



Иловайску присвоено почетное звание «Город воинской славы»

2019 год для Иловайска – особенный. В честь 150-летия со дня основания и пятилетней годовщины обороны города за мужество, стойкость и массовый героизм, проявленные защитниками в борьбе за свободу и независимость Донецкой Народной Республики, Указом Главы ДНР от 31 августа 2019 г. № 279 Иловайску присвоено почетное звание «Город воинской славы».

События августа 2014 года навсегда вписали в летопись Иловайска трагические страницы, повествующие о патриотизме, преданности и подвиге людей. Пять лет назад в городе и его окрестностях произошло одно из самых крупных сражений войны в Донбассе. На поле боя сложили головы 29 ополченцев, под обстрелами и от рук карателей погибли 74 мирных жителя.

По данным специального доклада ООН, в ходе боевых действий с 7 по 28 августа 2014 года Иловайск подвергался ежедневным обстрелам. В результате боевых действий город остался без воды, газа, электроэнергии, значительная часть жилого фонда, предприятия и учреждения были повреждены или

разрушены.

Огромный ущерб был нанесен инфраструктуре железной дороги. Разрушениям подверглись абсолютно все предприятия Иловайского узла. Были полностью или частично разрушены верхнее строение пути, десятки стрелочных переводов, устройства СЦБ и связи. Обстрелами было повреждено около 80% контактной сети, разбиты силовые и тяговые трансформаторы, вагоны и локомотивы.

Несмотря на смертельную опасность, многие иловайчане не покинули город. Более трех недель им пришлось просидеть в бомбоубежищах и подвалах. Но были и те, кто даже после начала обстрелов города продолжали

оставаться на рабочих местах.

Водопроводные сети города, по которым подается вода потребителям, состоят на балансе ГП «Донецкая железная дорога». Поэтому и во время боевых действий, и после их окончания основная часть работ по поддержанию их в работоспособном состоянии выполнялась специалистами СМЭУ Иловайск. Они подавали воду в город столько, сколько это было возможно.

– Во время первого обстрела был перебит один из четырех основных водоводов, – рассказал мастер цеха водоснабжения СМЭУ-7 Евгений Задоя. – Наша бригада выехала, чтобы отремонтировать повреждения, а в это время снова начался обстрел. Задвижку на поврежденной трубе мы закрыли, и вода поступала в город по оставшимся водоводам. В таком режиме работали до 20 августа, пока не перебили основную линию водопровода. Труба была повреждена выше задвижки, поэтому перекрыть воду стало невозможным. С этого момента водоснабжение города прекратилось.

Как только боевые действия закон-

чились, начался ремонт водопровода. Уже 30 августа Евгений Задоя вместе с тремя коллегами приступил к работе, чуть позже к ним присоединились вернувшиеся специалисты, помогли местные жители.

– Материалы и запчасти мы использовали свои, – рассказал Евгений Александрович. – До начала активной фазы боевых действий мы успели спрятать инструменты, ну а металлолом после обстрелов повсюду хватало – нужные куски металла мы вырезали и ремонтировали водопровод.

Во второй половине сентября Иловайск уже полностью получал воду. Качество воды также контролировалось специалистами дороги.

– По линии гуманитарной помощи мы получили очень качественный гипохлорид натрия, – рассказала заведующая измерительной химико-бактериологической лабораторией СМЭУ-7 Светлана Костромина. – После восстановления водоснабжения провели обеззараживание воды в резервуарах и в системе транспортировки.

(Окончание на стр.5)

Подведены итоги выполнения обязательств колдоговора в I полугодии 2019 года



На заседании выступили генеральный директор ГП «Донецкая железная дорога» Владимир Кабаций и заместитель председателя ПРОФДОНЖЕЛ Андрей Писаренкин.

Докладывая о работе предприятия в I полугодии 2019 года, Владимир Кабаций отметил, что в отчетном периоде дорога столкнулась с проблемами, связанными с несвоевременной оплатой услуг со стороны основных грузоотправителей. Начиная с апреля текущего года, установилась стойкая тенденция снижения объемов работы. Такая ситуация, в первую очередь, отразилась на несоблюдении сроков выплаты заработной платы, установленных пунктом 3.9 коллективного договора.

– При этом мы не пошли на непопулярные методы вывода работников на простой, – подчеркнул генеральный директор. – Дорога направила максимум усилий для выполнения взятых обязательств, сохранив все основные доплаты и надбавки. Среднемесячная заработная плата в I полугодии составила 13154 рос. руб., что на 3042 рос. руб. (на 30%) выше уровня прошлого года.

По информации Владимира Кабация, работая в сложнейших условиях, дорога обеспечила перевозку всех предъявленных грузов. Было отправлено 7,8 млн тонн грузов, что ниже аналогичного периода прошлого года на 0,6 млн тонн. По не зависящим от дороги причинам среднесуточная погрузка сложилась на уровне 43,1 тыс. тонн. Пассажирооборот составил 16,6 млн пасс.-км. За отчетный период было перевезено 699 тыс. человек, в т.ч. в пригородном сообщении – 628 тыс., в дальнем сообщении – 71 тыс.

В первом полугодии текущего года выполнен ряд мероприятий, направленных на повышение социальной

защищенности работников дороги и мотивации их труда. С января введено в действие Положение «О порядке установления и выплаты доплат за совмещение профессий (должностей), увеличение объема выполняемых работ, расширение зоны обслуживания и выполнение обязанностей временно отсутствующего работника». С февраля расширен «Перечень доплат и надбавок к тарифным ставкам и должностным окладам для работников ГП «Донецкая железная дорога». С июня введено Положение о премировании работников ГП «Донецкая железная дорога» за выявление поврежденных вагонов.

Всего на выполнение коллективного договора было израсходовано более 283 млн рос. руб. В том числе на доплаты за работу в ночное время; за работу во вредных и тяжелых условиях труда; за ненормированный рабочий день водителям автотранспортных средств; проводникам пассажирских вагонов, обслуживающим вагоны с угольным отоплением; за работу в условиях разделения рабочего дня на части; за почетное звание; бригадирам из числа рабочих, не освобожденных от основной работы, за руководство бригадой; за совмещение профессий (должностей); за расширение зоны обслуживания или увеличение объема работ; за выполнение обязанностей временно отсутствующего работника; за работу в особо тяжелых условиях труда и повышенного риска для здоровья (жизни); за работу машинистов локомотивов в одно лицо. Средства также направлялись на выплату надбавок: за выслугу лет; за классность водителям (1 и 2 класса); машинистам локомотивов, имеющим класс квалификации; помощникам машинистов, имеющим право управления локомотивом; за выполнение особо

27 августа состоялось заседание президиума Совета Профсоюза работников Донецкой железной дороги, на котором были рассмотрены итоги выполнения обязательств коллективного договора между руководством дороги и Советом ПРОФДОНЖЕЛ за первые 6 месяцев 2019 года.

важных работ на срок их проведения; за высокое профессиональное мастерство; за высокие достижения в труде; за работу вахтовым методом; за работу в условиях режимных ограничений.

На реализацию комплексных мероприятий по улучшению условий труда и профилактике производственного травматизма в первом полугодии 2019г. израсходовано порядка 36 млн рос. руб., в том числе: на устранение влияния на работников опасных и вредных производственных факторов на рабочих местах – почти 27 млн рос. руб. Проведена аттестация рабочих мест по условиям труда на сумму 86 тыс. рос. руб. На обеспечение спецодеждой работников дороги израсходовано почти 12 млн рос. руб.

– Работа по выполнению обязательств коллективного договора будет продолжаться и в дальнейшем, – заверил генеральный директор. – При поддержке трудового коллектива дорога справится со всеми поставленными задачами, мы приложим все усилия для приумножения достигнутых результатов.

Заместитель председателя ПРОФДОНЖЕЛ Андрей Писаренкин проинформировал, что в течение I полугодия 2019 года было принято 14 совместных постановлений руководства дороги и президиума Совета ПРОФДОНЖЕЛ по внесению 35 дополнений и изменений, расширяющих и регулирующих социальные льготы и гарантии работников дороги.

– Несмотря на сложную ситуацию, дорога в основном выполняет взятые на себя обязательства, – сказал он. – Однако из 126 обязательств, включенных в коллективный договор, 13 не выполнены или выполнены не в полном объеме.

В частности, Андрей Писаренкин отметил, что невыполнение отдельных обязательств коллективного договора происходит из-за неоднозначного трактования специалистами норм колдоговора и законодательства о труде и требует выработки единого подхода и совместных разъяснений.

