



На перегоне Пантелеймоновка-Горловка завершено восстановление моста

15 октября был дан старт опытной технической эксплуатации смешанного железнодорожного моста 1122 км ПК9 перегона Пантелеймоновка-Горловка.

Генеральный директор ГП «Донецкая железная дорога» Владимир Кабаций, заместитель министра транспорта ДНР Александр Сало, депутат Народного совета ДНР Александр Бондаренко в присутствии многочисленных представителей республиканских СМИ перерезали символическую красную ленту, и первый электровоз проехал по восстановленному мосту.

Мост пострадал в результате боевых действий в декабре 2014 года. Были повреждены и обрушены металлические пролетные строения №2 и железобетонные балки пролетного строения №3 четного и нечетного путей, повреждена опора №2.

Все ремонтно-восстановительные работы на мосту проводились силами ГП «Донецкая железная дорога» без привлечения сторонних подрядчиков. Осенью 2015 года был произведен демонтаж поврежденных конструкций. В 2017 году по поручению Минтранса ДНР дорога заказала, а проектный институт «Донжелдорпроект» разработал проект восстановления моста по четному пути.

– На смешанном железнодорожном

мосту 1122 км ПК9 перегона Пантелеймоновка-Горловка была полностью восстановлена инфраструктура, – рассказал генеральный директор ГП «Донецкая железная дорога» Владимир Кабаций. – После приведения всех вспомогательных устройств моста в соответствие с Правилами технической эксплуатации железных дорог, оформления соответствующих документов по вводу моста в эксплуатацию по нему будет открыто движение пассажирских и грузовых поездов.

Основные работы по восстановлению данного объекта выполнялись в течение 2019 года. В июле-августе специалистами Донецкой железной дороги был произведен ремонт опор моста №1, 2, 3. В конце августа силами восстановительных поездов Иловайск и Дебальцево выполнена переустановка железобетонных балок пролетного строения с нечетного пути на четный.

12 сентября произведен монтаж металлического пролетного строения моста через канал Северский Донец-Донбасс длиной 27,6 метра и весом 47 тонн. Установка всех пролетных строе-

ний велась с помощью железнодорожного крана ЕДК-2000 грузоподъемностью 250 тонн.

Работы по восстановлению моста были сложными и масштабными. Это стало своеобразной проверкой на прочность не только для Донецкой железной дороги, но и для нескольких предприятий Республики. На Донецком заводе металлоконструкций было изготовлено пролетное металлическое строение, на Ясиноватском машиностроительном заводе – литые секторные опорные части. На Путевом ремонтно-механическом заводе Дебальцево изготовлены металлические конструкции сварных тангенциальных опорных частей, тротуарные консоли, анкерные болты для секторных опорных частей, детали секторных опорных частей.

– Это еще один серьезный шаг в развитии Донецкой железной дороги, – отметил заместитель министра транспорта ДНР Александр Сало. – Восстановленный мост имеет большое значение, поскольку после разрушения в 2014 году в результате боевых действий двух из трех перегонных путей движение на этом участке осуществлялось до сегодняшнего дня только по одному пути. Этого крайне недостаточно для полноценной эксплуатационной работы. Сегодня, когда движение

поездов восстановлено в четном и нечетном направлениях, пропускная способность значительно увеличится, что даст больше возможностей для развития железной дороги, в полной мере удовлетворит потребности Республики в перевозках грузов и пассажиров.

– Данное направление железнодорожных перевозок позволяет соединить Донецку и Луганскую Народные Республики, – сказал депутат Народного Совета ДНР, председатель Комитета Народного Совета по транспорту и связи Александр Бондаренко. – Сейчас мы помогаем осуществлять транзит грузов по территории ЛНР в Российскую Федерацию. Это направление востребовано, и грузопоток постоянно увеличивается. Ввиду отсутствия этого моста поезда направлялись по не электрифицированным участкам, что увеличивало стоимость перевозок.

Смешанный железнодорожный мост 1122 км ПК9 увеличит пропускную способность перегона Пантелеймоновка-Горловка с 16 пар поездов в сутки (из них 6 – пассажирские и пригородные) до 48 пар, сократит время проследования по перегону на 20 минут. Экономия эксплуатационных расходов после открытия движения поездов по мосту составит около 500 тыс. руб. ежемесячно.

В мороз, дождь и грязь надежно работает связь!

Связь справедливо сравнивают с нервной системой человека. Во многом благодаря поддержке связистов железная дорога гарантирует эффективность и безопасность перевозочного процесса, оперативной передачи важной информации. 20 октября представители этой важнейшей профессии отметили свой профессиональный праздник – День работников связи Донецкой Народной Республики.

Чтобы справляться с возложенными задачами, связисту нужно обладать определенным складом характера.

– Прежде всего, необходимо спокойно и вдумчиво изучить возникшую проблему, тщательно подготовиться к предстоящей работе, – говорит начальник участка I группы участка связи станции Донецк Евгений Чинков. – Этому меня учил мой наставник электромеханик Александр Этин. – Да и сам я по характеру очень спокойный, не люблю спонтанности и стараюсь необдуманно не поступать.

Евгений Чинков пришел на дорогу в 2015 году сразу после окончания Донецкого института железнодорожного транспорта. Начиная трудовую деятельность механиком в кабельном цехе участка связи станции Донецк.

Во время боевых действий работать приходилось даже под обстрелами.

– Мы устраняли повреждения кабеля под Ясиноватой на линии разграничения ближе к украинской стороне, – вспоминает он. – Попали практически в эпицентр боя. Пули свистели над головами, к счастью, никого не задело. Нередко потом выезжали для устранения повреждений, полученных в результате боевых действий. Ведь связь нужна всегда, и неисправность необходимо сразу же устранять.

В коллективе, которым руководит Евгений Чинков, более двадцати человек. Это опытные специалисты, которые прекрасно знают свое дело и ответственно подходят к работе.

– Те, кто только окончил институт, первое время как-то равнодушно относятся к работе, – делится впечатлениями начальник участка. – Но потом, когда познакомятся с коллегами и вникнут в работу, быстро меняются. Глаза загораются, начинают думать, предлагать свои варианты решения проблем, стремятся узнать что-то новое. Безответственные у

нас не задерживаются.

Человек, живущий с интересом, обычно умеет увлечь тех, кто находится рядом. Именно так относится к своему делу Евгений Чинков. Он не просто добросовестно исполняет должностные обязанности, а постоянно повышает уровень технических знаний – не только свой, но и коллег.

