые акты, действовавшие на территории ДНР до вступления в силу Конституции Донецкой Народной Республики, применяются в части не противоречащей ей, – говорится в письме Минтруда и соцполитики. – На данный момент в Донецкой Народной Республике продолжают действовать Кодекс законов о труде, Закон «О коллективных договорах и соглашениях», Закон «О социальном диалоге в Украине» в



редакции по состоянию на дату принятия Конституции ДНР (14.05.2014г.)».

В разъяснении также обращается внимание, что сторонами коллективного договора являются работодатель и первичная профсоюзная организация, которой полномочия на ведение коллективных переговоров и заключение коллективного договора предоставлены законодательством.

Согласно ст. 9 Закона «О коллективных договорах и соглашениях» коллективные договоры вступают в силу со дня их подписания представителями сторон или со дня, указанного в них, и подлежат уведомительной регистрации в установленном порядке.

– В настоящее время Министерством труда и социальной политики ДНР с участием Федерации профсоюзов ДНР разрабатывается проект нормативного правового акта, которым будет определен временный порядок заключения отраслевых (межотраслевых) соглашений и коллективных договоров и их уведомительной регистрации, – рассказал Сергей Лесовой. – До принятия такого нормативного правового акта коллективные договоры, заключенные на предприятиях, в организациях и учреждениях Донецкой Народной Республики после вступления в силу Конституции ДНР, считаются действительными без их уведомительной регистрации.

Сергей Лесовой также ответил на вопрос о причинах снижения размера доплаты за вредность работникам дистанций электроснабжения.

– После последней аттестации ра-

бочих мест по основным специальностям хозяйства электроснабжения прошло 5 лет, и в соответствии с законодательством была проведена новая аттестация в соответствии с нормативными актами, – пояснил председатель ПРОФДОНЖЕЛ. – К сожалению, по ее результатам была определена надбавка за работу во вредных и тяжелых условиях, снижающая размер доплаты практически в два раза.

Как пояснил Сергей Лесовой, нормативными актами, принятыми в Республике, изменилась методика расчета процента вредности. Не были учтены такие факторы работы энергетиков, как нахождение на железнодорожном пути, опасность падения с высоты, работы под напряжением.

– В этой связи мы направили обращение в Министерство труда и социальной политики, – сказал он. – На предложенное нами разрешение возникшей проблемы, конечно, понадобится время, но мы надеемся, что вопрос обязательно будет урегулирован.

Пока же генеральный директор и председатель ПРОФДОНЖЕЛ планируют урегулировать ситуацию с помощью коллективного договора – законом это предусматривается.

– Теоретически вопрос подготовлен, – проинформировал Владимир Кабаций. – В колдоговоре будут учтены факторы, о которых говорилось выше. Да, это будет дополнительная финансовая нагрузка для дороги, но мы защитим права наших работников.

Светлана КОВАЛЬ

Хищения на дороге – угроза безопасности движения

Для обеспечения безопасности движения поездов на Донецкой железной дороге принимаются дополнительные меры по усилению борьбы с хищениями металла и кабельно-проводниковой продукции.

Кражи элементов железнодорожной инфраструктуры не только наносят материальный ущерб железной дороге, но и угрожают безопасности движения, приводят к перебоям в движении и задержкам поездов.

7 февраля отправление пригородного поезда №6609 Байрак-Ясиноватая было задержано на 1 час 5 минут. Причина – попытка хищения неизвестными несущего троса.

В 5 ч. 45 мин. пропало напряжение в контактной сети одной из секций станции Горловка, четного пути перегона Горловка-Байрак, девяти путей станции Байрак, одного

пути перегона Углегорск-Байрак. Для ликвидации неполадок выехала бригада ЭЧК Углегорск. В районе пути №2А станции Байрак, который находится под напряжением, энергетики выявили оборванный провод. После проведения аварийных работ напряжение было подано, движение поездов восстановлено. О попытке хищения было направлено заявление в Калининский РОВД Горловки.

За прошлый год только по службе электроснабжения было зафиксировано 28 случаев краж и попыток хищения кабельно-проводниковой продукции. Нанесенный ущерб со-

ставил порядка 7 млн рублей. С начала 2019 года по хозяйству электроснабжения уже зафиксированы 4 подобных случая.

По службе сигнализации и связи в прошлом году зафиксировано более 50 случаев хищений и разоборудований устройств автоматики, телемеханики и связи. При этом ущерб, нанесенный Донецкой железной дороге, превысил 10 млн рублей. Вот лишь несколько примеров. На сигнальных установках перегонов Криничная-Щебенка, Енакиеве-Углегорск и на рельсовых цепях по станциям Ханженково, Харцызск были разоборудованы дроссель-трансформаторы, из которых похищены основные и дополнительные обмотки. При ос-

мотре устройств по станции Дебальцево-Сорт. электромехаником цеха радио обнаружено разоборудование мини-АТС SI-3000. Также имели место многочисленные случаи хищений сигнальных кабелей и кабелей связи, трансформаторов, муфт и прочего оборудования. По каждому случаю работниками дистанций сигнализации и связи в установленные законодательством сроки направлялись заявления в территориальные органы полиции и органы прокуратуры для расследования случаев несанкционированного вмешательства, поиска и задержания злоумышленников, привлечению их к уголовной ответственности. Однако возбужденные по фактам хищения уголовные дела можно пересчитать по пальцам.

Железнодорожники обра-

ют внимание правоохранителей на необходимость более тесного сотрудничества с целью профилактики и оперативного раскрытия преступлений на объектах дорожной инфраструктуры.

Проблема незаконных вмешательств в деятельность железнодорожного транспорта требует действенной поддержки со стороны правоохранительных органов. С целью усиления борьбы с хищениями на Донецкой железной дороге разрабатывается проект приказа «Об утверждении порядка взаимодействия работников железнодорожного транспорта и правоохранительных органов ДНР при выявлении случаев хищения, повреждения, уничтожения, разукомплектования имущества дороги и мерах по их профилактике».

Автоматизация в сфере учета: прозрачность и открытость

Практически два месяца, с 1 января 2019 года, Донецкая железная дорога осуществляет хозяйственную деятельность в сфере электроэнергетики по передаче электроэнергии местными (локальными) электрическими сетями и поставке электрической энергии по регулируемому тарифу. Об особенностях работы дороги в статусе субъекта энергорынка рассказал заместитель начальника службы электроснабжения по лицензионной деятельности Игорь РУЦКИЙ.

– На основании Распоряжения Главы Донецкой Народной Республики от 14.11.2018 г. № 97 Государственное предприятие «Донецкая железная дорога» получило право на осуществление хозяйственной деятельности в сфере электроэнергетики и использования ядерной энергии по передаче электрической энергии местными (локальными) электрическими сетями и поставке электрической энергии по регулируемому тарифу, – рассказал Игорь Руцкий. – Это позволило дороге перейти из разряда основного потребителя, закупающего электрическую энергию для своих нужд у РП «Республиканская энергопоставляющая компания» по розничному тарифу, в разряд поставщика, закупающего электрическую энергию в Государственном оптовом рынке электрической энергии Донецкой Народной Республики по среднезакупочному тарифу, в том числе для сторонних потребителей, подключенных к электрическим сетям Донецкой железной дороги.

Как пояснил Игорь Руцкий, ранее дорога как основной потребитель работала в сфере электроэнергетики с уровнем нулевой рентабельности. Закупая и распределяя электрическую энергию по единому розничному тарифу и не имея права на поставку электрической энергии сторонним потребителям, предприятие не получало доходов от хозяйственной деятельности от поставки электрической энергии сторонним потребителям. Кроме того, дорога осуществляла плату за перетоки реактивной электроэнергии поставщику – лицензиату РП «Республиканская энергопоставляющая компания».