Андрей Писаренкин также доложил, что за первое полугодие работникам, которые выходят на пенсию, дорожкой выплачено единовременное пособие в размере 2,8 млн рос. руб.; компенсированы расходы по организации похорон работников и пенсионеров дороги в размере 1,2 млн рос. руб. На проведе-

ние дорожных спортивно-массовых мероприятий и на участие команд дороги в спартакиадах и чемпионатах Республики израсходована 61 тыс. рос. руб. Перечислены средства ПРОФДОНЖЕЛ на культурно-массовую и физкультурно-оздоровительную работу в размере 7,7 млн рос. руб.

На оказание материальной помощи нуждающимся членам профсоюза было направлено 2,9 млн рос. руб., из них 1,8 млн рос. руб. – за счет средств профсоюзного бюджета.

За счет средств, направленных на культурно-массовую и физкультурно-оздоровительную работу, а также за счет средств профсоюзного бюджета ПРОФДОНЖЕЛ в отчетном периоде организовано оздоровление 100 детей в детском оздоровительном лагере им Ю.А. Гагарина (г. Евпатория), 54-х работников-членов профсоюза и членов их семей в пансионате «Крымская весна» (г. Судак), 18-ти человек в отеле «Есенин» (Краснодарский край), 130-ти работников-членов профсоюза в клиническом санатории «Приморье» (г. Евпатория).

На реализацию посещения работниками дороги-членами профсоюза плавательных бассейнов, тренажерных и боксерских залов на площадях ДФСК «Локомотив» в отчетном периоде было направлено 1,1 млн рос. руб.

Для осуществления работы по защите трудовых прав работников главным правовым инспектором труда ПРОФДОНЖЕЛ проведено 13 проверок, по результатам которых в адрес руководителей обособленных предприятий направлены представления об устранении выявленных нарушений, благодаря чему произведены полагающиеся 607-ми работникам выплаты на сумму 521 тыс. рос. руб., отменено 2 незаконных приказа о привлечении работников к дисциплинарной ответственности.

В отчетном периоде профсоюзными комитетами внесено 13 предложений об устранении нарушений, по которым произведены выплаты на сумму 312 тыс. рос. руб.; защищены трудовые права 272 человек.

По результатам заседания президиумом ПРОФДОНЖЕЛ было принято постановление «О выполнении обязательств коллективного договора между руководством дороги и Советом Профсоюза работников Донецкой железной дороги в I полугодии 2019 года».

Компьютерные технологии на страже безопасности движения

На Донецкой железной дороге эффективно используется система АСДК-Б, которая по своим техническим характеристикам полностью соответствует лучшим зарубежным аналогам.

Решение задач сокращения эксплуатационных расходов, повышения безопасности движения на железнодорожном транспорте в современных условиях невозможно без использования новейших компьютерных и микропроцессорных систем, одной из которых является подсистема базовая АСДК-Б.

– Она предназначена для замены устаревших комплексов ПОНАБ и ДИСК, – рас-

сказал начальник службы вагонного хозяйства ГП «Донецкая железная дорога» Вадим Федченко. – В отличие от предыдущего оборудования, аналогичного по функциональному назначению, АСДК-Б позволяет достичь более высокой достоверности результатов контроля буксовых узлов, обеспечить улучшение условий и повышение производительности труда обслуживающего персонала.

АСДК-Б представляет собой стационарный комплекс телеметрической аппаратуры, размещаемой вдоль железнодорожного полотна. Система предназначена для обнаружения перегретых буксовых узлов проходящих по нему поездов, передачи и регистрации на станции информации о количестве и расположении таких буксовых узлов в прошедшем поезде.

– Базовая подсистема АСДК-Б автоматически распознает перегретые буксовые узлы в результате оценки температуры шейки оси колеса, – пояснил Вадим Федченко. – По

данным дистанционного контроля, информация о наличии таких буксовых узлов в поезде с указанием порядкового номера и стороны подвижной единицы передается на станцию и регистрируется в аппаратуре станционного пульта контроля и сигнализации.

С начала 2019 года подсистемой базовой АСДК-Б проконтролировано 18185 поездов, получено 94 сообщения о наличии нагрева буксовых узлов, 3 из которых подтвердились.

На данный момент базовая подсистема АСДК-Б установлена на участках обслуживания вагонного депо Иловайск, а

также на перегонах Макеевка-пасс.-Криничная (нечетное направление), Харцызск-Иловыйск (нечетное направление), Квашино-Амвросиевка (четное направление), Кутейниково-Амвросиевка (нечетное направление).

В настоящее время в мире на железных дорогах существует множество конструкций детекторов горячих букс, разница между которыми заключается в типе применяемых приемников инфракрасного излучения, устройстве и размещении рабочих камер с оборудованием, а также способах обработки и передачи информации.

Главные векторы работы службы – восстановление и модернизация



В этом году силами Ясиноватской дистанции электроснабжения восстановлено питание контактной сети участка Ясиноватая-Макеевка-Пассажирская и станции Ясиноватая после повреждения оборудования тяговой подстанции Ясиноватая в ходе боевых действий. Был отремонтирован тяговый трансформатор ТРДП-16000/35 ЖУ1 на мощностях Технической Единицы «Электроремонт» Республиканского Предприятия «Энергия Донбасса» с последующей его установкой и вводом в работу. Также специалистами Ясиноватской дистанции электроснабжения были выполнены работы по восстановлению поврежденного оборудования распределительного устройства 35 кВ тяговой подстанции Ясиноватая. Эта работа позволила повысить надежность электроснабжения тяги поездов, увеличить пропускную способность участка, а также в зимний период стало возможно осуществлять профилактический подогрев контактной сети для устранения гололедных образований при сложных метеословиях.

Специалистами района контактной сети Донецк и района контактной сети Еленовка Ясиноватской дистанции электроснабжения восстановлены устройства контактной сети на перегоне Доля-Мандрыкино, станции Мандрыкино, перегона Мандрыкино-Рутченково, станции Рутченково. Коллективом района электроснабжения Ясиноватая произведены работы по восстановлению электроснабжения узла Ясиноватая, заменены кабельные линии 6 кВ общей протяженностью 859 м.

Благодаря усилиям работников Ясиноватской дистанции электроснабжения стабильная подача электроэнергии обеспечена не только для предприятий дороги, но и для населения. Проведены работы по реконструкции ряда сетей электроснабжения жителей станций Рутченково, Еленовка и Мушкетово. Ведутся работы по реконструкции устройств элек-

троснабжения поселка Донецк Северный. В ходе выполнения всех вышеуказанных работ блестящими организаторами и профессионалами своего дела показали руководители среднего звена Ясиноватской дистанции электроснабжения: Павленко А.Н. – начальник тяговой подстанции Ясиноватая, Брысьев С.В. – начальник района контактной сети Донецк, Компаниец А.Н. – начальник района электроснабжения Рутченково.

По Иловайской дистанции электроснабжения в первом полугодии 2019 года выполнялись работы по проверке состояния и ремонту контактной подвески с заменой поврежденных деталей контактной сети на участке Криничная-Щебенка. Произведена замена контактного провода по станциям Иловайск, Горловка в объеме 11 км и замена несущего троса по станциям Иловайск, Пантелеймоновка в объеме 4 км. Заменены 715 поврежденных изоляторов на полимерные аналоги. Также уделялось огромное внимание подготовке устройств к работе в грозовой период.

Во втором полугодии планируется восстановление контактной сети по четному пути перегона Пантелеймоновка-Горловка в объеме 1,5 км. Указанные работы будут выполнены после окончания ремонта смешанного моста 1122км ПК9, расположенного на данном перегоне. По станции Иловайск в Южном парке прибытия и Южном парке отправления планируется замена 6 км несущего троса.

В настоящее время по тяговой подстанции Иловайск осуществляются работы по установке и вводу в эксплуатацию силового трансформатора, поврежденного в результате боевых действий. В результате боевых действий в 2014 году тяговая подстанция Иловайск была практически полностью разрушена и в связи с отсутствием силового трансформатора была восстановлена не в полном объеме. В 2019 году дорога заключила договор с РП «Энергия Донбасса» на ре-

Благодаря вкладу энергетиков в общий результат Донецкая железная дорога не только устояла в самые сложные времена, но и развивается сегодня. Службой электроснабжения осуществляется большой объем работ по восстановлению контактной сети и оборудования, поврежденных в ходе боевых действий. Возвращаются под электротягу участки дороги, проводится реконструкция и модернизация энергетических объектов, внедряются современные эффективные технологии.

монт силового трансформатора ТДТНГЭ-20000/110/27,5кВ/10кВ тяговой подстанции Иловайск, и 29 июля он был доставлен после ремонта.

После включения трансформатора в работу на тяговой подстанции Иловайск будет приведена к установленным требованиям надежность электроснабжения электротяги переменного тока – к особой группе 1-й категории.