– Связист должен быть увлечен своим делом, иначе ничего не получится, – говорит Евгений. – Наша работа слишком важная, чтобы выполнять ее спустя рукава.

В настоящее время специалисты обособленных подразделений службы сигнализации и связи ГП «Донецкая железная дорога» продолжают работы по строительству волоконно-оптической линии связи на участках Дебальцево-Торез-Иловайск.

1 августа 2019 года была запущена в работу магистральная линия связи Дебальцево-Торез протяженностью более 50 км. До конца года планируется завершить строительство ВОЛС на участке Торез-Иловайск протяженностью 55 км.

Общая протяженность магистральных волоконно-оптических линий связи Донецкой железной дороги – 320 км. Сеть проходит через основные населенные пункты Донецкой Народной Республики. Используемое на ней технологическое оборудование полностью отвечает международным стандартам и поддерживает протоколы обмена между существующими информационными системами и телекоммуникационной сетью связи ГП «Донецкая железная дорога».

Сейчас работы по наладке и подключению магистральной линии ВОЛС ведутся, в том числе, и на станции Торез.

– Здесь мы занимались монта-



жского троса, – рассказал электромеханик участка II группы участка связи станции Донецк Иван Моргун. – Работы еще много, но надеюсь, мы с бригадой все сделаем в срок.

На Донецкой железной дороге Иван Моргун работает недавно, но уже зарекомендовал себя как хороший специалист, которому можно поручить задание любой сложности. Он окончил Одесскую национальную академию связи им. А.С.Попова. Прекрасные базовые знания и интерес к работе позволяют Ивану не просто выполнять свои профессиональные обязанности, а оттачивать мастерство, изучать новые технологии.

– Связь постоянно совершенствуется, – говорит Иван Моргун. – Я слежу за новыми разработками, стараюсь разобраться в их особенностях, обдумываю, как можно применить новшества на практике. Волоконно-оптическая линия связи, строительством которой мы сейчас занимаемся, позволяет локально объединить рабочие места, обеспечить высокую скорость загрузки Интернета одновременно на всех машинах, обеспечить качественную телефонную связь и телевизионный прием. Это надежная современная технология, которая применяется во всем мире.

– За время работы на железной дороге я многому научился. Опытом делились мои коллеги – электромонтер 6 разряда Алексей Мирошниченко и электромеханик II группы Ярослав Новиков, – рассказал Иван. – Здесь, на дороге, существует много тонкостей не только в профессиональных вопросах, но и в общении с людьми. Очень важно, чтобы все члены бригады хорошо понимали друг друга. Каждый выезд для устранения неисправности – особенный, часто приходится решать нестандартные задачи. Помню, однажды долго не могли определить, в каком месте повреждение. Оказалось, что в подземную ВОЛС врос корень дерева. Отыскать место порыва было трудно, несколько часов проверяли каждый метр линии. Разобраться и найти причину отсутствия сигнала помогли опыт и смекалка.

Ни один из связистов не станет утверждать, что знает о своей профессии абсолютно все. Процесс обучения и самосовершенствования – это обязательная составляющая их повседневной работы.

На финишной прямой

23 октября и.о. главного инженера – первого заместителя генерального директора ГП «Донецкая железная дорога» Игорь Борисенко проинспектировал ход восстановления путепровода 27 км ПК1 перегона Чумаково-Ларино, поврежденного в результате диверсии в ночь на 1 января 2019 года.

Строители службы СМГ полностью восстановили центральную железобетонную опору, получившую значительные повреждения. В процессе восстановления путепровода была проведена сложная технологическая операция по подъему просевших после подрыва конструкций на проектную высоту. Только после этого специалисты приступили к восстановлению поврежденной опоры.

– Все строительные работы велись силами СМЭУ-7 Иловайск, – рассказал начальник службы строительного-монтажных работ и гражданских сооружений ГП «Донецкая железная дорога» Сергей Кульбачный. – Согласно проектной документации в августе текущего года были выполнены работы по армированию поврежденной опоры, после чего конструкция была залита бетоном – его понадобилось 5,4 кубометра.

На следующем этапе восстановления путепровода 27 км ПК1 перегона Чумаково-Ларино к работе подключились специалисты дистанции пути Ясиноватая и ПМС-191. Путейцам предстоит произвести засыпку щебнем балластного корыта моста и подходов, уложить звенья рельсошпальной решетки, выполнить монтаж контрукголка.

– Можно сказать, что работы по восстановлению данного объекта вышли на завершающий этап, – сказал Игорь Борисенко. – Восстановление путепровода 27 км ПК1 перегона Чумаково-Ларино позволит возобновить движение пригородного поезда №6013, следующего по маршруту Ясиноватая-Иловайск через Донецк-2 и обратно, а также увеличить объемы грузоперевозок.

Напомним, в результате боевых действий и диверсий на Донецкой железной дороге 1641 объект был разрушен или получен значительные повреждения. В том числе – здания, сооружения, мосты, путепроводы и другие объекты инфраструктуры. 1312 из них на сегодняшний день восстановлено, работы продолжаются.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

17 декабря 2019 года в 11.00 в зале заседаний управления ГП «Донецкая железная дорога» состоится IV Отчетно-выборная конференция Профессионального союза работников Донецкой железной дороги с повесткой дня:

1. Отчет о работе ПРОФДОНЖЕЛ за период с 10 февраля 2015 года по 17 декабря 2019 года.
 2. Отчет ревизионной комиссии ПРОФДОНЖЕЛ за период с 10 февраля 2015 года по 17 декабря 2019 года.
 3. О выборах председателя Профессионального союза работников Донецкой железной дороги.
 4. О выборах заместителя председателя Профессионального союза работников Донецкой железной дороги.
 5. Об избрании председателя, заместителя председателя, состава ревизионной комиссии Профессионального союза работников Донецкой железной дороги.
 6. О подтверждении полномочий делегированных в состав Совета Профессионального союза работников Донецкой железной дороги.
 7. О подтверждении полномочий делегированных в состав Президиума Совета Профессионального союза работников Донецкой железной дороги.
 8. О выборах делегатов на II-й съезд Федерации профессиональных союзов Донецкой Народной Республики.
 9. О делегировании в состав Совета Федерации профессиональных союзов Донецкой Народной Республики.
 10. О делегировании в состав президиума Федерации профессиональных союзов Донецкой Народной Республики.
- Регистрация делегатов с 10.00.