При получении статуса поставщика Донецкая железная дорога заключила договор о покупке электрической энергии с Государственным оптовым рынком электрической энергии. И теперь, по условиям Правил пользования электрической энергией и Оптового рынка электрической энергии и мощности, предприятие не производит оплату реактивной электроэнергии смежному лицензиату, а получает плату за потребленную реактивную электроэнергию от своих потребителей.

– Закупая электроэнергию на Оптовом рынке, железная дорога должна выполнять все условия и правила, являющиеся обязательными для лицензиатов. И в первую очередь – отпускать электроэнергию своим потребителям по классам напряжения, – отметил Игорь Руцкий. – С этой целью нами была внедрена автоматизированная система коммерческого учета электроэнергии (АСКУЭ). Она автоматически обеспечивает верификацию и достоверность данных,

а также автоматический почасовой расчет потерь электроэнергии, реализует принцип прозрачного и открытого коммерческого учета электроэнергии. С помощью АСКУЭ в автоматическом и ручном режиме предоставляется информация всем заинтересованным сторонам.

Система коммерческого учета электроэнергии позволяет более точно и достоверно получать информацию об объемах поступления, передачи и потребления электрической энергии и мощности в электрических сетях Донецкой железной дороги. Кроме того, снижаются финансовые и трудовые затраты на обслуживание устройств учета, а также на выполнение работ, связанных с коммерческими расчетами за электроэнергию.

АСКУЭ ГП «Донецкая железная дорога» охватывает измерительные комплексы коммерческого учета со смежными лицензиатами (87% учитываемого объема электроэнергии), коммерческий учет с потребителями (74% учитываемого объема электроэнергии) и технический (внутридорожный) учет электрической энергии.

– Лишившись технической поддержки украинского производителя системы АСКУЭ «ХАРТЕП», Донецкая железная дорога, учитывая рекомендации Оптового рынка электрической энергии, переориентировалась на российского производителя автоматизированных систем учета электроэнергии, – уточнил Игорь Руцкий. – Было принято решение о переходе на измерительно-вычислительный комплекс для систем учета «Альфа Центр» ведущего российского разработчика Эльстер Метроника. Сейчас комплекс проходит тестовые испытания. Следует отметить, что Донецкая железная дорога знакома с оборудованием систем учета этого производителя с 1990 года. За столь продолжительное время эксплуатации оборудования Эльстер Метроника мы убедились в его высокой надежности и точности.

Новая система учета позволяет значительно повысить уровень автоматизации в сфере учета электроэнергии и предоставляет возможность перейти на новые многофункциональные приборы учета многих ведущих производителей счетчиков электрической энергии.

Система обеспечивает измерение параметров электрической энергии, значение текущего времени и его синхронизацию, передачу сигналов измерительной информации, поступающей по каналам и линиям связи от счетчиков, расчет параметров энергопотребления в режиме реального времени, в



том числе по запросу потребителя, сохранение и возобновление результатов измерений и вычислений, автоматический контроль и синхронизацию хода встроенных часов, автоматический контроль функционирования аппаратного и программного обеспечения электронных счетчиков и состояния каналов связи, отображение и документирование информации о поступлении, распределении и потреблении активной и реактивной электроэнергии.

В связи с тем, что действующие автоматизированные системы бухгалтерского учета «ФБОС» и расчета с потребителями «ПАМАК» не поддерживаются и не сопровождаются с 2014 года, рассмотрена возможность перехода ведения хозяйственной деятельности подразделений дороги в единую систему «ГАЛАКТИКА ERP» – полномасштабной управленческой информационной системы, разработанной специально для крупных и средних предприятий России и стран СНГ. Система обеспечивает бухгалтерский и налоговый учет, формирование отчетности, финансовое планирование и учет, управление производством, управление техническим обслуживанием, управление кадрами, управление недвижимостью, кроме модуля учета электрической энергии.

– За прошедшее время работоспособность АСКУЭ и ПО «ПАМАК» восстановлена, но в связи с отсутствием техподдержки нет возможности реконструкции этих систем с учетом изменяющейся ситуации, – рассказал Игорь Руцкий. – Поэтому было принято решение о внедрении, с учетом положительного опыта эксплуатации на территории Российской Федерации и Донецкой Народной Республики, интегрированных систем расчетов МЕГАСОФТ – МЕГАПРОМ для расчетов с потребителями и МЕГАБИЛЛИНГ для расчетов с бытовыми потребителями. Это позволяет перейти на более современную платформу ведения хозяйственной деятельности в сфере электроэнергетики. Данное программное обеспечение автономно, используется на всей территории абонентского обслуживания ГП «Донецкая железная дорога» потребителем электрической энергии и будет установлено на серверном оборудовании структурного подразделения «Энергосбыт».

Виктория ШЕВКУНОВА

Дорогие ветераны!
Сердечно поздравляю вас
с Днем защитника Отечества!

Этот праздник посвящается настоящим мужчинам, на которых возложена великая миссия – защищать родную землю, хранить мир, беречь наше будущее.

В первую очередь мы отдаем дань глубокого уважения ветеранам, завоевавшим победу в далеком 1945 году, и воинам-интернационалистам. Мы искренне благодарны всем, кто сегодня несет нелегкую службу, защищая наш край, и с надеждой смотрим на внуков и правнуков, которым только предстоит надеть солдатские шинели.

Дорогие наши мужчины! Мы гордимся вами, вашим мужеством и отвагой и от всей души желаем крепкого здоровья и бодрости духа, долгих лет жизни. Пусть в ваших домах всегда будут счастье, достаток и любовь. Мира нам всем!

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



Подготовка к паводкам

Для обеспечения безопасности движения поездов, сохранности искусственных сооружений и целостности земляного полотна в период паводков на Донецкой железной дороге полным ходом идет подготовка к безопасному пропуску ледохода и весенних и ливневых вод.

Перед началом весеннего паводка в зоне повышенного внимания находятся тоннели, мосты, трубы и земляное полотно железных дорог. На дороге создана паводковая комиссия по подготовке к ледоходу, весеннему и ливневому паводкам, проводится заготовка необходимых материалов, инвентаря и пр. Смежным службам направлен перечень опасных мест. К таким, в первую очередь, относится земляное полотно, склонное к деформации вследствие размыва.

Профессиональное обучение

В Учебном центре профессиональных квалификаций продолжается профессиональное обучение и переобучение специалистов.

В соответствии с планом-графиком комплектования учебных групп в марте 2019 г. в УЦПК ГП «Донецкая железная дорога» будут проводиться курсы по профессиональной подготовке дежурных по поезду (с 01.03.2019 г.), аккумуляторщиков (с 05.03.2019 г.), обходчиков пути и искусственных сооружений (с 11.03.2019 г.), стрелков (с 26.03.2019 г.). Также формируются группы по переподготовке осмотрщиков-ремонтников вагонов (с 01.03.2019 г.), машинистов автотоматрисы (с 11.03.2019 г.), дежурных стрелочного поста (с 20.03.2019 г.). С 18.03. 2019 г. в УЦПК будут проходить курсы повышения квалификации электромонтеров контактной сети с присвоением 4-го разряда.

Эффективно и экономно

Сократить потребление электроэнергии позволили новые насосы, установленные в ДФСН «Локомотив» в Донецке.