Говоря о важности восстановления силового трансформатора ТДТНГЭ-20000/110/27,5кВ/10кВ, хотелось бы отметить, что тяговая подстанция стыкования постоянного и переменного родов тока железнодорожного узла Иловайск обеспечивает прием, обработку и отправление грузовых и пассажирских поездов из Российской Федерации (переменный ток) и обратно. Помимо этого, подстанция обеспечивает электроснабжение железнодорожных предприятий станции Иловайск, очистных сооружений и насосную станцию подачи питьевой воды для жителей и предприятий города Иловайска, населенные пункты Грабское и Агрономическое, значительную часть жилых домов города Иловайска, общеобразовательную школу № 14, а также резервирует трансформаторные подстанции Харцызского ЭЭС.

Особо хочу сказать о самоотдаче наших энергетиков. Так, 28 августа с 5 часов 27 минут в течение 8 минут по тяговой подстанции Иловайск Иловайской дистанции электроснабжения произошло трехкратное отключение масляного выключателя МКП-110кВ ввода «Авангард» от замыкания на землю ВЛ-110кВ и срабатывания земляной защиты 1, 2, 4 ступеней, в результате чего были повреждены контактные группы фазы «С» масляного выключателя. Данная ВЛ-110кВ «Иловайск-тяговая - Авангард» находится на балансе РП «Региональная энергопоставляющая компания».

Бригада Иловайской дистанции электроснабжения под руководством начальника ремонтно-ревизионного участка В.Ю. Матусьянца и старшего электромеханика РПУ И.Н. Пашенко приложила все усилия, чтобы максимально быстро устранить неисправность. После проведения восстановительных работ по замене контактных групп с дугогасительными камерами и замены трансформаторного масла в фазе «С». В 19 часов 10 минут МВ 110кВ ввода «Авангард» был включен в работу и подано напряжение в ВЛ-110кВ.

Следует отметить, что после боевых действий 2014-2015 годов тяговая подстанция Иловайск через свое оборудование

110 кВ осуществляет транзит электрической энергии на все Приазовье (Тельманово, Новоазовск, Седово). Учитывая сложившуюся ситуацию с разрушением либо отсутствием сетей РП «Региональная энергопоставляющая компания», она остается единственно возможным вариантом в ДНР для электроснабжения этого региона.

В первом полугодии т.г. силами Дебальцевской дистанции электроснабжения выполнен самый значительный объем работ, направленных на восстановление инфраструктуры хозяйства электроснабжения. Восстановлена воздушная линия 6кВ продольного электроснабжения Мочалинский-Софьино-Бродская, поврежденная в результате боевых действий. Благодаря этому подано второе питание на станцию Софьино-Бродская и восстановлено питание переездов 15 км, 16 км, 17 км, что обеспечило надежность электроснабжения станции и переездов, как потребителей I категории.

Завершены работы по восстановлению устройств контактной сети по I пути перегона Дебальцево-Сортировочная (Восточного отправления парк)-Депрерадовка. Проведены работы по восстановлению освещения и электроснабжения переездов по станциям Бункерная, Воскресенская, Дебальцево-Сортировочная, а также на перегонах Дроново-Мочалинский, Торез-Дроново.

Выполнены работы, направленные на восстановление устройств электроснабжения горочных постов № 2 и № 3 Восточного сортировочного парка, на постах списывания Восточного парка отправления, в здании дежурного Восточного сортировочного парка, а также на путях надвига и в подгорочном парке Восточной сортировочной горки станции Дебальцево-Сортировочная.

Во втором полугодии 2019 года специалистами Дебальцевской дистанции электроснабжения завершены работы по восстановлению 9,4 км устройств контактной сети III пути перегона Угледорск-Байрак. Работа была выполнена силами работников района контактной сети Угледорск. Закончены работы по восстановлению 4,4 км двухцепной воздушной линии электропередачи 6 кВ АБ, ПЭ Торез-Постниково, которая была повреждена во время боевых действий. В результате восстановления воздушной линии было подано основное питание на пост ЭЦ станции Торез и восстановлена нормальная схема электроснабжения с Иловайской дистанцией электроснабжения, что обеспечило надежность электроснабжения данного участка. Работа

была выполнена силами работников районов электроснабжения Торез, Дебальцево, Никитовка и районов контактной сети Дебальцево, Никитовка. Особо хотелось бы отметить начальника района контактной сети Никитовка Клыкова А.Н. и электромеханика района контактной сети Дебальцево Шереметьева В.В. за внесенный вклад в развитие дорожной инфраструктуры.

В течение второго полугодия 2019 г. силами Дебальцевской дистанции электроснабжения запланировано восстановление контактной сети на участке Дебальцево-Депрерадовка и четной горловины станции Дебальцево, а также реконструкция фидерных питающих линий контактной сети и фидера отсоса Дебальцевского железнодорожного узла. Особо хотелось бы отметить электромонтеров Архипова Е.Н. и Чепу С.Е. за внесенный вклад в развитие инфраструктуры ГП «Донецкая железная дорога».

Напомню, что 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.

В первом полугодии специалистами дистанций электроснабжения ГП «Донецкая железная дорога» совместно с СП «Энергосбыт» смонтировано и введено в эксплуатацию 85 многофункциональных счетчиков электрической энергии типа «Альфа». За счет монтажа и ввода в эксплуатацию 67 GSM/GPRS-модемов типа «Метроника-100» существенно расширена зона автоматизированной передачи данных со счетчиков в систему АСКУЭ ГП «Донецкая железная дорога». До конца 2019 планируется выполнить монтаж и ввести в эксплуатацию еще 74 многофункциональных счетчика типа «Альфа» и 38 GSM/GPRS-модемов типа «Метроника-100».

С учетом ориентации предприятий Донецкой Народной Республики на отраслевые стандарты Российской Федерации, СП «Энергосбыт» производит опытную эксплуатацию с поэтапным вводом в промышленную эксплуатацию программного комплекса АСКУЭ «Альфа-Центр» производства «ЭльстерМетроника» (г. Москва) с переключением на него вновь смонтированных и уже существующих узлов учета электрической энергии.

Александр ПЕСКОВ,
начальник службы
электроснабжения
ГП «Донецкая
железная дорога»

С вокзала Донецк пошли поезда

День 19 августа стал знаковым для жителей Донецкой Народной Республики. После пятилетнего перерыва на железнодорожном вокзале Донецк было возобновлено движение пассажирских поездов. В 7 час. 50 мин. точно по расписанию отправился в свой первый рейс пригородный поезд №6109 сообщением Донецк-Еленовка.

В этот день на железнодорожном вокзале Донецк было многолюдно. На платформе в ожидании поезда собрались первые пассажиры, журналисты республиканских и российских СМИ, работники и руководители ГП «Донецкая железная дорога», представители Министерства транспорта ДНР.

— Из-за активных боевых действий в октябре 2014 года движение пассажирских и пригородных поездов с вокзала Донецк стало невозможным. Обстрелами были повреждены верхнее строение пути и контактная сеть. Получили разрушения новый пригородный вокзал и здание вокзала дальнего следования, распределительный зал для пассажиров, багажное отделение, большой конкорс, — рассказал журналистам генеральный директор ГП «Донецкая железная дорога» Владимир Кабаций. — Дорога давно работала над решением проблемы. Было много сделано для восстановления разрушенных объектов железнодорожной инфраструктуры на перегоне Донецк-Еленовка. После этого оставались только вопросы обеспечения безопасности — на данный момент все они согласованы.

Вот уже более двух недель железнодорожный вокзал Донецк встречает и провожает пригородные поезда. В один из таких рейсов отправились и журналисты «Железнодорожника Донбасса».

Ровно 7 часов утра. Открываем массивную дверь и оказываемся в прохладном холле старого здания железнодорожного вокзала Донецк. Сейчас здесь нет прежнего массива отправляющихся и прибывающих пассажиров, встречающих и провожающих, непрерывных объявлений по громкой связи. Работает касса, пока одна.

— Первый раз едете? — спрашиваем у молодого человека перед окошком кассы.

— Первый, я раньше на машине ездил, — объясняет он, — но это дорого. Вот узнал, что открылся пригородный маршрут до Еленовки, намного дешевле, билет стоит всего 14 рублей.

— Грандиозных очередей, конечно, пока нет, — рассказывает кассир билетный Елена Мова. — Но это и не удивительно: маршрут новый, о нем еще многие не знают.

Купив билеты, отправляемся на посадку. По громкоговорителю уже объявляют о прибытии на первую платформу пригородного поезда сообщением Донецк-Еленовка.

Наталья пришла на железнодорожный вокзал вместе с 7-летним Матвеем.

— Муж прочитал где-то, что возобновляется рейс до Еленовки, — объясняет она. — Мы

сразу заинтересовались. Очень боялись увидеть железнодорожный вокзал разрушенным. Но нет — все отремонтировано, везде чисто. Это радует.