Виктория ШЕВКУНОВА

Основа эффективной работы службы – слаженные действия всех подразделений

Одной из важнейших задач службы локомотивного хозяйства ГП «Донецкая железная дорога» является повышение эффективности перевозочного процесса. Наши специалисты выполняют работы по текущему ремонту, техническому обслуживанию локомотивов, содержанию локомотивного парка в исправном состоянии для выполнения плана перевозок.

На протяжении 2019 года в структурных подразделениях локомотивного хозяйства велась работа по освоению текущего ремонта ТР-3 локомотивов. Для локомотивных депо данный вид ремонта имеет огромное значение, так как в результате его проведения производится восстановление технических характеристик эксплуатируемого тягового подвижного состава.

Важным аспектом в эксплуатационной работе Донецкой железной дороги остается техническое обслуживание локомотивов. В течение года во всех локомотивных депо выполнялись намеченные планы по обслуживанию инвентарного парка подвижного состава.

На данный момент локомотивное депо Иловайск является одним из базовых предприятий службы локомотивного хозяйства ГП «Донецкая железная дорога» и обслуживает разные серии тягового подвижного состава. В том числе – магистральные электровозы переменного тока ВЛ80Т, маневровые тепловозы ЧМЭЗ, дизель-поезда.

В 2019 году в депо Иловайск был выполнен текущий ремонт ТР-1 26-ти электровозам, 14-ти тепловозам, 8-ми вагонам дизель-поезда. Сейчас в депо продолжается освоение объемов текущих ремонтов и технического обслуживания электровозов переменного тока.

В локомотивном депо Дебальцево-Пассажирское выполняются техническое обслуживание и ремонт магистральных тепловозов 2ТЭ116 и маневровых тепловозов ЧМЭЗ. За 8 месяцев там был выполнен текущий ремонт ТР-1 12-ти тепловозов.

В локомотивном депо Ясиноватая продолжаются работы по развитию технологических процессов выполнения текущего ремонта в объеме ТР-3 электровозов. В депо проводится

техническое обслуживание и текущий ремонт электровозов постоянного тока ВЛ8 и маневровых тепловозов ЧМЭЗ. С начала года в депо выполнено 83 текущих ремонта ТР-1 электровозов, 12 текущих ремонтов тепловозов, 62 текущих ремонта секций электропоездов.

В 2019 году Донецкой железной дорогой организовано проведение капитального ремонта маневровых тепловозов ЧМЭЗ. На сегодняшний день два тепловоза данной серии отремонтированы в объеме капитального ремонта и эксплуатируются в локомотивном депо Дебальцево, два тепловоза ЧМЭЗ приписки ТЧ-19 и ТЧ-20 находятся на заводском ремонте. До конца текущего года планируется отправить на капитальный ремонт еще два маневровых тепловоза.

В настоящее время одной из приоритетных задач службы локомотивного хозяйства остается подготовка тягового подвижного состава к работе в осенне-зимний период.

С 15 сентября в локомотивных депо проходит осенний комиссионный осмотр локомотивов и моторвагонного подвижного состава, в ходе которого проводятся регламентные работы по подготовке локомотивов и электропоездов к работе в осенне-зимний период 2019-2020 годов. Это позволит обеспечить стабильную работу железной дороги при ухудшении погодных условий.

Производится установка на локомотивы оборудования по борьбе с гололедными отложениями на контактной сети: на электровозы ВЛ8 – вибропантографов, на тепловозы ЧМЭЗ – пневмобарабанов. На сегодняшний день отремонтировано 4 вибропантографа и 11 пневмобарабанов. Это очень важно, так как при наступлении сложных погодных условий механическая оббивка гололеда с устройств контактной сети обеспе-



чит бесперебойное движение поездов на электрифицированных участках.

Кроме выполнения текущего ремонта и технического обслуживания локомотивов в обособленных подразделениях службы ведутся работы по восстановлению объектов инфраструктуры, поврежденной в результате боевых действий.

Завершены работы по восстановлению административного здания локомотивного депо Иловайск. На объекте был произведен ремонт кровли и фасада здания, выполнена внутренняя отделка помещений, установлены металлопластиковые окна, произведен монтаж инженерных сетей, обеспечены необходимые санитарно-бытовые условия для работников депо. На выполнение этих работ было затрачено более 5 миллионов рублей. Восстановление здания выполнялось силами СМЭУ Иловайск и ТЧ Иловайск.

Несмотря на тяжелое финансовое положение дороги продолжают работы по газификации локомотивного депо Иловайск. В 2018 году специалистами ГК «Донбассгаз» были выполнены проектно-сметные работы по строительству подводящего газопровода среднего давления, а в 2019 году начаты и про-

должаются строительные-монтажные работы. На сегодняшний день смонтировано 235 м стального газопровода.

В настоящее время руководством дороги предпринимаются необходимые меры для полной газификации депо. На 2019 год запланировано проведение соответствующих проектно-изыскательских работ, а в планах на 2020 год – приступить к строительным работам по реконструкции системы отопления производственных зданий.

Хочется отметить вклад в общее дело трудовых коллективов всех подразделений службы локомотивного хозяйства. Несмотря на сложные экономические условия была проделана огромная работа по обеспечению перевозок грузов и пассажиров, восстановлению предприятий, освоению новых технологий.

В следующем году перед нами будут стоять не менее сложные и важные задачи, для решения которых необходима слаженная работа всех и каждого.

Дмитрий ОСТАНЬКОВИЧ,
и.о. начальника службы
локомотивного хозяйства
ГП «Донецкая железная
дорога»

Партнерство – путь к развитию производства



В вагонном депо Ясиноватая и ПРМЗ Дебальцево продолжаются работы по созданию новой линии по изготовлению крышек люков грузовых полувагонов. Она будет установлена в вагонном депо Дебальцево-Сортировочное.

На данный момент такая линия действует в экспериментальном цехе вагонного депо Ясиноватая и позволяет самостоятельно изготавливать крышку люка для полувагонов из отдельных комплектующих. Она была спроектирована конструкторским отделом и изготовлена экспериментальным цехом ВЧД Ясиноватая в 2009

году. На протяжении всего периода существования инженерами депо продолжалась работа по ее совершенствованию.

– Когда мы создали эту линию, все комплектующие части для изготовления крышек люков приходилось покупать, – рассказал начальник вагонного депо Ясиноватая Валерий Ковалевский. – Но уже через

год после ее ввода в эксплуатацию нами был спроектирован и изготовлен гидравлический пресс усилием 400 тс. Это позволило из 14 видов комплектующих, необходимых для изготовления крышки люка, 11 делать самостоятельно, что значительно снизило себестоимость продукции.