Оборудование, ранее обеспечивавшее циркуляцию воды в чаше бассейна, эксплуатировалось на протяжении нескольких десятилетий. Оно было энергоемким и дорогим в обслуживании. Новые насосы с двигателями мощностью 9,2 кВт производительностью 180 куб.м/час позволяют экономить на оплате электроэнергии до 40 тыс. руб. ежемесячно. Сокращение расходов даст возможность направить больше средств на содержание спорткомплекса. Сейчас ДФСН «Локомотив» ежемесячно посещают более 6 тысяч любителей спорта.

Даже самая сложная проблема – ЭТО ВОЗМОЖНОСТЬ для развития

У вагонного хозяйства Донецкой железной дороги есть все предпосылки для продолжения интенсивного развития в 2019 году. На сегодняшний день проделана огромная работа по ликвидации последствий боевых действий и по усовершенствованию технологического процесса ремонта вагонов.

Увеличение вагонного парка ГП «Донецкая железная дорога» потребовало от подразделений службы вагонного хозяйства повышения объемов депоовского ремонта и технического обслуживания подвижного состава, и с этой задачей они успешно справляются.

Хотелось бы отметить, что на протяжении прошлого года наблюдалась положительная динамика роста выпуска вагонов из депоовского ремонта и технического обслуживания с отцепкой, что позитивно отразилось на перевозочном процессе дороги. За 12 месяцев 2018 года депоовским ремонтом было отремонтировано 714 грузовых вагонов. И если в первом квартале эта цифра составляла всего 33 вагона, то во втором – 105, в третьем – 218, а в четвертом уже достигла 418 единиц.

В техническом обслуживании с отцепкой также прослеживалась положительная динамика роста производства. За год было отремонтировано 1734 грузовых вагона, из них в первом квартале – 237, во втором – 329, в третьем – 381, в четвертом – 787 единиц.

Конечно, нельзя не признать, что эти объемы гораздо ниже довоенных показателей. Но в столь тяжелый для дороги период, связанный с нехваткой квалифицированных специалистов узкой направленности, недостатком запчастей и материалов, наши работники делают все возможное для выполнения плановых заданий. Их слаженная работа запускает механизм эффективного развития каждого обособленного структурного подразделе-

технического обслуживания и депоовского ремонта грузовых вагонов.

В рамках аттестации специальной комиссией была проведена оценка технических возможностей предприятий. В частности – их технологическая оснащенность, наличие нормативной и технологической документации, легитимность используемых запасных частей и комплектующих, состав рабочего персонала, уровень профессиональной подготовки кадров. В соответствии с установленным графиком, в первом квартале 2019 года аттестацию будет проходить вагонное депо Дебальцево-Сортировочное.

На протяжении прошлого года в подразделениях вагонного хозяйства активно велась работа по восстановлению объектов, получивших повреждения во время боевых действий. На данный момент осталось завершить ремонт кровли вагонноборочного участка вагонного депо Иловайск, и, убежден, учитывая высокую квалификацию специалистов СМЭУ, окончание работ не заставит себя долго ждать.

В 2018 году силами работников участка по ремонту и обслуживанию электрического оборудования и автотракторной техники вагонного депо Иловайск был произведен капитальный ремонт вагоноремонтной машины «Донбасс» на пункте подготовки вагонов под погрузку станции Дроново. Выполнен текущий ремонт вагоноремонтных машин пункта технического обслуживания станции Харцызск и ангара по станции Каракуба, что позволило улучшить усло-



и для создания нормальных условий работы был заключен договор на изготовление и установку теплогенераторов. Сейчас оборудование находится на стадии ввода в эксплуатацию.

В прошлом году были начаты ремонтно-восстановительные работы в Дебальцевском Доме культуры железнодорожников, который находится на нашем балансе. Всего же после окончания боевых действий по Донецкой железной дороге восстановлено 14 объектов, находящихся на балансе службы вагонного хозяйства.

Что касается усовершенствования технологического процесса ремонта вагонов, отмечу, что значительному повышению качества ремонта способствовал запуск линии по изготовлению люков в вагонном депо Ясиноватая.

Первый люк после восстановления производственного участка был выпущен 28 февраля 2018 года. За год здесь изготовлено 173 новых люка. Если в октябре-ноябре делалось по 1-2 люка за смену, то к декабрю выпуск увеличился до 4 единиц за смену. Следует отметить, что при необходимости увеличения объемов производства люков возможен перевод задействованных на линии специалистов на двухсменный режим работы.

Сегодня в вагонном депо Ясиноватая изготавливаются типовые крышки люков согласно чертежно-конструкторской документации. Освоен также выпуск конструкций с плоским полотном и дополнительными ребрами жесткости.

Крышку люка здесь не просто собирают из составных элементов в одно целое изделие – на участке изготавливают практически все комплектующие. Их 13-14 видов в зависимости от модификации. Для выполнения этих работ в депо имеется соответствующее оборудование: пресс с усилием 400 тс, гильотинные ножницы, пресс-ножницы, комплект штампов.

В 2019 году в вагонном депо Ясиноватая планируют приступить к изготовлению своими силами такого элемента крышки люка, как кронштейн запорный, а также осуществлять загиб полотна.

Для загиба полотна уже готовится чертежно-конструкторская документация по изготовлению гидравлического пресса усилием 120 тс с размером рабочего стола 1800 мм. Это позволит значительно снизить себестоимость производства крышек люков.

Следует особо отметить, что и линия по изготовлению люков, и гидравлические прессы, и оснастка полностью разработаны конструкторами вагон-

ного депо Ясиноватая. Оборудование изготовлено здесь же специалистами экспериментального цеха депо.

Как и в целом по дороге, в подразделениях службы вагонного хозяйства ведется активная работа по энергосбережению. Так, в вагонном депо Ясиноватая для экономии расхода газа и улучшения качества химической чистки спецодежды был приобретен парогенератор мощностью 35 кВт производительностью 50 кг пара в час. Расчеты показали, что после одного дня стирки экономический эффект составила почти 35 тыс. руб., то есть оборудование окупилось всего за 5 рабочих смен.

В рамках работы по энергосбережению в прошлом году также была произведена замена пароподогревателя газового котла ДКВР 6,5/13 в котельной вагонного депо Ясиноватая. Это позволило не только обеспечить безопасную работу котельной, но и снизить расход газа.

С целью экономии финансовых средств дороги и максимального задействования оборудования в 2018 году было принято решение отказаться от внешнего источника отопления пункта технического обслуживания станции Никитовка. Система была подключена к котельной СМЭУ.

Большое внимание службой вагонного хозяйства уделяется вопросу охраны труда. В прошлом году проведена аттестация новых рабочих мест по условиям труда (ВЧД Ясиноватая – 7 рабочих мест, ВЧД Иловайск – 6, ВЧД Дебальцево-Сорт. – 1).

За 2018 год по вагонным депо были пересмотрены, разработаны и введены в действие 77 инструкций по охране труда. 52 человека, в числе которых руководители среднего звена и должностные лица, прошли обучение по охране труда в Учебном центре профессиональных квалификаций.

В заключение хотелось бы особо отметить, что в коллективе вагонного хозяйства Донецкой железной дороги работают опытные специалисты, люди, глубоко преданные своему делу, и это позволяет нам справляться с самыми сложными задачами. Служба обеспечивает дорогу технически исправным подвижным составом грузового парка, что гарантирует выполнение всех обязательств по перевозке грузов и безопасности движения поездов.

Вадим ФЕДЧЕНКО,
начальник службы
вагонного хозяйства

ГП «Донецкая железная дорога»



ния и службы в целом.