Тихий стук колес, два гудка — и на путях показывается яркий красный тепловоз ЧМЭЗ. Сегодня локомотивом управляет Эдуард Гукасян. За плечами у него многолетний опыт. Работать на пригородном маршруте согласился, не раздумывая. Рассказывает, что ему очень приятно видеть спешащих на рейс пассажиров, наблюдать, как наполняются жизнью вокзалы и станции.

— Маршрут знаю хорошо, — рассказывает Эдуард Гукасян. — Он несложный, но все равно нужно быть очень внимательным. Конечно, война принесла много разрушений. Из-за того, что во время боев пострадал контактный провод, на маршрут нельзя подать электропоезд — только тепловоз.

Пассажиры занимают свои места в комфортных плацкартных вагонах. Первое, на что обращаешь внимание — идеальная чистота. На столике при входе — букет роз.

— Чтобы уютно было, как дома, — объясняет проводник



постепенно сменяются зелеными лесополосами.

Приятно пахнет свежей выпечкой. К услугам пассажиров — буфет цеха питания вокзала Донецк, где можно купить булочки, пирожки, горячий чай и кофе.

Первая после Донецка остановка — остановочный пункт Кварцитный. Здесь пригородный поезд стоит всего 30 секунд и следует дальше.

Станция Рутченково встречает пассажиров выбеленными бордюрами и чистыми платформами. На перроне уже стоят люди. Здесь поезд делает двухминутную остановку.

В наш вагон заходит ревизор по безопасности движения поездов и автотранспорта ГП «Донецкая железная дорога»

дом, успею посетить больше станций.

Следующая стоянка — остановочный пункт 1146 км.

А через 55 минут после отправления со станции Донецк поезд прибывает на станцию Мандрыкино.

Любовь Александровна с мужем Евгением Николаевичем часто ездят в Мариуполь. Там у нее родной брат, он тяжело болен, вот и приходится жить на два дома. Сегодня в пригородном поезде едут впервые, но все преимущества нового маршрута уже ощутили.

— Узнали о том, что открылся железнодорожный маршрут до Еленовки, из Интернета. Удивились и, если честно, не поверили, — улыбается женщина. — Раньше ездили в Еленовку автобусом. Но поездом гораздо лучше — очень удобно и комфортно. Проводники вежливые и обходительные. Спасибо огромное Донецкой железной дороге, что сделала нам такой подарок. Главное, чтобы маршрут сохранился.

Пенсионерка Екатерина Ивановна ездит через КПП «Еленовка» на дачу, которая находится в Волновахе.

— Раньше я ездила с автостанции, но там такие очереди! — жалуется женщина. — Сейчас стало гораздо легче, тем более что я живу недалеко от железнодорожного вокзала. Очень радует то, что проезд для пенсионеров бесплатный.

Лидия Георгиевна и Евгений Васильевич едут через Еленовский КПП в Бердянск решить некоторые финансовые вопросы и отдохнуть на море. Рассказывают, что, когда узнали о новом пригородном поезде, вздохнули с облегчением.

— Мне раньше, чтобы купить льготный билет на автобус, нужно было вставать в 5 часов утра и ехать на автостанцию, чтобы пораньше занять очередь — их на один рейс выделяется всего 5 штук, — говорит Лидия Георгиевна. — А еще в автобусах толчея, здесь же — удобно, просторно. Спасибо Донецкой железной дороге!

А вот и станция Доля — предпоследняя остановка. Высокие ели и клумбы с черноривцами радуют глаз. После двухминутной остановки поезд продолжает путь.

Конечная — станция «Еленовка». Там пассажиры не спеша покидают вагоны и отправляют-

ся каждый по своему маршруту. Многие — чтобы пересечь пункт пограничного и таможенного контроля «Еленовка».

Пока от железнодорожного вокзала непосредственно до КПП можно добраться только пешком.

Как объяснили в пассажирской службе ГП «Донецкая железная дорога», в настоящее время Министерство транспорта ДНР занимается вопросом налаживания взаимодействия между железной дорогой и автоперевозчиками. Работа ведется сразу в нескольких направлениях.

— В первую очередь решается вопрос подвоза пассажиров от станции Еленовка до блокпоста и обратно, — рассказал начальник службы пассажирских перевозок Павел Кудря. — На данный момент в ГАИ согласовывается маршрут автобуса сообщением «Железнодорожный вокзал Еленовка - КПП «Еленовка». Во-вторых, для удобства пассажиров из близлежащих населенных пунктов, таких как Ясиноватая и Макеевка, вводятся новые автобусные маршруты, график движения которых разрабатывается с учетом расписания движения пригородного поезда №6109.

Например, из Ясиноватой запущен автобус 109А сообщением «Ясиноватая — ЖД вокзал». Автобус прибывает на железнодорожный вокзал в Донецке в 7.30, поезд отправляется в 7.50.

Кроме того, изучаются пожелания пассажиров. После их анализа будет принято решение об изменении графика движения поезда «Донецк-Еленовка».

— Пассажиропоток пока небольшой, — рассказывает начальник станции Еленовка Ирина Мануилова. — Мы делаем все, чтобы сообщить людям о новом маршруте «Донецк-Еленовка»: развешиваем объявления на автостанции, в поселке. Сейчас пассажиропоток начал увеличиваться, к пассажирам, которые ездят на дачу или КПП, с 1 сентября прибавились студенты.

Возобновление движения поездов с вокзала Донецк стало для жителей Республики надеждой на мир и возрождение. Поэтому не удивительно, что от многих пассажиров пригородного поезда «Донецк — Еленовка» мы слышали: «Очень надеемся, что это только начало».

Елена СУШКОВА

П. № 6107			П. № 6108			
Донецк-Еленовка			Еленовка-Донецк			
Приб.	Ст.	Отпр.	Раздельные пункты	Приб.	Ст.	Отпр.
—	—	4.30	Донецк	7.20	—	—
—	0,5	4.40	о.п. Кварцитный	—	0,5	7.10
4.52	2	4.54	Рутченково	6.56	2	6.58
—	0,5	5.00	о.п. 1146 км	—	0,5	6.50
5.10	2	5.12	Мандрыкино	6.39	2	6.41
5.27	2	5.29	Доля	6.20	2	6.22
5.41	—	—	Еленовка	—	—	6.08

П. № 6109			П. № 6110			
Донецк-Еленовка			Еленовка-Донецк			
Приб.	Ст.	Отпр.	Раздельные пункты	Приб.	Ст.	Отпр.
—	—	7.50	Донецк	11.16	—	—
—	1	8.05	о.п. Кварцитный	—	1	10.57
8.24	2	8.26	Рутченково	10.40	2	10.42
—	1	8.32	о.п. 1146 км	—	1	10.32
8.43	2	8.45	Мандрыкино	10.21	2	10.23
9.00	2	9.02	Доля	10.04	2	10.06
9.17	—	—	Еленовка	—	—	9.47

П. № 6111			П. № 6112			
Донецк-Еленовка			Еленовка-Донецк			
Приб.	Ст.	Отпр.	Раздельные пункты	Приб.	Ст.	Отпр.
—	—	17.40	Донецк	21.06	—	—
—	1	17.55	о.п. Кварцитный	—	1	20.47
18.14	2	18.16	Рутченково	20.30	2	20.32
—	1	18.22	о.п. 1146 км	—	1	20.22
18.33	2	18.35	Мандрыкино	20.11	2	20.13
18.50	2	18.52	Доля	19.54	2	19.56
19.07	—	—	Еленовка	—	—	19.37

Оксана Калужная.

Места на билетах не указываются, поэтому пассажир может выбрать любое приглянувшееся.

Дорога в одном направлении занимает около полутора часов. За это время пассажиры могут полюбоваться, как городские многоэтажки за окном

Константин Ордашевский. Его работа связана с регулярными служебными поездками.

— Как ревизору на линии мне часто нужно переезжать со станции на станцию, — рассказывает Константин Анатольевич. — Раньше приходилось добираться автобусом, теперь вот еду пригородным поез-

Иловайску присвоено почетное звание «Город воинской славы»

(Окончание. Начало на стр. 1)

Во время боев не прекращала работать и Узловая больница станции Иловайск. Она находилась на линии огня, на ее территорию падали снаряды.

– 7 августа больница работала в обычном режиме, - вспоминает главный врач узловой больницы станции Иловайск, а на тот момент – заведующий хирургическим отделением Михаил Головкин. – Мы приспособили больничный подвал под убежище, подготовили импровизированную операционную, чтобы можно было проводить хотя бы несложные операции. Когда начались первые обстрелы города, медперсонал и больные стационара спустились в подвал, там же укрывались местные жители. Конечно, все нервничало, переживали за свои семьи, ведь никто не знал, куда прилетит следующий снаряд. Несмотря на экстремальные условия, большие физические нагрузки, необходимость ночевать в больнице, медперсонал четко выполнял все распоряжения и команды, не допускал паники. Морально все это выдержать было непросто даже мужчинам, но наши женщины в столь напряженной ситуации проявили выдержку и терпение. Они не только оказывали медицинскую помощь, но и поддерживали пострадавших, проявляли сочувствие.