В конце 2018 года в депо был разработан, а в начале 2019-го введен в эксплуатацию гидравлический листогибочный пресс усилием 150 тс. Теперь и полотно стали изготавливать в ВЧД Ясиноватая самостоятельно, дополнительно снизив себестоимость продукции.

Чтобы увеличить объемы деповского ремонта и уменьшить затраты на его проведение, весной 2019 года было принято решение создать вторую линию по производству крышек люков грузовых полувагонов и установить ее в вагонном депо Дебальцево-Сортировочное.

– Дело в том, что производимые в Ясиноватой крышки люков использовались при деповском ремонте не толь-

ко у нас, но и отправлялись в ВЧД Дебальцево и Иловайск, – пояснил Валерий Ковалевский. – Производительность линии составляет 5-6 крышек в смену (при 8-часовом рабочем дне), и чтобы полностью покрыть потребность дороги в данной продукции, этого недостаточно.

В вагонном депо Ясиноватая была пересмотрена вся конструкторская и технологическая документация на изготовление линии люков. Проведена огромная работа по модернизации и внесены конструктивные улучшения производственной линии. Были учтены все современные требования и прогрессивные методы изготовления гидравлического оборудования. Чтобы процесс изготовления пошел быстрее, в работе по созданию новой линии задействовали мощности Путьевого ремонтно-механического завода Дебальцево.

– Оборудование нашего завода вполне подходит для выполнения такой работы, – говорит директор ОП ПРМЗ Дебальцево Юрий Панасюк. –

Мы предложили специалистам из вагонного депо Ясиноватая изготовить по их чертежам части рабочих позиций линии. В июле 2019 года получили комплект чертежей и начали работу. Если что-то было непонятно, обращались за разъяснениями. Работа для нас немного непривычная, и сначала были трудности, но после консультационной помощи и разъяснений разработчиков быстро решились все проблемы. Сегодня линия готова более чем на 80%.

– В процессе совместной работы между предприятиями сложилось тесное деловое и творческое сотрудничество, – отметил начальник вагонного депо Ясиноватая Валерий Ковалевский. – Мы передали накопленный опыт по созданию линии, а ПРМЗ Дебальцево уверенно подхватил эстафету технического и практического воплощения конструкторских разработок в металл.

После ввода в эксплуатацию линии в ВЧД Дебальцево-Сорт. здесь смогут собирать крышки люка самостоятельно.

Виктория ШЕВКУНОВА

Экзаменатором станет зима

На железной дороге обучение первозимников – один из приоритетных вопросов подготовки предприятия к зиме. Морозы и оттепели, снегопады и гололед делают работу по обеспечению перевозочного процесса особенно напряженной. Те, у кого за плечами есть «зимний» опыт, знают, насколько важно освоить все тонкости дела до того, как холода станут испытывать железнодорожников на прочность.

Первозимник – не всегда новичок. Это и те, кто перешел из одного подразделения дороги в другое, характер работы которого существенно изменился, и которому предстоит впервые в зимних условиях выполнять работы, связанные с движением поездов.

Сейчас на дороге работает 710 первозимников. Их обучение организовано в обособленных и структурных подразделениях Донецкой железной дороги в соответствии с приказом генерального директора ГП «Донецкая железная дорога» от 21.05.2019 № 347 «О подготовке хозяйства и кадров железной дороги к работе в осенне-зимний период 2019-2020 гг.».

Цель обучения – получение профессиональных знаний и практических навыков, необходимых для обеспечения безопасной работы зимой и недопущения травматизма на производстве.

В настоящее время на дороге прошли обучение почти 690 первозимников: по службе движения – 161 человек, в локомотивном хозяйстве – 83, в вагонном – 53, в подразделениях службы пути – 130, службы сигнализации и связи – 33, службы электроснабжения – 24, пассажирской службы – 50. По остальным службам и хозяйствам подготовлено 155 первозимников.

– Сколько профессий в депо, столько и программ обучения первозимников, – рассказала инженер по подготовке кадров II категории локомотивного депо Иловайск Татьяна Деревянченко. – При необходимости они пересматриваются и, если нужно, дорабатываются. Каждого перво-



зимника закрепляют за опытным работником, который учит подопечного всем тонкостям работы зимой. Чаще всего обучение осуществляется без отрыва от производства, а машинисты и помощники машинистов занимаются в учебных классах, а также направляются в дорожный учебный центр. Среди прочего, они изучают особенности обслуживания и управления локомотивом и автотормозами зимой, действия бригады при аварийных и нестандартных ситуациях, другие производственные аспекты. После обучения первозимники чувствуют себя гораздо увереннее.

Первозимники дистанций электроснабжения осваивают необходимые программы на рабочем месте. Как правило, их наставниками становятся начальники участков.

– Из 20-часовых программ порядка 16 часов отведено на теорию и 3-4 часа – на практические занятия, – рассказала инженер ремонтно-ревизионного участка ЭЧ Дебальцево Инна Турта. – В этом году занятия в ЭЧ велись с 23 марта. Курсы прошли 11 человек. Это сигналисты, электромеханики, электромонтеры по ремонту высоковольтных ЛЭП, машинисты автотоматрисы, сторож, уборщики производственных помещений.

В Иловайской дистанции пути – 28 первозимников. Это монтеры пути, бригадиры пути, мастера дорожные, сигналисты, операторы дефектоскопных тележек, техник и распределитель работ, машинист железнодорожных строительных машин, дежурный по переезду, ремонтник искусственных сооружений.

– Программы обучения рассчита-

ны в среднем на 20 часов, – рассказала инженер по подготовке кадров ПЧ Иловайск Наталья Аникина. – Для двух схожих профессий в этом году была разработана новая программа: для мастера по эксплуатации и ремонту машин и механизмов и главного механика.

В ПМС-191 обучение первозимников проводится по пяти программам, разработанным для монтеров пути, сигналистов, составителей поездов, работников механического цеха (машинистов и помощников машинистов ЖСМ), работников автотранспортного цеха, ИТР и руководителей цехов.

– Программы рассчитаны на 22-25 часов. Это примерно 8 дней обучения, – рассказал начальник производственно-технического отдела ПМС-191 Сергей Диденко. – При обучении первозимников особое внимание уделяется подготовке средств снегоборьбы для работы зимой, ограждению места производства работ, изучению сигналов ограждения, схем безопасных маршрутов прохода, оказания первой медицинской помощи и т. д. Прослушав теоретический курс, работник проходит практические занятия и после успешной сдачи экзамена получает соответствующее удостоверение.