Показать достойный результат службе вагонного хозяйства удалось также благодаря тому, что в 2018 году вагонное депо Ясиноватая и вагонное депо Иловайск успешно прошли аттестацию производств и отдельных участков на право выполнения депоовского ремонта грузовых вагонов. Документ, выданный органом по сертификации продукции и услуг «Донжелдорпроект», подтвердил, что в соответствии с ГОСТом 3475-81, соответствующими инструкциями, руководствами и правилами по техническому обслуживанию эти предприятия обеспечивают стабильность показателей и характеристик при выполнении

работы специалистов участков и повысить экономические показатели.

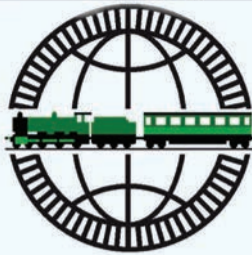
Благодаря пониманию руководства дороги, коллективом вагонного депо Дебальцево-Сортировочное с привлечением специалистов смежных служб выполнен огромный объем работ по восстановлению предприятия, сильно пострадавшего в ходе боевых действий. В 2017 году было отстроено разрушенное здание вагонноборочного участка депо. В период с 2016 по 2018 год велось активное восстановление производственного оборудования.

Во время боевых действий была полностью разрушена котельная вагонного депо Дебальцево-Сортировочное,



Профессиональный союз работников Донецкой железной дороги

ПРОФСОЮЗНЫЙ МЕРИДИАН



14 марта в 11.00

в актовом зале управления

ГП «Донецкая железная дорога»

состоится конференция трудового коллектива
с повесткой дня: «О выполнении обязательств
коллективного договора дороги в 2018 году».

Регистрация делегатов с 10.00

Защита трудовых прав



На очередном заседании президиума Совета ПРОФДОНЖЕЛ, состоявшемся 29 января, были подведены итоги правовой работы за 2018 год.

Защита законных трудовых прав работников является приоритетным направлением деятельности Профсоюза работников Донецкой железной дороги. Для этого, прежде всего, используется установленное законом право профсоюзного контроля за выполнением законодательства о труде.

За 2018 год главным правовым инспектором труда ПРОФДОНЖЕЛ осуществлено 45 проверок и внесено 28 предписаний об устранении выявленных нарушений. В результате их выполнения отменено 7 незаконных приказов о привлечении работников к дисциплинарной ответственности, произведены выплаты на сумму 1514 тыс. руб. В одном случае изменена формулировка причины увольнения. По выявленным фактам сокрытия от учета 17650 рабочих часов произведена оплата на сумму 516,7 тыс. руб.

За отчетный период были восстановлены трудовые права 2604 работников. Интересы 3-х человек

защищены в суде.

Были достигнуты положительные результаты и по ряду других вопросов: прекращена незаконная практика заключения срочных трудовых договоров для выполнения работы по вакантной должности (профессии); отменен по мотивам незаконности приказ о возложении обязанностей по коммерческому осмотру вагонов на некоторых работников хозяйства движения; квалификация мойщиков-уборщиков подвижного состава вагонного депо Донецк приведена в соответствие с квалификацией выполняемой работы. Обеспечено оперативное реагирование на все письменные и устные обращения работников дороги.

Для привлечения внимания хозяйственных руководителей к проблеме соблюдения законности на заседаниях президиума Совета ПРОФДОНЖЕЛ детально рассмотрено положение дел с выполнением законодательства о труде в обособленных подразделениях службы военизированной охраны,

хозяйства перевозок, службы сигнализации и связи, Ясиноватского региона.

В 2018 году проделана значительная работа по внесению дополнений и изменений в коллективный договор дороги по расширению льгот и гарантий работников.

При непосредственном участии специалистов Совета ПРОФДОНЖЕЛ проводилась разработка ведомственной нормативной базы. В минувшем году введены в действие такие важнейшие документы, как руководящий приказ по условиям оплаты труда и Положение о рабочем времени и времени отдыха работников, связанных с движением поездов.

Проводилась правовая экспертиза проектов приказов по реорганизации обособленных подразделений дороги с внесением необходимых замечаний и предложений.

Оказывалась практическая помощь профсоюзным комитетам в налаживании эффективной правозащитной деятельности. Для этих целей в специальном выпуске «Библиотеки профсоюзного лидера» опубликованы методические рекомендации профсоюзным комитетам по осуществлению профсоюзного контроля за выполнением законодательства о труде; проводились семинарские занятия, консультации; оказывалось содействие в решении конкретных вопросов.

За 2018 год профсоюзными комитетами проведено 84 проверки выполнения законодательства о труде, внесено 26 предложений об устранении нарушений; на заседаниях профкомов рассмотрено 78 вопросов выполнения трудового законодательства; произведены выплаты на сумму 191,1 тыс. руб., защищены трудовые права 242 человек.

Вместе с тем, наличие нарушений действующего законодательства о труде вызывает необходимость активизации этой работы.

Лучшая первичка

11 февраля Сергей Лесовой вручил Почетную грамоту Совета ПРОФДОНЖЕЛ первичной профсоюзной организации вагонного депо Дебальцево-Сортировочное как победителю смотра-конкурса на лучшую первичку по итогам 2018 года.

Изучив предоставленные материалы по основным номинациям смотра-конкурса, конкурсная комиссия отметила, что в отчетный период первичной профсоюзной организацией вагонного депо Дебальцево-Сортировочное проводилась активная работа по правовой защите членов профсоюза. Большое внимание профком уделял вопросам охраны труда и производственного быта. Хорошо представлена организационная работа профсоюзного комитета и молодежного совета, обучение профактива.

Конкурсной комиссией была высоко оценена культурно-массовая и спортивная работа, а также информационная работа. Профком вагонного депо Дебальцево-Сортировочное один из немногих возобновил выпуск профсоюзного вестника «Будни профкома».

В итоге профсоюзная организация ПРОФДОНЖЕЛ вагонного депо Дебальцево-Сортировочное (председатель Н.Н. Тарадюк) стала победителем смотра-конкурса. В соответствии с Положением о конкурсе профсоюзная организация награждена почетной грамотой Совета ПРОФДОНЖЕЛ и денежной премией на поощрение профактива.

«Локомотив» лидирует

По итогам 15 туров первенства г. Донецка по мини-футболу 2018/2019 гг. (вторая лига) команда «Локомотив» (г. Иловайск) занимает первую строчку турнирной таблицы, имея в своем активе 42 очка.

Для проведения тренировочных занятий игроки сборной футбольной команды «Локомотив» ГП ДЖД (члены ПРОФДОНЖЕЛ) могут бесплатно посещать спортивные залы, находящиеся на балансе дороги (до 14 раз в месяц). А выступают футболисты «Локомотива» в новой экипировочной форме, пошитой специально для нашей команды по совместному решению руководства дороги и Президиума Совета ПРОФДОНЖЕЛ.

Приглашает «Приморье»

Продолжается санаторно-курортное оздоровление работников ГП «Донецкая железная дорога» - членов ПРОФДОНЖЕЛ в климатическом санатории «Приморье» (Россия, Республика Крым, г. Евпатория).

Санаторно-курортное лечение организовано в 12 заездов с 15.10.2018 г. по 01.06.2019 г. Продолжительность заезда – 15 дней.

На сегодняшний день в санатории оздоровились 64 человека, в том числе 6 пенсионеров. Отметим, совместными решениями руководства ГП «Донецкая железная дорога» и президиума Совета ПРОФДОНЖЕЛ оздоровление пенсионеров-железнодорожников организовано за счет средств дороги – в санатории они отдыхают бесплатно.

По вопросам приобретения путевок следует обращаться в первичные профсоюзные организации обособленных или структурных подразделений дороги.

Молодежный совет подвел итоги работы

На заседании Молодежного совета Профсоюза работников Донецкой железной дороги подведены итоги работы молодежной организации в 2018 году.