Несмотря на страшные повреждения Узловая больница станции Иловайск ГП «Донецкая железная дорога» была быстро восстановлена и начала работу в обычном режиме.

– Мы помогали восстанавливать больницу, – рассказывала дежурная станционного поста централизации станции Иловайск Светлана Серых. – В 2014 году я работала оператором Северной сортировочной горки, но она попала под обстрел и получила сильные повреждения. Поэтому мы помогали разбирать завалы на территории станции и в городе. Хорошо помню огромный неразорвавшийся снаряд, который пробил крышу административного корпуса больницы и застрял. Это была «Точка-У».

Восстановление зданий лечебного учреждения, поврежденных от массированных обстрелов, велось силами ведомственных ремонтных бригад под непосредственным контролем главного инженера Донецкой железной дороги Александра Скубченко. В рамках гуманитарной помощи был выделен шифер для ремонта кровли. Восстановили стены и перекрытия, установили металлопластиковые окна, больные подготовили к отопительному сезону.

Как только закончились боевые действия, многие из тех, кто ради безопасности родных вывозил семьи из города, вернулись и сразу же приступили к восстановлению разрушенного. Среди них

был и начальник района электроснабжения Иван Ермаков.

– 31 августа я пришел в городскую администрацию Иловайска, – рассказал Дмитрий Алексеевич. – Там формировались бригады для восстановления города. К нам обратился комендант Иловайска Михаил Толстых (Гиви). Он просил приводить всех, кто хочет помочь. Разрушений в городе было много. Мы работали в авральном режиме по 12-14 часов в день.

О какой-либо оплате никто не думал, все старались как можно быстрее расчистить завалы, отремонтировать разбитое, наладить нормальную жизнь.

– Я занимался восстановлением городских сетей электроснабжения. К концу октября свет был почти во всем городе, – вспоминает Дмитрий Кириченко. – Много работы было по восстановлению дистанции электроснабжения, подстанции ЭЧ-7. И было очень больно и обидно, когда в ночь с 14 на 15 февраля 2015 года ее снова обстреляли, повывлетали почти все стекла. Но мы снова все восстановили.

Поистине героический труд железнодорожников и огромные средства были вложены в восстановление контактной сети от станции Квашино до станции Иловайск и далее на Ясиноватую, устройств СЦБ и связи, восстановление и капитальный ремонт верхнего строения пути, стрелок, стрелочных переводов. Трудно переоценить вклад в восстановление зданий и сооружений специалистов строительно-монтажных управлений службы СМГ Донецкой железной дороги. За период с декабря 2015 года по июль 2019 года по Иловайскому железнодорожному узлу ими было восстановлено 29 объектов основных фондов, в том числе производственные и вспомогательные цеха, административные здания, социальные объекты.

В ходе боев за Иловайск линия фронта проходила по железной дороге, которая делит город пополам. Бои в этой части были наиболее ожесточенными, поэтому здания и сооружения локомотивного депо получили очень сильные повреждения, сгорели 4 дизель-поезда. Но более 30 локомотивов удалось спасти.

– К середине августа мы увели последний поезд с территории депо, – рассказал заместитель начальника ОП Локомотивное депо Иловайск Александр Ногтев. – Отправляли их на станции Харцызск, Криничная, Путепровод.

– Когда в первых числах августа было принято решение выводить локомотивы из Иловайска, обстрелы еще были не сильные, – рассказал машинист-инструктор локомотивных бригад Александр Свистун. – Нас было человек 10: машинисты, помощники, инструкторы. Потом тем же составом



Административное здание СМЭУ-7 после боев за Иловайск в августе 2014 года

мы охраняли локомотивы на станциях. Буквально жили там. Конечно, вывести поезд удалось благодаря дежурным по депо, которые переводили стрелки под обстрелами.

– На работу мы вернулись 1 сентября, – вспоминает главный инженер локомотивного депо Иловайск Сергей Рудик. – Целых стекол практически не было. В зданиях цехов мы насчитали более 50 сквозных пробоин, на территории было много неразорвавшихся мин и снарядов. Там, где это было возможно, деповчане стали наводить порядок. Начали работу по восстановлению кровель, стен и перекрытий.

Настоящей гордостью сотрудников локомотивного депо Иловайск стал отремонтированный в конце 2017 года тепловоз ЧМЭЗ 2347. Ремонт в объеме ТР-2 на базе локомотивного депо Иловайск был произведен впервые. Пострадавший от обстрелов локомотив пришлось восстанавливать практически с нуля. Такой рывок стал возможен благодаря профессионализму всего коллектива слесарей. Ранее ремонты такой сложности осуществлялись только в ТЧ Красный Лиман и ТЧ Славянск.

Сегодня в локомотивном депо Иловайск на 80% восстановлено здание веерной секции. Здание прямоугольной секции отремонтировано на 30%, закончены работы в ПТО электровозов. Специалистами СМЭУ-7 и работниками локомотивного депо проведен целый комплекс работ по ремонту административного здания депо. В июне текущего года оно было официально введено в эксплуатацию.

Во время боев за Иловайск сильно пострадало вагонное депо – оно оказалось в эпицентре боевых действий. Во время обстрелов работники спускались в бомбоубежище под столовой, а

в перерывах между обстрелами выходили фиксировать повреждения.

После прилета мины пожаром были уничтожены метрологическая лаборатория, электроцех, комната для испытания заточных кругов. В результате обстрелов получил повреждения автоконтрольный пункт, в котором проводились испытания тормозного оборудования. Но больше всего пострадал сборочный цех: прямыми попаданиями была разрушена крыша, повреждены несущие металлоконструкции. На восстановление цеха понадобилось несколько лет. Общая площадь одной только восстановленной кровли составила 2240 квадратных метров.

– Период активных обстрелов я переживал в бомбоубежище НОДХ, – рассказал токарь вагонного депо Руслан Панин. – На работу вышел в сентябре. Сначала убирали мусор, контору, спасали оставшиеся материальные ценности. Наш инструментальный цех пострадал меньше других, работать было можно. Я занимался изготовлением шпилек, которыми сшивали брусья для ремонта кровли, изготавливал флянцы для восстановления отопления в кузнечном и люковом отделениях, обрабатывал детали для котельной.

Мирный город железнодорожников прошел через страшные испытания. Иловайчане пережили бомбежки и обстрелы, справились со страхом перед неизвестностью. Символом стойкости их духа будут восстановленные дома, больницы, предприятия, мосты. А память о защитниках, сложивших голову в боях за Иловайск, и о погибших мирных жителях будет увековечена в стелах, памятниках и гордом званием – «Город воинской славы».

Виктория ШЕВКУНОВА

Мазутную котельную газифицируют

В локомотивном депо Иловайск ГП «Донецкая железная дорога» начаты работы по строительству подводящего газопровода среднего давления.

С целью экономии топочного мазута и сокращения выбросов вредных веществ в атмосферу производственная мазутная котельная локомотивного депо Иловайск будет переведена на газ. Реконструкция предусмотрена Перспективным планом развития Государственного предприятия «Донецкая железная дорога» на 2019 год.

В текущем году дорога

газопровод и 407 метров – наземный. На сегодня необходимо уложить 425 метров подземного газопровода.

Сметная стоимость проекта составляет 5,8 млн руб. Выполнение работ осуществляется в соответствии с календарным планом: ведется демонтаж подземного газопровода и задвиг, существующих опорных конструкций газопровода.

Завершить работы планируется до конца 2019 года.

Локомотивы готовят к работе зимой

В локомотивном депо ГП «Донецкая железная дорога» продолжают работы по подготовке тягового подвижного состава к работе в осенне-зимний период.

В рамках подготовки к зиме локомотивщики готовят тяговый подвижной состав, обеспечивающий механическую оббивку гололеда с устройств контактной сети. В депо проводятся ремонты и испытания вибропантографов, устанавливаемых на электровозы ВЛ8, и пневмобарабанов, которые устанавливаются на тепловозы ЧМЭЗ и используются для очистки контактной сети от обледенения.

По информации службы локомотивного хозяйства, на сегод-

няшний день отремонтировано 4 вибропантографа и 7 пневмобарабанов. При наступлении сложных погодных условий механическая оббивка гололеда с устройств контактной сети обеспечит бесперебойное движение поездов на электрифицированных участках.