В работе железнодорожников – как в известной поговорке: век живи – век учись. А зимой им приходится сдавать экзамены каждый день. Поэтому сегодня для всех, кто обеспечивает перевозочный процесс, будет нелишним освежить в памяти базовые инструкции и приказы.

Виктория ШЕВКУНОВА

Оплошность может стоить вашей жизни

За 9 месяцев 2019 года непроизводительный травматизм на Донецкой железной дороге снизился на 28%. Среди основных причин травмирования граждан – хождение по путям и переход пути в неустановленном месте.

На Донецкой железной дороге проведен анализ состояния непроизводительного травматизма по итогам работы за 9 месяцев 2019 года. За данный период на станциях и перегонах дороги в результате наезда железнодорожного подвижного состава и других видов воздействия было травмировано 5 граждан против 7 случаев за аналогичный период 2018 г. Уровень травматизма со смертельным исходом снизился на 80% и составил 1 случай против 5-ти в прошлом году.

Одним из основных направлений профилактики непроизводительного травматизма граждан на объектах инфраструктуры ГП «Донецкая железная дорога» является проведение разъяснительной работы среди населения. В поездах, на вокзалах и станциях проводится регулярное информирование пассажиров по громкоговорящей связи о правилах личной безопасности при пользовании железнодорожным транспортом и об опасности хождения по путям.

На всех станциях и вокзалах даются оповещения о приближении и отправлении поездов, проведении маневровых работ в районе пассажирских платформ и в местах прохода через железнодорожные пути.

На Донецкой железной дороге особое внимание уделяется предупреждению детского травматизма. За отчетный период специалистами по охране труда подразделений дороги проведено 297 лекций и бесед в общеобразовательных учреждениях Республики о правилах безопасного и корректного поведения на железнодорожном транспорте. На базе Детской железной дороги, в локомотивном депо Дебальцево-Пассажирское, Ясиноватском отряде военизированной охраны, управлении механизации были организованы конкурсы детского рисунка соответствующей направленности.

Напоминаем: на железной дороге категорически запрещается:

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

Железнодорожный переезд – зона повышенной опасности

Только благодаря бдительности машиниста удалось избежать столкновения поезда с комбайном на железнодорожном переезде 47 км ПК6 однопутного перегона Постниково-Сердитая.

За девять с половиной месяцев 2019 года на Донецкой железной дороге более чем вдвое возросло число ДТП на железнодорожных переездах. Все они произошли по вине сторонних водителей.

Последний из допущенных случаев ДТП произошел 12 октября в 00 час. 08 мин. на железнодорожном переезде 47 км ПК6 однопутного перегона Постниково-Сердитая, 2-й категории, оборудованным автоматической светофорной сигнализацией с автоматическими шлагбаумами, с дежурным работником. Прогноировав сигналы сигнализации, водитель комбайна проехал переезд, едва не спровоцировав ДТП.

При приближении к переезду грузового поезда водитель комбайна проехал переезд при включенной сигнализации, мигающих сигналах светофора, но еще не опустившемуся брус основного шлагбаума «Б». Когда шлагбаума с обеих сторон опустились, комбайн уже находился на середине настала железнодорожного переезда и проехал переезд перед приближающимся поездом. Машинист поезда применил экстренное торможение, что позволило предотвратить столкновение.

Водитель комбайна скрылся с места происшествия, повредив при этом брус основного шлагбаума «А». Для регистрации и расследования случая ДТП были привлечены работ-

ники УГАИ МВД ДНР города Шахтерска.

С начала года на железнодорожных переездах зарегистрировано 12 случаев ДТП, которые произошли по вине сторонних водителей без участия колесных транспортных средств дороги. К счастью, обошлось без погибших и травмированных. За аналогичный период 2018 года было принято к учету 5 таких случаев.

Из 12 случаев ДТП на переездах 1 случай допущен на не охраняемом переезде, 11 - на железнодорожных переездах с дежурным работником. Как отмечают в ревизорском аппарате дороги, все переезды оборудованы автоматической сигнализацией, которая в момент ДТП находилась в исправном состоянии. Причиной дорожно-транспортных происшествий стало нарушение водителями правил проезда

железнодорожных переездов, обусловленных требованиями п. 20 Правил дорожного движения.

Аппарат безопасности движения поездов и автотранспорта ГП «Донецкая железная дорога» напоминает: выезжая на железнодорожный переезд при запрещающем сигнале светофора, водитель создает угрозу безопасности движения поездов, подвергает опасности себя и других участников дорожного движения.

С 21 октября по 21 ноября 2019 г. ГП «Донецкая железная дорога» проводит месячник по безопасности движения на железнодорожных переездах. Запланировано проведение совместных рейдов работников ГАИ с представителями ГП ДЖД по выявлению случаев нарушения правил проезда через железнодорожные переезды. ГП «Донецкая железная

дорога» призывает водителей транспортных средств не рисковать своей жизнью, жизнью пассажиров и железнодорожников. Помните: главным условием обеспечения безопасности движения на железнодорожных переездах является внимание водителей автотранспортных средств и неукоснительное соблюдение Правил дорожного движения!

По данным Международного железнодорожного сообщества и Европейской экономической комиссии ООН, около 95% дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах происходят в результате осознанных грубых нарушений водителями Правил дорожного движения, а также ошибок в оценке дорожной обстановки из-за беспечности, невнимательности, нахождения в состоянии алкогольного или наркотического опьянения.

Бархатный путь Донецкой магистрали



Рельсовые стыки остаются основными возбудителями динамических, а нередко и ударных воздействий подвижного состава на путь, они же – очаги постоянных расстройств пути. Поэтому на протяжении многих десятков лет ученые и инженеры пытались решить проблему увеличения длины рельсов.

Всего 150 лет назад на Варшаво-Венской железной дороге на главных путях укладывались рельсы длиной 4,57 метра. На железной дороге Москва-Санкт-Петербург в 1851 году начали входить в употребление рельсы длиной 7,31 м, в начале 80-х – 8,54 м.

С развитием железнодорожной отрасли постепенно увеличивалась и длина путей. В инженерных кругах обсуждалась возможность обеспечения свободного удлинения рельсов при изменении их температуры за счет стыковых зазоров, а позднее – создания непрерывного рельсового пути. Официально этот вопрос в России был поднят в 1896 г.

Повышенный интерес к проблеме длины рельсов проявился в 20-е годы XX века, когда ученые разных стран занялись теоретическими исследованиями и экспериментами по выяснению роли и значения погонных и стыковых сопротивлений, противодействующих свободному изменению длины рельсов при колебаниях температуры. В России бесстыковой путь впервые был предложен в 1930 году инженерами Боченковым М.С. и Мищенко К.Н..