Перед молодыми лидерами выступил заместитель председателя профсоюза - главный технический инспектор труда Совета ПРОФДОНЖЕЛ с информацией о работе профсоюза сегодня.

Заведующая отделом организационной и кадровой работы Совета профсоюза напомнила членам выборного органа о мероприятиях, которые были реализованы Молодежным советом в прошлом году, и призвала активизировать работу на местах.



Председатель Молодежного совета ПРОФДОНЖЕЛ проинформировал собравшихся о мероприятиях, запланированных Молодежным советом Федерации профсоюзов ДНР

на первое полугодие 2019 г. С учетом этого участниками заседания был утвержден план работы Молодежного совета ПРОФДОНЖЕЛ на 2019 год.

В ходе заседания чле-

ны Молодежного совета подняли ряд проблемных вопросов, среди которых выдача спецодежды в обособленных подразделениях дороги, учебные отпуска и другие.

Славные защитники Отечества – гордость дороги

Смелые, мужественные, отважные... По случаю Дня защитника Отечества 20 наших коллег - железнодорожников представлены к награждению Почетной грамотой Министерства транспорта ДНР и Почетной грамотой генерального директора ГП «Донецкая железная дорога».

Среди представленных к награждению Почетной грамотой Министерства транспорта ДНР – электромеханик (тяговой подстанции) участка III группы тяговой подстанции Криничная III группы Иловайской дистанции электроснабжения Александр Краевский.

С самого детства родители прививали Александру понимание того, как важно чтить традиции, любить и защищать родную землю. Когда пришло время, он пошел служить в армию. Проходил срочную службу в войсках ПВО в Севастополе.

Сейчас те времена Александр Владимирович вспоминает с улыбкой.

– В армии сначала было тяжело – новое место, новые люди, новые обязанности. Но постепенно привык, потом даже стало нравиться, – рассказывает он. – Там я впервые увидел комплекс С-200. Это зенитно-ракетный комплекс дальнего радиуса действия, предназначенный для обороны от бомбардировщиков и других летательных аппаратов. В мои обязанности входило устанавливать ракеты на пусковые установки. Ракета там была около 10 метров! Их привозили на «Уралах» и другой специальной технике.

После армии Александр Краевский пошел работать на Донецкую железную дорогу. Женится, стал отцом. Жизнь вошла в спокойное, размерен-

ное русло. Но когда война пришла на порог, он не смог остаться в стороне и летом 2014 года вступил в ополчение Донецкой Народной Республики.

– Я не смог принять идеологию украинской власти, которая поливала грязью историю Великой Отечественной войны, отрицала подвиг ветеранов. У меня дед воевал и погиб! И я пошел защищать свои идеалы, – объясняет Александр.

Сначала Александр Краевский воевал в Славянске, по-



Дмитрий ГАРИЧЕВ

сле был направлен в Мариновку, принимал участие в боях за Степановку под Саур-Могилой. Там же получил серьезное ранение.

– Были частые обстрелы, мы не знали когда и что к нам прилетит. Но особенно тяжело было видеть, как гибнут дети, – признается Александр. – На войне были кровь, слезы, горе, но все это научило нас еще больше ценить дружбу, взаимовыручку. Мы научились радоваться малому и шутить, когда хочется плакать.

В январе 2015 года Александр вернулся домой – ранение давало о себе знать – и продолжил работу на Донецкой железной дороге.

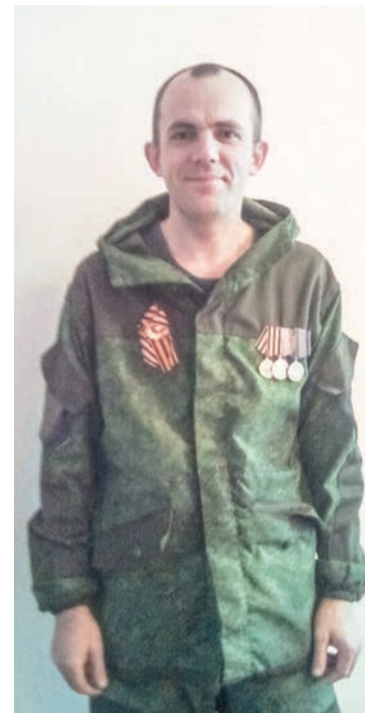
Электромеханик участка I группы бригады СЦБ станции Горловка Иловайской дистанции сигнализации и связи Николай Вильчик в юности служил в железнодорожных войсках, был направлен на строительство восточного участка БАМА.

– Это был один из самых сложных участков, – вспоминает Николай Анатольевич. – Мы возводили мосты среди непроходимых болот. Было очень нелегко, но трудности нас закаляли.

Уже пять лет и дом, и работа Николая Вильчика находятся на передовой. Он живет недалеко от станции Горловка, и даже в самые горячие 2014-2015 годы после обстрелов приходил на свой пост, чтобы осмотреть повреждения.

– Было крайне важно сохранить оборудование и в случае возгорания максимально быстро все потушить, – поясняет он. – Когда вышли на работу, это был февраль 2015 года, на станцию было страшно смо-

треть: весь контактный провод лежал на земле, повреждены устройства, стрелочные переводы, верхнее строение пути. Мы взялись за восстановление, работали очень сплоченно. Было сделано очень много, но не меньше дел у нас впереди.



Александр КРАЕВСКИЙ

За самоотверженный труд и мужество, проявленные при выполнении профессиональных обязанностей, Николай Вильчик представлен к награждению Почетной грамотой Министерства транспорта ДНР.

Не оставил свое рабочее место во время активных боев и бригадир (освобожденный) по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений 5 разряда мостовой бригады Донецкой дистанции пути Дмитрий Гаричев.

Дмитрий Владимирович живет и работает в одном из самых обстреливаемых районов города. В его дом было прямое попадание.

– Дома было опасно – обстреливали, – вспоминает он. – На работу ехать тоже страшно, но нужно. Если не ты, то кто? Несмотря на обстрелы, работу нужно было выполнять.

За период работы в Донецкой дистанции пути Дмитрий Гаричев проявил себя инициативным работником, квалифицированным специалистом, который всегда готов взять на себя ответственность и оперативно принять решение при возникновении нестандартных ситуаций.

К награждению Почетной грамотой ГП «Донецкая железная дорога» представлен машинист автомотрисы 6 разряда контактной сети Донецк (3 группы) Ясиноватской дистанции электроснабжения Александр Середин. Вместе с друзьями и знакомыми он в 2014 году пошел в народное ополчение Донецкой Народной Республики.

– Я, ни на секунду не задумываясь, вступил в ополчение, – рассказывает Александр Середин. – Попал стрелком в батальон «Восток». Охраняли блокпосты, участвовали в боях в районе Ясиноватского поста ГАИ – наши позиции там часто обстреливали. Мы следили за передвижением противника, чтобы не допустить с их стороны попытки прорыва.

Сегодня Александр Середин продолжает трудиться на Донецкой железной дороге. Коллеги отзываются о нем, как о верном товарище и высококлассном специалисте.

Елена СУШКОВА

Они сражались за Родину: в память о героях-железнодорожниках



Начиная с 2014 года, на Донецкой железной дороге ведется работа по увековечиванию памяти коллег – защитников Донецкой Народной Республики. В обособленных и структурных подразделениях установлены мемориальные доски и памятные знаки, оформлены тематические экспозиции.

«Вечная память погибшим железнодорожникам при освобождении Родного края. Помним. Скорбим» – такие слова высечены на мемориальной доске, установленной на административном здании Путевой машинной станции №191 в Иловайске. Она установлена в память о коллегах-путейцах, сложивших голову в боях за Донбасс. Монтер пути Игорь Васильевич Труфанов был расстрелян в плену 26 августа 2014 года, монтер пути Александр

Михайлович Костров погиб 10 апреля 2017 года.