В настоящее время на моечном комплексе локомотивного депо Ясиноватая идут работы по размывке кузовов электропоездов, которые будут проводиться до наступления холодов.

Опасные игры со смертью

Произвести впечатление на девушку, продемонстрировать смелость ровесникам, получить дозу адреналина.... В погоне за острыми ощущениями дети отправляются на железную дорогу, которая, как известно – не место для игр. Нередко ценой собственной безбашенности становится инвалидность, а то и жизнь.

Вот совсем недавний случай, который произошел на 2 км перегона Дебальцево-Чернухино. 3 сентября в 9 часов вечера двое школьников решили развлечься, запрыгнув на подножку грузового вагона. Благодаря бдительности сотрудников Донецкой железной дороги удалось избежать несчастия: подростков заметила дежурная по переезду, и машинист экстренно остановил поезд. Экстремалы сбежали, и кто знает, не захотят ли они повторить свой «подвиг» вновь.

Проезд снаружи поездов – это новая смертельная «мода» и настоящий бич железной дороги. В поисках острых ощущений зацеперы катаются на крышах вагонов и вагонных сцепках поездов. По статистике, в течение первого года увлечения зацеперством погибают или травмируются две трети экстремалов. Половина из тех, кто выживает, становятся инвалидами. Но, похоже, даже эти страшные факты доходят не до всех.

А вот еще несколько примеров «героизма», не поддающихся пониманию с точки зрения здравого смысла. В 2013 году на станции Каракуба одиннадцатилетний подросток, решив произвести впечатление на девушек, прыгнул с железнодорожного моста на грузовой вагон. При падении был травмирован электродугой от контактной сети. Несовершеннолетнего доставили в реанимационное отделение Старобешевской городской больницы с предварительным диагнозом: поражение электрическим током, ожог вольтовой дугой лица, шеи, ту-



ловища и рук, сопровождающиеся ожоговым шоком.

В мае 2012 года с пешеходного моста, расположенного на перегоне станций Горловка-Пантелеймоновка, сорвался и упал на железнодорожный путь семнадцатилетний парень. Щеголяя перед друзьями отличной спортивной подготовкой, он перелез через ограждение моста и стал демонстрировать гимнастические трюки... Врачи, прибывшие к месту трагедии вместе со следственно-оперативной группой линейного отдела на станции Никитовка, вынуждены были констатировать смерть пострадавшего.

Причиной детского травматизма на железной дороге в большинстве случаев является собственная неосторожность подростков, а также халатность родителей, которые не контролируют, где и с кем дети проводят свободное время, какие игры себе выбирают.

С целью предупреждения детского травматизма на территории железной дороги, формирования знаний, умений и навыков поведения при посещении объектов железнодорожного транспорта, а также при пользовании пригородными и пассажирскими поездами специалистами ГП «Донецкая железная дорога» регулярно проводится профилактическая работа в школах Республики. Сегодня, с началом нового учеб-

ного года, железнодорожники призывают граждан не оставаться равнодушными в случае появления на дороге детей без присмотра! Детские шалости не только приводят к повреждениям железнодорожных устройств и подвижного состава, но и могут стать причиной трагедии.

Нельзя забывать, что железная дорога – объект повышенной опасности, здесь оплошность может стоить жизни. При этом одних усилий железнодорожников недостаточно, каждый сам должен осознавать необходимость соблюдения правил безопасности.

Помните: на железной дороге категорически запрещается:

- проезжать на крышах, подножках, переходных площадках вагонов;
- высовываться из окон вагонов и дверей тамбура во время движения поезда;
- устраивать на платформе подвижные игры;
- оставлять детей без присмотра на посадочных платформах и вагонах;
- бегать по платформе рядом с вагоном прибывающего или уходящего поезда, находиться ближе двух метров от края платформы во время прохождения поезда без остановки;
- на станциях и перегонах переходить через пути в неустановленном месте, подлезать под вагоны и перелезать через автосцепки для прохода через путь.

Конкурс к 150-летию Донецкой магистрали

Железнодорожники-члены профсоюза приглашаются к участию в конкурсе на лучший видеоролик, посвященный 150-летию Донецкой железной дороги.

Совместным постановлением руководства ГП «Донецкая железная дорога» и Президиума Совета ПРОФДОНЖЕЛ принято решение о проведении конкурса на лучший видеоролик, посвященный 150-летию Донецкой железной дороги. Конкурс будет проводиться с 20 августа по 1 декабря 2019 года.

К участию в конкурсе приглашаются работники Донецкой железной дороги-члены профсоюза. Возможно предоставление как индивидуальных, так и коллективных работ. Работы представляются в период проведения конкурса в Профессиональный союз работников Донецкой железной дороги по адресу: г. Донецк, ул. Горновская, д.2, каб. 201 или на адрес электронной почты prof_donrailway@mail.ru с указанием ссылки на облачное хранилище данных не позднее 15 ноября 2019 г.

Согласно Положению о конкурсе на лучший видеоролик, посвященный 150-летию Донецкой железной дороги, среди железнодорожников-членов профсоюза, для участия в конкурсе принимаются презентации и видеоматериалы продолжительностью 10-20 минут. При оценивании будет учитываться оригинальность идеи, уникальность, использование исторических фактов, творческий подход к оформлению работы.

По результатам конкурса будет определен победитель с вручением денежного приза. Автор лучшей работы будет награжден сертификатом на сумму 25 тыс. руб.; автор, завоевавший 2 место – 15 тыс. руб., 3 место – 10 тыс. руб.

Днем основания Донецкой железной дороги считается 5 января (по старому стилю) 1869 года, когда в эксплуатацию была введена Курско-Харьковско-Азовская магистраль (332 версты). Это сыграло важную роль в развитии экономики Донбасса – началось строительство доменных и сталеплавильных печей, заводов. Магистраль продолжала развиваться, строились новые участки. Так, уже в конце 1878 г. ее протяженность достигла 479 верст. На дороге имелось 15 паровозных депо, из них крупные в Дебальцево, Ровеньках, Попасной, Краматорске, Никитовке. В 1878 г. на Курско-Харьковско-Азовской железной дороге работало 92 паровоза. В 1900 г. парк паровозов увеличился до 712, вагонный парк увеличился в 10 раз. К концу 1928 г. протяженность дороги составила 2545 км. Донецкая железная дорога, как единая дорога, обслуживающая Донецкий бассейн, была создана по решению Совета Министров СССР в мае 1953 г.

До новых встреч, наше космическое лето!



В детском оздоровительном лагере имени Гагарина в Крыму дети отдыхали в четыре смены по 21 дню. 27 августа последняя группа ребят вернулась с черноморского курорта.

Каждая смена имела свою неповто-

римую творческую тематику. Ребята могли попробовать себя в разных ролях, открыть новые таланты, усовершенствоваться уже имеющиеся, получить советы инструкторов, поделиться собственным опытом.

Ярким, красочным, запоминающимся стало нынешнее лето для 200 детей сотрудников Донецкой железной дороги-членов ПРОФДОНЖЕЛ, побывавших в ДОЛ им. Гагарина в Евпатории.

Дети, отдыхающие в лагере в первую смену, получили уникальную возможность дотянуться до звезд. Главной тематикой их отдыха стал космос. Для них детская здравница оказалась вовсе не лагерем, а настоящей космолетом.... Вместо окон – шлюзы, вместо лестницы – трап, вместо команд – экипажи. Ребята со штурманами, пилотами и даже космическими пришельцами отправлялись в увлекательные путешествия на космолете «Gagarin» по прекрасным неизведанным уголкам Звездных систем. Там их ожидало множество развлечений: танцевальные, вокальные и театральные тренинги, ярмарки, кулинарные мастер-классы, интеллектуальные баттлы.

Вторая смена в ДОЛ им. Ю.А. Гагарина проходила под названием «Cosmo sport», она научила ребят всегда стремиться к победе. Их отдых был наполнен футбольными баталиями, волейбольными и баскетбольными поединками, тренировками. Ребята занимались фитнесом, йогой, общей физической подготовкой. В завершение смены состоялись финальные со-

ревнования – «Игры патриотов».

Отдыхающим третьей смены предоставлялась возможность воплотить свою мечту. Мастера архитектуры строили города будущего и звездолеты, дизайнеры создавали экстравагантные и неповторимые наряды и украшения, художники – необычные картины. Свои работы ребята представили на финальной выставке «Gagarin expo», которая и стала феерическим завершением смены.

На протяжении трех недель четвертой смены дети осваивали азы сценического искусства. Работая над созданием собственного мюзикла, они смогли проявить свой творческий потенциал в написании сценария и актерской игре, изготовлении декораций, пошиве костюмов. Главным событием четвертой смены стал финал и вручение главного приза – «Gagarin music premium».

Но главным для всех ребят, конечно, стала встреча с морем. Они с удовольствием купались, загорали и набирались здоровья на весь новый учебный год.