Достижения отечественных и зарубежных ученых в исследованиях по укладке длинных рельсов подготовили базу для широкого внедрения бесстыкового пути, позволяющего увеличить длину рельсовых плетей до 500-800 м и более (до 4 км). Однако Вторая мировая война приостановила дальнейшее внедрение этой конструкции.

После окончания войны работы по укладке длинных рельсов и бесстыкового пути были возобновлены. С 1949 года на магистралях Донбасса началась укладка в путь мощных рельсов типа Р-50, которые использовались при строительстве ширококолейных железных дорог на участках, подверженных усиленным нагрузкам. Уже к концу 1955 года они были уложены почти на половине общего протяжения главного пути. За счет укладки новых 25-метровых рельсов и сварки в плети старых уменьшилось количество стыков, что значительно улучшило состояние пути.

К концу 1955 года более 40% главного пути лежало на щебеночном балласте. Это позволило увеличить скорость движения пассажирских поездов до 100 км/час, грузовых – до 70 км/час. Резко уменьшилось количество участков, на которых ранее было запрещено использовать мощные паровозы серии «ФД».

– Работая старшим ремонтным работником Чистяковской дистанции пути, заместителем начальника Да-

рьевской дистанции пути, я слышал, что на Донецкой железной дороге начали внедрять бесстыковой путь, – вспоминает бывший заместитель начальника Донецкой железной дороги по пути и строительству Вячеслав Пахомов. – В первую очередь их укладывали на направлении Лозовая-Славянск, Горловка-Иловайск-Амвросиевка-Успенка и до границы с Кавказской железной дорогой. Именно там осуществлялось основное пассажирское движение Центр-Кавказ – большая часть московских скорых поездов дальнего следования проходили как раз через Донецкую железную дорогу.

Параллельно укладывался бесстыковой путь на участке Славянск-Красный Лиман, где курсировал фирменный поезд Донецк-Москва 9/10. Также установили бесстыковой путь на участке Славянск-Красный Лиман до границы с Южной железной дорогой (Харьков).

В условиях большой грузонапряженности на Донецкой железной дороге в 1959 г. был сооружен первый участок бесстыкового пути температурно-напряженного типа.

– Поначалу возникла проблема, как из рельсов длиной 12,5 м сделать 800-метровые, используемые специально для формирования бесстыковых путей, – рассказывает Вячеслав Пахомов. – В самом начале рельсы раскладывались на пути и там сваривались сварочной машиной в одну. Затем появился индустриальный способ укладки бесстыкового пути. Специально для Донецкой железной дороги в Мариуполе стали изготавливать рельсы длиной 25 метров без отверстий для накладок и болтов. При помощи рельсосварочного поезда в Красном Лимане удалось наладить линию по изготовлению плетей для укладки бесстыкового пути. Рельсы длиной 25 метров сваривались в 800-метровые и в готовом виде доставлялись непосредственно на место путевых работ.

Вопрос внедрения бесстыкового пути контролировался на самом высоком уровне.

– Нам направлялись планы работы на квартал, полугодие, год, – вспоминает Вячеслав Пахомов. – И среди прочего обязательно был пункт, касающийся укладки бесстыкового пути.

На Донецкой железной дороге вопросом внедрения бесстыкового пути занимались начальник службы пути Малибошко А.П., Белый В.И., заместитель начальника службы пути Четвериков А.С., Белашов Д.А., начальник технического отдела службы пути Жадан Г.И. Среди «пионеров» строительства бесстыкового пути на Донецкой железной дороге: начальник Славянской дистанции пути Муравлев Н.П., начальник Иловайской дистанции пути Махортов В.И., начальник рельсосварочного поезда Красный Лиман Хренов Л.Н. Активное участие в разра-

На протяжении всей истории существования железной дороги непрерывно велись поиски конструкций стыков, которые обеспечили бы такую же прочность и устойчивость пути в местах соединения рельсов, как и вне стыков. Первый участок бесстыкового, или как его еще называют, бархатного пути был уложен на Донецкой железной дороге 60 лет назад.

ботке технологий бесстыкового пути, его укладки и содержания принимали профессор Харьковской академии железнодорожного транспорта Ангелейко В. И. и кандидат технических наук Новакович В.И.

Данная тема широко освещалась в областной и всесоюзной печати. В материале «По пути технического прогресса», опубликованном в газете «Железнодорожник Донбасса» в 1969 году, в частности, говорится: «Все большее распространение получает бесстыковой путь на железобетонных шпалах, допускающий движение поездов со скоростью 200 километров в час и более. Только в текущей пятилетке уложено 316 км бесстыкового пути и 291 км на железобетонных шпалах, произведена укладка 4,8 км пути на железобетонном основании и 15 стрелочных переводов на железобетонных блоках. Уложено более 100 км рельсов повышенной твердости (хромистые, с объемной закалкой и другие)».

Внедрение бесстыкового пути требовало освоения новой техники, переобучения специалистов. «Коллектив нашего четвертого околотка обслуживает участок на «бойком» направлении Донбасс-Кривбасс. Поезда здесь спешат один за другим, – рассказывал на страницах «Железнодорожника Донбасса» дорожный мастер И. Колесниченко. – Дело в том, что нам одним из первых на Донецкой дороге пришлось осваивать новинку – бесстыковой путь на железобетонных шпалах. Вполне естественно, что сначала было немало трудностей и неудач. На дистанции организовали технические занятия с дорожными мастерами и бригадирами. Нас знакомили с особенностями ухода за длинномерными 800-метровыми рельсовыми петлями, с техникой, которой оснащались околотки, с организацией работы по-новому, когда на смену многочисленным небольшим и обособленным бригадам пришли крупные механизированные. Соответственно обучались и монтеры, и дежурные по переездам».

Тщательная подготовка велась во всех подразделениях дороги. О том, как это было, мы также узнаем из материалов газеты «Железнодорожник Донбасса».

«В нынешнем году на Ворошиловградском отделении намечено выполнить большой объем работ по усилению пути, чтобы обеспечить высокие скорости продвижения грузов... Основная доля работ возложена на коллектив Ворошиловградской дистанции. На участке Родаково-Вергунка протяженностью более 30 км запланировано произвести укладку бесстыкового пути на железобетонных шпалах. Не откладывая, сразу с наступлением весеннего потепления, коллектив дружно взялся за выполнение поставленной задачи. Для начала решили провести комплекс на разъезде 61-го километра. На соседних станциях заблаговременно сосредоточили путевые машины. Сюда прибыла балластная вертушка. Предстояло капитально отремонтировать 800 метров главного пути. Для этого движеньцы выделили четырехчасовое «окно». Поездной диспетчер З. Маврыцина точно в намеченное время закрыла движение на участке и подвела путевые машины к месту работ. Предварительно была продумана вся технология.