На здании Ясиноватской дирекции ГП ДЖД установлены мемориальные доски в память о проводниках пассажирских вагонов вагонного депо Донецк – иловайчанине Сергее Тодорюке и жителе Макеевки Михаиле Новосельцеве. Оба они более 20 лет проработали на Донецкой магистрали, и оба, не раздумывая, вступили в ряды народного ополчения. Сергей Васильевич Тодорюк героически погиб в боях за освобождение Иловайска 27 августа 2014 года. Михаил Викторович Новосельцев был смертельно ранен 31 января 2015 года при взятии блок-поста вблизи пгт. Чернухино Перевальского района Луганской области.

На территории локомотивного депо

В День защитника Отечества мы адресуем слова глубокой признательности всем, кто в эти нелегкие годы встал на защиту нашей молодой Республики, и чтим память тех, кто отдал свою жизнь за свободу родного края.

Иловайск рядом с мемориалом погибшим воинам-локомотивщикам, установленным в честь 60-летия Победы в Великой Отечественной войне, находится могила ополченцу Александру «Морису», героически погибшему при обороне Иловайска 19 августа 2014 года.

На производственном здании участка механизации Иловайской дистанции пути установлена мемориальная доска в память о машинисте железнодорожно-строительных работ Дмитрии Горшкове. В самом начале войны он пошел в ополчение и в июле 2014 года сложил голову в боях под Кожевней Шахтерского района.

На здании Дебальцевского отделения службы материально-технического обеспечения установлена мемориальная доска в память о Николае Жабко, героически погибшем при обороне города 26 июля 2014 года.

На памятных знаках, установленных на территории вагонного депо Дебальцево-Сортировочное, увековечены имена Сергея Свистунова, Александра Краснобаева, Владимира Майдюка, Юрия Конопацкого, Вадима Гаврилюка, Николая Петренко, погибших в 2014-2015 годах.

Мемориальная плита, установленная на центральной аллее Дебальцев-

ской дистанции пути, хранит память о герое-ополченце, бригадире пути Андрее Босяченко. В 2014 году он пошел защищать Донбас и пропал без вести. По полученным сведениям, Андрей Босяченко был расстрелян карателями 15 августа 2014 года.

В память о деповчанах-ополченцах, погибших в боях за Донбасс, установлена мемориальная доска в локомотивном депо Ясиноватая. Машинист тепловоза, ветеран-афганец, командир взвода ополчения батальона «Восток» Олег Гришин героически погиб в боях за Саур-Могилу. Посмертно ему было присвоено звание Героя ДНР. Помощник машиниста электровоза Кирилл Воронин принимал участие в боях по защите территории ДНР в составе народного ополчения. В возрасте 28 лет он погиб в боях под Маринкой. Мастер кранового цеха Константин Степанов тоже воевал в составе народного ополчения. Погиб в январе 2015 года под Еленовкой.

Всего за время военного конфликта в Донецкой Народной Республике погибли 80 железнодорожников, 140 получили ранения в результате боевых действий. Непосредственно на рабочем месте пострадали 45 работников Донецкой железной дороги, 9 из них погибли.

Горький вкус афганской войны

Ветераны необъявленной войны. Так нередко называют тех, кому довелось принять боевое крещение в краю огня и песка – Афганистане. 15 февраля исполнилось 30 лет с того дня, когда последний солдат Ограниченного контингента советских войск покинул эту горячую землю.

Сегодня на Донецкой железной дороге трудятся 58 воинов-интернационалистов, которые в период с 1979 по 1989 год проходили службу в Ограниченном контингенте советских войск в Афганистане. Еще 17 железнодорожников-участников афганской войны в разные годы ушли на заслуженный отдых. Служба в ДРА ни для кого не прошла бесследно. Она до сих пор дает о себе знать тяжелыми воспоминаниями, а кому-то и старыми ранами.

В преддверии памятной даты в обособленных и структурных подразделениях Донецкой железной дороги чувствовали воинов-интернационалистов. От имени многотысячного коллектива дороги ветеранов-афганцев поздравили генеральный директор ГП ДЖД Владимир Кабаций и главный инженер – первый заместитель генерального директора Александр Петренко. «Сердечно поздравляем вас с 30-летием вывода советских войск из Афганистана, – говорится в обращении. – Высоко ценим и с глубоким уважением относимся к вам как воинам, честно выполнившим интернациональный долг в составе Ограниченного контингента советских войск в ДРА. Примите наши искренние пожелания крепкого здоровья, семейного благополучия и мирного неба!»

В канун Дня вывода советских войск из Афганистана корреспондент «Железнодорожника Донбасса» встретился с ветеранами-афганцами: инженером по приемке локомотивного депо Иловайск Сергеем Балюком, старшим мастером заготовительного участка Сергеем Копыловым и слесарем-ремонтником 5 разряда локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское Николаем Долженко.

Иловайчане Сергей Балюк и Сергей Копылов – боевые товарищи-афганцы и просто друзья. В детстве они учились в разных школах, но играли частенько вместе. Любимой игрой, конечно, была «войнушка». У одного в руках – игрушечный пистолет, у другого – автомат. С азартом соревнуясь в меткости и скорости, ребята тогда даже не предполагали, что когда-то им придется взять в руки настоящее оружие.

Сергей Копылов после окончания школы год отработал в топливном цехе локомотивного депо Иловайск, Сергей Балюк проходил обучение в училище. А 4 октября 1981 года их, 18-летних парней, призвали в армию и вскоре направили в Демократическую Республику Афганистан.

– В нашей группе из Донецкой области было 120 человек, – вспоминает Сергей Копылов. – Вместе со мной ехали ребята из Зугрэса, Харцызска, Енакиево, Горловки. Вылетели мы самолетом из Донецкого аэропорта в Ташкент, затем доехали поездом до Самарканда. Там проходили обучение перед Афганом.

– Первое, что бросилось в глаза по прибытии – красота средней Азии: пустыня, горы – природа для нас необычная, – вспоминает Сергей Балюк. – Правда, было непонятно, как жить в новых условиях. Страху поначалу не ощущали никакого, думали, романтика. Это потом мы испытали горький вкус войны, увидели смерть и боль.

После учебки судьба разлучила то-

варищей. Оба, благодаря водительскому опыту, попали в автомобильные войска, но в разные части. Один служил в Кабуле, другой – в Хайратоне.

– Жили мы в полевых условиях, – горько улыбается Сергей Анатольевич Копылов. – Палатки, двухъярусные нары, две буржуйки.... Помыться – целая проблема, особенно зимой. Но нам посчастливилось найти в пустыне источник с горячей водой, и мы стали ездить туда. Мыло не мылилось – каталось, как пластилин, но баня все равно была отменная. И раны заживали быстро!

Быт налаживали постепенно. Со временем палатка превратилась в дом, незнакомые люди – в товарищей, с которыми делили крышу, еду, надежды, переживания. Вместе проводили вечера, слушая песни под гитару, и отмечали праздники – даже Новый год. Наряжали, правда, не елку, а кипарис. Дружили со всеми, но все-таки каждый старался держаться ближе к землякам.

– Мне до сих пор вспоминается перевал Саланг, – рассказывает Сергей Копылов. – Это почти 4 тысячи метров над уровнем моря. Там всегда снег, гололед, сильный ветер. Я ездил на тентованном КамАЗе, который надувало, как парус. Подъем там идет по серпантину. С одной стороны – скала, с другой – обрыв. Две машины еле разъезжаются. Перед выездом – документы обязательно в карман, оружие – на себя. Дверь кабины держали открытой, чтобы в любой момент можно было выпрыгнуть. Весь Саланг в горах металлолома – много там ребят разбилося.