Герои, возрождавшие Донбасс

В Великую Отечественную железнодорожный транспорт был неотъемлемой частью военного аппарата, поэтому уже 3 января 1942 года Государственным комитетом обороны СССР было принято постановление «О восстановлении железных дорог». Документом предписывалось проводить форсированное восстановление ключевых железнодорожных линий на освобожденных территориях страны. В том числе – Южно-Донецкой и Северо-Донецкой железных дорог, которые обслуживали стратегически важный промышленный узел – Донбасс.

1 сентября 1943 г. советские войска освободили города Красный Луч и Снежное, станцию Штеровка. 2 сентября гитлеровцев выбили из Лисичанска, Коммунарска, Чистяково и Славяносербска. 3 сентября был освобожден Попаснянский железнодорожный узел. В последующие три дня части Красной Армии овладели городами и железнодорожными станциями Дебальцево, Горловка, Никитовка, Иловайск, Макеевка, Константиновка, Краматорск, Славянск. 8 сентября враг был изгнан из Сталино, Ясиноватой и Красноармейска, а через день – из Волновахи и Мариуполя. 14 сентября войска Юго-Западного и Южного фронтов полностью освободили донбасскую землю от немецко-фашистских захватчиков.

При отступлении гитлеровское командование группы армии «Юг» отдало чудовищный приказ: превратить регион в «зону выжженной земли». По подсчетам специалистов, ущерб, нанесенный железнодорожному хозяйству, составил 70% стоимости его основных фондов.

При Народном комиссариате путей сообщения (НКПС) СССР в условиях войны было создано Главное управление военно-восстановительных работ (ГУВВР), в которое входили региональные фронтовые подразделения – управления военно-восстановительных работ. Именно на них возлагалась задача по разминированию и восстановлению поврежденных участков железных дорог, мостов и искусственных сооружений. При этом бригады УВВР концентрировались на восстановлении объектов, имевших стратегическое значение для обеспечения потребностей армии, а основной объем восстановительных работ выполняли железнодорожники и местное население.

Только по Сталинской области в восстановлении железных дорог в первые месяцы после освобождения Донбасса принимали участие более 30 тысяч трудящихся. Работы велись в тяжелых прифронтовых условиях, под артиллерийским огнем, только что восстановленные объекты инфраструктуры нередко снова разрушались.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 апреля 1943 г. на всех железных дорогах страны было введено военное положение. Рабочие и служащие железных дорог объявлялись мобилизуемыми на период войны и закреплялись для работы на транспорте. Ответственность за проступки по службе они несли наравне с военнослужащими Красной Армии.

К 20 октября на Южно-Донецкой железной дороге было восстановлено в объеме первой очереди почти 2000 километров линий. Еще через месяц вошли в строй основные цеха крупнейшего паровозного депо дороги на станции Ясиноватая.

29 апреля 1944 г. бюро Сталинского обкома КП(б)У приняло решение «О ходе капитального восстановления Южно-Донецкой железной дороги», которым обязывало местные органы

власти и руководителей предприятий участвовать в возрождении магистралей, обеспечивать контроль за работой строительных организаций. Такая важная линия, как Горловка-Ясиноватая-Мариуполь, была восстановлена со средним темпом 8,5-15 км/сутки.

К 1 мая 1944 г. на Донбассе уже действовали 3500 км главных путей, 13 паровозных депо, 32 вагоноремонтных пункта, около 300 станционных зданий.

В музее истории и развития Донецкой железной дороги собран бесценный исторический материал – воспоминания донецких железнодорожников о Великой Отечественной войне и вкладе работников всех профессий в победу. Сегодня хотелось бы вспомнить об одном из них.

Андрей Иосифович Кутовой – дважды Почетный железнодорожник, Заслуженный строитель Украины, награжден орденом «Знак Почета», знаками «Отличный восстановитель», «Ударник Сталинского призыва». В 1940 году он был назначен начальником отдела жилищно-коммунального хозяйства Северо-Донецкой железной дороги НГС – так называлась служба гражданских сооружений.

Железнодорожники столкнулись с огромными трудностями: не было материалов, транспорта, строительных механизмов, не хватало квалифицированных кадров, да и просто рабочих



рук. Все изыскивалось на местах. На дороге появились новые, казалось бы, несвойственные ее профилю, предприятия по производству железобетона и раствора, кирпича и шлакоблока, заводы по изготовлению извести и алебаstra, мастерские по изготовлению стальных изделий.

Недостаток кадров погашали за счет обучения местного населения в процессе выполнения работ. Так, из домохозяйек выходили отменные штукатуры, маляры, каменщики, изолировщики.

Для ускорения проведения восстановительных работ на многих участках Северо-Донецкой железной дороги стали применять методы поточно-скоростного строительства, разработанные и



применяемые Андреем Кутовым еще в 1935 году. Начинали работу с предварительной заготовки в мастерских как можно большего количества деталей и элементов сооружений с тем, чтобы потом, на самом объекте, производить только их сборку. После того, как подготовка была полностью завершена, организовывался строительный процесс по совмещенному графику, то есть большинство видов работ производилось одновременно.

В качестве примера можно привести депо станции Сталино на пять столбов паровозов. С применением метода скоростного строительства оно было восстановлено за рекордно короткое время – один месяц и пять дней.

Эшелонами прибывали домой из эвакуации семьи железнодорожников. Перед восстановителями остро встал жилищный вопрос

Наряду с другими работами строительная служба занималась восстановлением жилого фонда, но многие железнодорожники самостоятельно ремонтировали свои квартиры и дома.

Андрей Кутовой с высоким профессионализмом руководил всеми производственными процессами. В высшем руководящем составе НКПС оценили его знания и опыт и назначили начальником жилищного отдела Донецкого округа железных дорог. Впоследствии Андрей Иосифович стал начальником строительного треста Донецкой магистрали, который возглавлял 22 года.

Под руководством Андрея Кутового была создана мощная строительномонтажная производственная база для будущего Донецкой магистрали. Различного вида работы проводились более чем на 2000 объектах. Под его началом было восстановлено и построено 37 вокзалов, 12 школ, 22 столовые, 14 хлебозаводов и пекарен, проведено восстановление и реконструкция ряда локомотивных и вагонных депо, электроподстанций. Большое внимание уделялось строительству щелевых заводов, карьеров, созданию асфальтового хозяйства, оказанию помощи подшефным колхозам, где были построены коровники, птичники, свинарники.

Возрождению Донбасса и его железной дороге помогал весь Советский Союз. По призыву правительства поодиночке и целыми коллективами поднимать наш край из руин приехали жители Урала, Сибири, республик Азии, многие из которых обрели здесь вторую Родину.

Семнадцатилетним мальчишкой приехал восстанавливать Донбасс и мой отец – Михаил Федорович Дымов. Приехал с Урала, из города Стерлитамака, где он четырнадцатилетним подростком с самого начала войны работал за токарным станком на военном заводе: все для фронта, все для Победы! Встретил и полюбил мою маму и навсегда остался здесь жить.

Как участник восстановления Донбасса, отец награжден медалью «За восстановление предприятий черной металлургии Юга». Он был одним из лучших специалистов по обустройству систем вентиляции строящихся промышленных предприятий Донбасса, занимался их монтажом и контролем за эксплуатацией. Награжден орденами Ленина и Октябрьской революции, многими трудовыми медалями.

Таких, как мой отец, с такой сложной судьбой, были сотни тысяч, а может быть и больше. На них всегда держался, держится и будет держаться наш непобедимый и гордый Донбасс!

Людмила ДОНЧЕНКО,
методист музея
истории и развития
Донецкой железной дороги

Учредители:
ГП «Донецкая железная дорога»
Профессиональный союз
работников
Донецкой железной дороги

Главный редактор Светлана Коваль
Отпечатана в типографии
ГП «Республиканский издательский дом «Донбасс»,
г. Донецк, ул. Куйбышева, 58 И
Тираж 7232 экземпляра. Заказ 857/09.

Тел.: 84-98, 56-31.
(по транспортному - через 2, из города - через 319).
E-mail: donrailway@rambler.ru.
Почтовый индекс 28070
Свидетельство о регистрации ААА 000008 от 16.09.2016 г.

Как «костотряс» «скитальцем» стал

Любимому нами с детства «железному коню» давно перевалило за двести лет. По легенде, первый в мире двухколесный велосипед был представлен российскому императору Александру I в сентябре 1801 года. Его изобретатель – крепостной Пожвинского завода Ефим Михеевич Артамонов.