Хорошо организовали работу путе-

вой решетки механики крана С. Горбатько и А. Григорьев, механики моторных платформ А. Боротько и Н. Москаленко. Вслед двинулся планировщик и за короткое время подготовил постель для укладки новых звеньев пути железобетонными шпалами. Не заставил себя ждать путеукладочный кран. Механики А. Глушеня и В. Турбин за короткое время уложили новую колею на всем протяжении участка».

Проектом Директив XXIV съезда КПСС ставилась цель усилить верхнее строение пути за счет укладки железобетонных шпал, бесстыкового пути и термически обработанных рельсов, поднять уровень механизации путевых работ. И реализация поставленных задач требовала от путейцев колоссальных физических усилий.

«На участке Родаково-Кандрашевская протяженностью до 30 км произведен капитальный ремонт с укладкой железобетонных шпал и бесстыкового пути, – говорится в статье «Железнодорожника Донбасса» от 20 марта 1971 года. – Рельсы тяжелого типа уложены на грузонапряженном участке Коммунарск-Родаково. Поезда идут с высокой скоростью. Интенсивно, как предусмотрено проектом Директив, продолжают работы по усилению верхнего строения и укладке бесстыкового пути на железобетонных шпалах. Вызывает, однако, озабоченность состояние механизации. В самом деле, до 70% всего комплекса путевых работ на текущем содержании до сих пор выполняется вручную. Так производится выгрузка, погрузка и укладка шпал, перешивка колеи замена изоляции, подрезка балласта, очистка рельсов от грязи, выправка пути по уровню, зачистка заусениц, замена скреплений и другие операции».

В 80-е годы остро ставится вопрос не столько о внедрении бесстыкового пути, сколько об увеличении его эффективности. «На дороге проводятся исследования, направленные на создание конструкции бесстыкового пути без уравнильных пролетов, на которые в настоящее время приходится 70% всех затрат на содержание бесстыкового пути, – говорится во внутреннем докладе Донецкой железной дороги за сентябрь 1982 года. – Испытаны конструкции бесстыкового пути с плетями, равными длине блок-участка, закладывается опытный участок без уравнильных пролетов, равный длине целого перегона».

По сравнению с конструкциями пути с короткими рельсами бесстыковой путь продлевает сроки службы элементов верхнего строения пути, увеличивает надежность работы рельсовых цепей автоблокировки, способствует сокращению расхода электроэнергии и топлива на тягу поездов и повышению комфортабельности езды пассажиров. Однако на Донбассе полностью заменить звеньевой путь бесстыковым не представляется возможным. Прежде всего потому, что в горнодобывающем регионе много мест с неустойчивым земляным полотном. Нередко под железнодорожными путями проходят шахтные подработки, что требует дополнительных мер безопасности как для железнодорожников, так и шахтеров. На данный момент бесстыковой путь на Донецкой железной дороге составляет порядка 72% от общей протяженности пути.

Елена СУШКОВА

В картинах продлеваю жизнь цветов



Любовь к природе и тягу к прекрасному Александра Николаевна пронесла с самого детства. Об этом художница рассказала в книге «Своим о себе». Здесь – ее детские воспоминания, девичьи мечты, первая любовь, секреты мастерства и, конечно же, фотографии удивительных работ.

Не увенчавшаяся успехом попытка девушки поступить в Высшее художественное училище им. В. Мухомовой открыла перед ней новый путь. Александра поступила в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта. Но и здесь, не изменяя мечте, стала посещать изостудию, где познакомилась с будущим мужем Вадимом Акиндеевым, инженером-строителем, архитектором, дизайнером.

После окончания института Александра Николаевна работала в Ясиноватской дистанции пути, затем – в проектно-институте «Донжелдорпроект», где прошла трудовой путь от инженера до главного специалиста.

На пенсии творческая душа так и взяла свое. Мастерница занялась рисованием, лепкой, макраме, плетением из лозы, но настоящей страстью стала хохломская роспись.

– Это же все мое! По гороскопу моя стихия – огонь, мой любимый цвет – красный, и у меня появилось страстное желание украсить предметы быта хохломой, – рассказала Александра Акиндеева. – Сначала изучила специальную ли-

тературу. Все оказалось очень сложно: перед росписью деревянные изделия должны были пройти 15 операций! У меня из дерева были только ложки да разделочные доски. Поэтому решила использовать другие материалы – стеклянные молочные бутылки, банки из-под кофе. И получилось!

Затем по совету мужа Александра Николаевна обратилась к петриковской росписи.

– Если в хохломе объем листьев, ягод и цветов создается точками и штрихами, а сама роспись достаточно трудоемкая, то на петриковской я отдыхала, – объясняет мастерница. – Ягоды и лепестки наносятся пальцем, объем создается переходным мазком. Кроме того, в хохломе изображаются сказочные цветы, а в петриковской – реальные. Именно это и натолкнуло меня на мысль создавать картины из настоящих цветов. Тем более что благодаря моей внучке Ирине у меня уже тогда был знатный гербарий.

В качестве фона художница сначала использовала цветной картон и бумагу, затем перешла на настоящие листья и цветы – такая техника считается нетрадиционной.

– Занятие флористикой очень увлекательное, – говорит Александра Акиндеева. – Мне очень нравится, что в картинах я продлеваю жизнь растений, даю возможность ими еще полюбоваться. Это как красками цветов мир изображать: не нужно что-то при-

кто-то рисует кистью на холсте, кто-то – карандашом в альбоме, а пенсионерка-железнодорожница Александра Акиндеева создает свои картины с помощью настоящих цветов. Александра Николаевна – член Международного общества флористов. Автор множества работ, часть из которых находится в частных коллекциях в Англии, Германии, Франции, Японии, двенадцать лет назад создала в своей квартире уникальный музей. Теперь это одна из главных достопримечательностей Ясиноватой, которую с удовольствием посещают не только горожане, но и зарубежные делегации.

думывать, природа все уже сделала за нас. Главное – уметь скомпоновать и дополнить, не потеряв природную красоту.

Материал для своих картин Александра Николаевна собирает везде: в лесу, в парке, в саду. Там, где прохожий не заметит ничего особенного, она увидит удивительный экземпляр. В руках мастерницы обычная коряга превращается в рыбу-сому, ветка дерева – в утонченный элемент декора.