А еще Афганистан научил ценить дружбу и взаимовыручку, дал четкое понимание, что жизнь бесценна в любом возрасте, и что ее очень легко потерять.

– В Афганистане мы все повзрослели, стали мудрее и смекалестее, – говорит Сергей Копылов. – Чтобы остаться в живых, важно было не принимать поспешных, эмоциональных решений. Помню, однажды мы двигались в смешанной колонне, и были с нами ребята из Армении – дембеля уже. На колонну напали. Один из парней вместо того, чтобы укрыться за колесами автомобиля, побежал, и его настигла пуля. Второй тоже ринулся за ним, поливая врагов свинцом из автомата. Мы ему кричали: «Стой!», «Разворачивайся!», «Назад!». Но он никого не слушал. Тоже погиб.

Сергей Копылов пробыл в Афганистане полтора года, его друг Сергей Балюк – два. Уходя на войну 18-летними беззаботными мальчишками, они вернулись в Союз закаленными службой мужчинами.

День возвращения домой «афганцы» помнят в мельчайших подробностях.

– На построении оглашали список тех, кто демобилизуется. И тут моя фамилия! Я был очень рад, конечно, – вспоминает Сергей Балюк. – Уволился я в пятницу и очень хотел поехать домой в субботу, чтобы сходить на танцы. Меня здесь девушка ждала. С еще тремя ребятами из Донецкой области мы прилетели в Ташкент. А в аэропорту людей полно, и билетов нет. Думали, что придется там неделю ждать. Но с нами летел замполит одной



Ветераны-афганцы: инженер по приемке локомотивного депо Иловайск Сергей Балюк и старший мастер заготовительного участка локомотивного депо Иловайск Сергей Копылов

из рот, одессит, он и помог. Летели с пересадкой в Адлере. Приземлились, а в Донецке – снег, мороз, сугробы. Ехать домой пришлось на такси. Обнялся с родителями – и в ДК на танцы!

Сергея Копылова демобилизовали 15 ноября 1983 года.

– Я служил на границе, до Союза было рукой подать – делится он воспоминаниями. – Было нас пятеро: я из Иловайска, один из Енакиево, двое из Харцызска и еще парень из Полтавы. На попутках мы добрались до местного железнодорожного вокзала, купили билеты до Волгограда. Там частник предложил подвезти. Согласился даже до Донецка...

Сейчас у друзей две мечты. Одна – подольше пожить, дожидаться и вынaczyć внуков. Другая – вернуться в Афган, но ненадолго. Посмотреть, как там сейчас, проехаться знакомыми дорогами, еще раз побывать на перевале Саланг и обязательно вернуться домой.

Слесарь-ремонтник 5 разряда локомотивного депо Дебальцево-Пассажирское Николай Долженко службу в Афганистане помнит так, будто это было вчера. Сначала попал в Витебске в карантин, затем в составе витебской дивизии оказался в Кабуле.

– Сначала нас всех построили, как вновь прибывших, – вспоминает Николай Иванович. – А в тот же самолет, которым мы прилетели, дембеля садились. И вот они проходят мимо нас строем: все при параде, с медалями, орденами. Мы понимали, что они домой возвращаются, а для нас это только начало.

Николай Долженко попал в комендантскую роту – занимались сопровождением машин и операциями по зачистке аулов от бандформирований. Сначала жили в палатках, потом построили модули. Для многих Афганистан стал испытанием. Постоянные опасения за жизнь, нелегкий быт, непривычная погода – ко всему этому пришлось привыкать нашим ребятам.

– В Афганистане я первый раз в жизни почувствовал землетрясение – ощущение ни с чем не сравнимое, – признается Николай. – Такое чувство, будто земля уходит из-под ног. А еще

жара... невыносимая и постоянная. Мы, перед тем как лечь спать после наряда, мочили простыни в бочке с водой, которая всегда стояла посреди модуля, и старались побыстрее уснуть.

А еще Афган научил доверять товарищам, ведь именно они прикрывают твою спину, и дал понимание, что нужно всегда держаться вместе. Старослужащие учили новобранцев быть постоянно бдительными и ни в коем случае не засыпать на посту, ведь такая оплошность могла стоить жизни целой роте.

– Это была чужая страна, чужие люди, чужие нравы, – рассказывает Николай Долженко. – Но мы должны были уважать и чтить их традиции. Например, когда местные молились, нам нельзя было смотреть в их сторону, однако по окончании ритуала любой мог взять оружие и выстрелить нам в спину. Еще нашим колоннам нельзя было останавливаться возле кладбищ – для них это святое место. Еще нельзя было даже во время зачисток заходить на женскую половину, хотя это не мешало там прятаться боевикам. А однажды посреди дороги увидели чайник. Ребята удивились, что хороший. Потом оказалось, что под ним был заложен фугас.

Нередко нашим военным помогали местные жители, информировали о том, что в их поселении или в доме находится враг. Делали, конечно, это скрытно, потому что боялись за себя и свою семью.

– Во время операций первыми всегда шли разведчики, – вспоминает Николай Иванович. – Если все было спокойно, мы просто осматривали все дома. Но бывало, что по нам начинали стрелять из аула, и тогда начиналась полная зачистка.

Николай Долженко прослужил в Афганистане больше двух лет. Вернулся домой в июле 1984 года, как раз к своему дню рождения.

В 1989 году после почти десяти лет войны с моджахедами советские воины ушли из Афганистана. Ушли с высоко поднятыми знаменами, и их подвиг, как и блеск боевых наград, с годами не становится тусклее.

Елена СУШКОВА

Истинная история таможенника Верещагина



Перепробовав несколько других актеров, режиссер понял, что никого не может найти под задуманный образ, и отправился к Павлу Луспекаеву. К тому времени актер заказал специальные протезы, имитирующие стопы, и заново учился ходить.

Мотыль предлагал переписать сценарий, сделать Верещагина инвалидом Первой мировой или раненого в обе ноги бандитами. Но Луспекаев наотрез отказался и все делал сам. При малейшей возможности он старался доказать всем, что не хуже других.

Съемки в «Белом солнце пустыни» стали для актера счастливым билетом к возвращению в профессию. Но спустя 18 дней после премьеры фильма Павла Борисовича Луспекаева не стало. Роль бесшабашного таможенника Верещагина стала финальным аккордом его творчества.

Прообразом Верещагина был реальный человек – офицер-пограничник Михаил Дмитриевич Поспелов. Сценаристы списали с него героя, а режиссер сделал даже внешне похожим.

Михаил Поспелов родился в 1884 году в Орле. Он отличался вольнодумством, за что с треском вылетел из реального училища. Михаил этому не очень расстроился и поехал попытаться счастья в Тифлисское военное училище. Там желание молодого человека стать военным восприняли благосклонно: образован, смышлен, что касается здоровья – юноша разгибал подковы и мог подпоясаться ломом.

После окончания училища Поспелов получил назначение в Либавский пехот-

ный полк, но вскоре добился перевода в пограничную стражу на среднеазиатскую границу. В то время как офицеры стремились закрепиться в губернском или хотя бы уездном городе, поручик Поспелов выхлопотал себе должность начальника богом забытого в горах Копет-Дага Гермабского пограничного поста на самой границе с Персией. К месту несения службы он отбыл вместе с женой и двумя малолетними дочерьми.