Велосипед, построенный на Пожвинском заводе, был железным, имел вид двухколесной тележки с педальным приводом на переднее колесо и рулем. Конструкция была настолько прочна, что мастер смог совершить на нем нелегкое путешествие от Урала до Петербурга, передвигаясь со скоростью 10 км/ч. В столицу крепостного Артамонова отправил владелец завода Акинфий Демидов, который возжелал удивить царя «диковинным самокатом».

Изобретение так поразило Александра I, что крепостному Артамонову со всем его потомством была дарована свобода. Сегодня велосипед Артамонова хранится в краеведческом музее Нижнего Тагила. Однако историки утверждают, что музейный экспонат изготовлен гораздо позже: как показал спектральный анализ железа, он сконструирован не ранее 1870 года.

Возможно, именно поэтому прадедушкой всех современных велосипедов считается деревянный двухколесный самокат, который сконструировал и запатентовал барон Карл фон Дрез. У «машины для бега», как назвал свое детище изобретатель, были рама и подвижный руль, но не было педалей. Первую поездку на новом средстве передвижения Дрез предпринял в 1817 году. Расстояние от Мангейма до Рейнау (около 7 км) он преодолел менее чем за 1 час, в то время как конная почта преодолевала этот путь за 4 часа.

Кстати сказать, Карлу фон Дрезу также принадлежат изобретения шнековой мясорубки, пишущей машинки для стено-

графической записи и самоходной тележки, которая ездила по рельсам и приводилась в движение мускульной силой. По имени изобретателя ее называли дрезиной.

Но вернемся к велосипеду. В 1839-1840 годах шотландский кузнец Макмиллан придумал к самокату Дреза педали и седло, которое находилось между передним и задним колесами.

А через 13 лет, в 1853 году, каретный мастер Пьер Мишо запатентовал педальный привод на переднее колесо велосипеда. В его конструкции впервые были применены пружиненное седло, а также тормоз, воздействующий на обод заднего колеса.

Практически в это же время мысль оснастить деревянный самокат крутящимися педалями пришла 19-летнему производителю детских колясок Пьеру Лалману. Промышленники из французского Лиона, братья Оливье, поняли, что у этой идеи большое будущее, и в 1864 году наладили промышленный выпуск педальных велосипедов модели «денди-хорз». В Великобритании первые велосипеды получили название «Bone Shaker» – «Костотряс». Такое название было вполне заслужено, ведь ездить на них было очень неудобно.

В 1867 году изобретатель Каупер разработал новую конструкцию колеса – с тонкими металлическими спицами, напоминающими паутину, и 1870-1885 гг. стали периодом велосипедов-«пауков». Желание изобретателей увеличить расстояние, пройденное за один оборот колеса, привело к увеличению диаметра ведущего колеса, и, соответ-

ственно, к уменьшению заднего. Передвижение на «пауке» было довольно небезопасным – при малейшем толчке велосипед опрокидывался, и седок совершал кульбит через руль почти с метровой высоты.

В 1878-м английский изобретатель Лоусон ввел в конструкцию велосипеда цепную передачу. А прототип современных моделей увидел лишь в 1885 году. Английский изобретатель Джон Кемп Старли придумал велосипед с равновеликими колесами и цепной передачей на заднее колесо, которому дал название Rover – «Скиталец». Он был куда более безопасным по сравнению с «пауками» и всего за год вытеснил с рынка ранние образцы.

Важный вклад в развитие велоиндустрии внес шотландский ветеринар Джон Бойд Данлоп – именно ему принадлежит идея использовать надувные шины из каучука. Поначалу изобретение Данлопа восприняли в штыки; говорили, что его «мягкое колесо» нужно только неженкам и женщинам. Однако преимущество шины вскоре стали очевидны, и в октябре 1888 года Данлоп оформил патент.

Интересно, что знаменитые производители мотоциклов Уильям Харли и Артур Дэвидсон тоже начинали с выпуска велосипедов, а в 1897 году компания Harley Davidson заняла лидирующие позиции в Америке. Все велосипеды окрашивались в узнаваемый красный цвет. Каждый был оснащен кожаной сумкой с инструментами, насосом, масленкой, набором ключей и набором для ремонта камер – на тот момент этого еще никто не делал.



Чтобы разрекламировать свои велосипеды, компания начала финансировать гоночные велосипедные команды. Кроме того, российская царская семья приобрела несколько велосипедов Harley Davidson, о чем производители сразу же растроубили на весь мир. В 1897 году американцы выпустили 2 млн велосипедов, но к 1904 году их количество сократилось почти в десять раз.

В середине XIX века велосипеды вошли в моду в России. Они поставлялись из Англии и Германии. В 1880 году Петербургской городской управой было зарегистрировано порядка 100 велосипедов, и лишь через два года они появились в продаже в Москве.

Первое официальное соревнование по велоспорту состоялось 24 июля 1883 года в Москве. Гонки проходили по двум дистанциям: 1,5 и 7,5 верст. Играм был присвоен международный статус – в них принимали участие спортсмены из Америки, Австрии, Англии.

Постепенно в губерниях и уездах формировались кружки поклонников велосипедов. В 1896 году в одном из таких

кружков москвичи заметили Льва Толстого. Несмотря на то, что на тот момент писателю было уже 70 лет, он прекрасно управлял железным конем. Почитатели его творчества сделали Льву Николаевичу подарок: преподнесли велосипед с серебряными спицами.

В Советском Союзе первые 2200 велосипедов изготовили в 1924 году на Харьковском заводе. В 1969-м их было выпущено уже более 4 миллионов.

В течение XX века интерес к велосипедам переживал свои пики и спады. Они то выходили из моды из-за развития автомобильного транспорта, то возвращались, благодаря осознанию важности экологических проблем и пропаганде здорового образа жизни.

По статистике, сегодня в мире используется более миллиарда велосипедов. Среди стран-лидеров – Нидерланды, где число велосипедистов составляет 99% от всего населения. Четверть голландцев ездят на работу на велосипеде. Наверное, поэтому столица Нидерландов, Амстердам, является одним из самых экологически чистых городов в мире.

Да будет пар!

15 сентября 1830 года в Англии торжественно открылась первая в мире междугородная железнодорожная линия на паровой тяге.

Железная дорога была построена для перевозки сырья и готовой продукции между морским портом в Ливерпуле и Манчестером с большим количеством фабрик.

Акционерное общество «Liverpool & Manchester Railroad Company» назначило техническим руководителем проекта Джорджа Стефенсона, изобретателя паровоза.

В конкурсе на лучший локомотив для Манчестер-Ливерпульской дороги с премией в 500 фунтов стерлингов принимали участие четыре паровоза, но «Ракета» Джорджа Стефенсона превзошла конкурентов. Без малейших поломок, с экономным расходом кокса она несколько раз провезла грузный состав со средней скоростью 31,3 км/ч и максимальной – 46,8 км/ч.

50-километровая дорога Ливерпуль-Манчестер была двухпутной. Ее инженерное обеспечение называли самым передовым для того времени. В возвышавшейся на пути Олив-Маунтской ска-

ле красного песчаника был построен тоннель 3,2 км в длину. На всем протяжении дороги было возведено 63 каменных и чугунных моста, сооружен виадук через долину реки Сенки высотой 21 м.

Поезда преодолевали расстояние между Ливерпулем и Манчестером в среднем за 2 часа. Они курсировали со скоростью 27 км/ч, которая была ограничена из соображений безопасности.

В 1834 г. на линии были установлены первые в истории железных дорог стационарные сигналы – поворачивающиеся на столбах диски. До этого для управления движением вдоль пути устанавливали посты, на которых дежурные сторожа подавали сигналы: днем – флажками, ночью – фонарями.

Успех линии Ливерпуль-Манчестер predetermined начал «железнодорожной лихорадки», и в следующие десятилетия были построены тысячи километров железных дорог.

Спорт-клуб	... детский сад, школа	Корм для лошади		Тип обуви	Ливерпульские «жуки»	И стериальная, и минеральная
		Головной убор	... де Бальзак	Президент Азербайджана		
Раковый напиток	Впяный кусок, предмет		Маленькая птичка	Настенный камуфляж		
		Вид деформации	Передвижник	Защита и опора		
Сибирская...	Замысел, план		Печать на животном			
		Орудие после выстрела	Второй завтрак	Она красна пирогами		Неопознанный объект
	Долговая	Дом, уют		Последняя трапеза		
			Повозка			С него бесят-ся
	Мазь, обувь	Итальянский комик		«Белый пудель» (Куприн)		

Ответы на сканворд
 По горизонталю: Овёс, ЦСКА, Алчев, Проспб, Пиво, Оплом, Проект, Изба, Яма, Ланч, Кроу, Ужин, Вака, Дроуг, Томо, Арто.
 По вертикали: Язва, Ясли, Вайкач, Канор, Откат, Онопс, Клодт, Таеро, Сабо, Пчуга, Битлз, Жур, Обов, Вама, НЛО.