Гермабский пограничный отряд контролировал участок в 100 верст. Через границу контрабандными тропами шли караваны, везя чай, ковры, ткани, перегоняя скот. Полудиккие разбойничьи шайки нападали на туркменские поселения, разоряли их, уводили девушек и молодых женщин для продажи в гаремы.

Но все чаще на пути контрабандистов и бандитов как из-под земли появлялся «Красный шайтан Поспел» – такое прозвище получил Михаил за свои роскошные рыжие усы. Под стать себе он подбирал и воспитывал бойцов. Сам он прекрасно стрелял, имел шесть императорских призов за стрельбу и вольтижировку (искусство верховой езды). Этому учил и своих пограничников, добываясь от них виртуозной джигитовки, владения шашкой и стрелковым оружием.

Пограничный пост Поспелов превратил в настоящий оазис. На его территории росли фруктовые деревья, был рукотворный пруд с карпами, по подворью разгуливали индюки.

Революционный 1917-й Поспелов встретил в чине штабс-капитана. Власть слабела, и это чувствовали контрабандисты и бандиты. Учасились

Когда Владимир Мотыль дописывал в сценарии «Белого солнца пустыни» образ таможенника Верещагина, Павел Луспекаев о работе даже не мечтал – с 1 марта 1965 года в его трудовой книжке значилась запись: «Уволен с работы в связи с переходом на пенсию по причине инвалидности». После четырех операций у актера остались от ступней только пятки.

налеты на приграничные русские и туркменские поселения, все более кровавыми становились схватки пограничников с нарушителями границы. В марте 1917-го Поспелов уехал в Ашхабад и вернулся оттуда с пулеметом «Льюис», ручными гранатами и невиданным доселе бомбометом.

Но опасность подстерегала начальника заставы не только со стороны контрабандистов. После октябрьских событий солдаты и вахмистры стали уходить кто к Деникину, кто за кордон, кто домой делить землю.

Казармы опустели. На Гермабском посту остались лишь Поспелов с семьей и один из переводчиков. Михаил перенес в дом все имевшееся на посту оружие, проверил, как жена стреляет из винтовки и метает гранаты, укрепил ставни и двери, натянул на окна противогранатные сетки, поставил у окна пулемет, у дверей – бомбомет и занял оборону.

Несколько раз к дому подходили банды, но штурмовать «крепость» не решился никто. Сам начальник гарнизона пил самогонку и мрачно посылал представителей всевозможных «армий» и «республик», предлагавших ему «послужить родине и отечеству». Не ушел он и в Персию, как предлагали некоторые. На вопросы, чего он еще ждет, отвечал: «Границу охранять буду, когда время придет».

К середине 1919 года Красная Армия взяла Ашхабад и начала наводить порядок. Не дожидаясь, пока новая власть доберется до его медвежьего угла, Поспелов поехал по окрестным аулам и стал набирать добровольцев в пограничный отряд.

Набрав 50 человек, он стал обучать их владению оружием и азам несения пограничной службы. Кормил отряд Поспелов за свой счет, продав для этого в Персии купленные еще в царские времена дорогие ручной работы ковры.

Когда в декабре 1919 года из Ашхабада прибыл комиссар с целью восстановления Гермабской погранзаставы, его встретили сияющие чистотой казармы, оружие, стоящее в пирамидках, а на плачу дымилась походная кухня с борщом.

Поспелов доложил, что гермабский погранотряд несет охрану государственной границы, происшествий нет и предоставил приемо-сдаточную ведомость, в которой было перечислено все имеющееся на посту оружие и имущество вплоть до последней подковы. Пораженный комиссар решил ничего не менять и назначил бывшего штабс-капитана командиром пограничного батальона.

В 1921 году Поспелов был назначен командиром пограничного полка и отвечал уже за всю советско-персидскую границу. Главной его задачей была борьба с басмачами и недопущение прорыва из-за кордона на территорию РСФСР вооруженных банд. Поспелов создавал летучие кавалерийские отряды, и теперь уже по всей линии персидско-советской границы бандиты зывали к Аллаху, чтобы тот покарал Красного шайтана и его джигитов-пограничников.

В 1923 году командиру пришлось сдать полк – его назначили начальником учебно-пограничной школы, одной из первых в Туркменистане.

В 1925 году Поспелов ушел в бессрочный отпуск по достижению предельного возраста, но принимал активное участие в разгроме басмаческих банд. Его миновали лихолетья 30-х годов – в это время он трудился в управлении пожарной охраны Узбекской ССР.

В 1941-м бывшему пограничнику исполнилось 57 лет, и он уже не подлежал призыву по возрасту.

Умер персональный пенсионер УзССР полковник Поспелов в Ташкенте в 1962 году.

					Гроза за поров				
Часть лошади	Максим Горький	Наезженная дорога	... недоверия		Дом, приют	Приложение к ступе	Малая планета	Конкурент «Арабики»	
			Протопанная дорожка				Колесо, ремень	И Репин, и Муромец	
	Вытянутый холм	Русский писатель	«Закуска» для кобылы	Тебе - ... мне - корешки					
	Труженник обеденного стола	Камю, роман			Ион со знаком «-»	Деньги на Поле чудес			
				Швейная принадлежность				Отметка	
Лицевая часть		Специальность ученого				Закуска из кабачков			
				Татары			Разменная монета Анголы	Юрий по-польски	
Бедренная кость		Сосуд Архимеда				Ковбойская водка			

От сосиски до ездового робота

В конце прошлого года вышла в свет очередная редакция Книги рекордов Гиннеса-2019. И конечно же, среди ее новых рекордсменов – представители сильного пола.

- Житель Германии Мирко Ханаен преодолел 50-метровую дистанцию за 8,55 секунды, надев роликовые коньки на руки.
- Ивен Унгар из Канады совершил самый высокий прыжок из положения стоя, запрыгнув с места на высоту 1,616 метра.
- 28-летний ирландец Барри Джон Кроу всего за минуту изготовил 78 сосисок. Ранее попала в Книгу рекордов Гиннеса самая длинная сосиска – 59,14 км. За 3 дня ее приготовили в Великобритании.
- Британский инженер Мэтт Дентон является создателем самого большого в мире шестиногого ездового робота. Робот весит почти две тонны, а размеры его составляют 2,8 м в высоту и 5 м в ширину.
- Райан Луни из Северной Ирландии за одну минуту совершил 14 обратных сальто, выдувая изо рта огонь. Со своим номером 22-летний Лунн вошел в полуфинал популярного телешоу «Воин-индзя».
- 26-летний британец Том Багналл собрал самый быстрый реактивный карт в мире. Его транспортное средство способно разогнаться до 181 км/час.
- Нападающий ПСЖ и сборной Франции 19-летний Килиан Мбаппе стал самым молодым автором гола в полуфинале Лиги чемпионов и самым молодым номинантом на премию лучшему футболисту мира «Золотой мяч».
- Пожарный-спасатель из Бобруйска Евгений Лось попал в Книгу рекордов Гиннеса благодаря спортивному достижению. За минуту он отжался на брусьях 67 раз с параллельным весом в 18 кг 200 г.
- Пятилетний житель Чечни Рахим Куриев установил мировой рекорд, отжавшись за 2,5 часа 3202 раза. Пока юный спортсмен претендует на внесение в Книгу рекордов России.

Ответы на сканворд
 По горизонталу: Пешков, Клузма, Кряк, Трота, Вершки, Чума, Кол, Перед, Нит-
 ку, Хумик, Левя, Мосол, Орда, Ванна, Джин.
 По вертикали: Крул, Едок, Шлях, Чехов, Удла, Вонум, Антон, Крое, Икра, Пест.
 Икар, Клад, Шкуе, Мокко, Ежу, Илья.