– Собирает растения можно круглый год, – делится секретами мастерства Александра Акиндеева. – Стараясь делать это по утрам – после того, как спадет роса. В сырую погоду – только после того, как растения обсохнут, еще лучше – в погожий день. К прочному материалу относятся листья клена, кукурузы и тополя. Их я использую для фона. Особенно хорош серебристый тополь: с обратной стороны его листья светлые, бархатистые и идеально подходят для изображения неба, снега. Для сушки растений использую старые журналы, сверху кладу большой гнет на всю поверхность. Выпуклые цветы, например, ромашки и розы, обкладываю ватой. Астры, одуванчики, васильки срываю едва раскрывшимися: при сушке они дозревают и могут рассыпаться.

В 2007 году Александра Николаевна создала в своей квартире музей. Здесь представлены работы мастерницы, выполненные в технике хохломской и в петриковской росписи, изделия из лозы, но центральное место, конечно, отведено картинам из цветов. Художница признается, что выделить любимую работу очень трудно, ведь в каждую вложена душа. Многие связаны с детскими воспоминаниями.

– Вот, например, картина «Утро», – показывает она на один из экспонатов. – В детстве помню, однажды просну-

лась и еще сонная выбежала в огород. А там такая красота! Солнышко светит, на траве еще поблескивает роса, вот выползает божья коровка, жужжит шмель...

Целую стену занимают картины из серии «Сказочные птицы», созданные из цветов. Здесь – и мифический Феникс, и сказочная Жар-птица, и одинокая голубка, и новоселье аистов.

– Однажды, перебирая высушенные лепестки тюльпана, я заметила их удивительное сходство с птичьими перьями. Так и получилась картина «Жар-птица», – вспоминает мастерница.

Среди экспонатов домашнего музея художницы особо выделяется картина «На круги своя», где одуванчик сравнивается с жизнью человека. Она называет эту работу одной из самых сложных.

– Человеческая жизнь так же зарождается, цветет, отцветает, дает семена, которые снова прорастают, – расширяет автор свое послание. – Для изготовления картины я выбрала красный фон, чтобы зелень и желтизна цветов хорошо выделялись. Чтобы листья не резать, подбирала их с учетом необходимого ракурса. Труднее всего было с одуванчиками-«фонариками». Как определить время созревания, чтобы не осыпались «парашютики»? Отходов получилось около 90%, но нужного результата я таки добилась.

Александра Николаевна рассказывает, как долго набиралась решимости и в 1998 году отправила 11 своих работ в Японию. С волнением ждала ответа и была счастлива, получив восторженный отзыв специалиста и предложение купить ее картины. Еще через два года ее пригласили выступить в Международное общество флористов в Японии.

Все документы, переписка,

фотографии картин хранятся в специальном альбоме. Теперь это история, и она тоже представлена в музее. Рядом с дипломом на японском языке – награды за участие в областных, межрегиональных, всеукраинских выставках.

Есть среди экспозиций мастерницы три картины, которые она посвятила войне на Донбассе.

– Картину «Предсказание майдана» я написала еще до событий 2014 года, – объясняет Александра Николаевна. – На ней огонь, который уничтожает все на своем пути. Когда начался майдан, я испугалась и спрятала эту работу. Сама не знаю, почему, но я словно предугадала страшные события. Картина «Безысходность» – это наши «подвальные» дни. Мы, как этот пес, смотрящий на луну, сидели и прислушивались, как грады приземляются то где-то вдалеке, то совсем близко. Третья картина «2014 год. Небо над терриконами» – это отражение горячей фазы войны.

К картине «Раздумье» Александра Акиндеева приводит своих гостей в последнюю очередь. Потухшая свеча, недочитанная книга, разорванные четки говорят о незавершенности, и автор предлагает зрителю как бы дорисовать картину. Каждый предлагает что-то свое и уходит с чувством, что внес свой вклад в создание работы.

Несмотря на почтенный возраст, Александра Николаевна продолжает принимать посетителей, проводит экскурсии, рассказывает свою историю, делится секретами мастерства.

На столе лежит книга отзывов, и каждый побывавший в доме-музее, оставляет в ней свои впечатления.

– В этой книге еще достаточно незаполненных страниц, – замечает на прощание хозяйка. – Значит, у меня еще много работы...

Елена СУШКОВА

В Иловайске увековечили династии деповчан

В локомотивном депо Иловайск 14 октября высадили липовую аллею в честь рабочих династий.

В акции, которая проводилась по решению руководства предприятия, профсоюзного комитета и Совета ветеранов труда, приняли участие представители разных поколений династий деповчан.

Давая старт акции, инженер техотдела Елена Тисленко рассказала о первых результатах деятельности рабочей группы по созданию летописи истории локомотивного депо Иловайск.

Как показал анализ архива депо за период с 1943 по 1952 г., а также семейных архивов работников, сегодня на предприятии продолжают трудиться представители 12-ти рабочих династий. В их числе: Куприи – четыре поколения

машинистов, Баклановы, Божко, Герасько, Дегтяревы, Ковалевские, Лупановы, Морозовы, Нога, Ногтевы, Сидоренко и Тиньковы – три поколения машинистов, Рыбкины – три поколения слесарей по ремонту подвижного состава.

Так, продолжая трудовую династию машинистов локомотива, сегодня в депо работают Почетный железнодорожник Александр Витальевич Куприй и его сын Дмитрий. Родоначальник династии Иван Куприй пришел в паровозное депо Иловайск перед Великой Отечественной войной. Работал поездным кочегаром, помощником машиниста, машинистом паровоза. На пенсию вышел в 1969 году.

Борис Морозов – родоначальник трудовой династии машинистов в трех поколениях. Трудовую деятельность он начал в далеком 1949 году, на заслуженный отдых ушел с должности машиниста

дизель-поезда. В этом году большая семья Морозовых отметила 90-летие Бориса Павловича. Его старшие сыновья Александр и Сергей уже на пенсии, а младший – Павел продолжает работать за правым крылом локомотива. Внук Андрей – тоже машинист дизель-поезда.

Психологами доказано, что работники, связанные родственными узами, стараются не уронить марку фамилии. Отсюда – трудолюбие, ответственность, добросовестность. Если младший представитель рабочей династии не может понять той или иной особенности производства, тут же ему на помощь приходит более опытный родственник. Причем объясняет несмышленишу специфику работы не только непосредственно на предприятии, но и в домашней обстановке.

Думаю, никто не станет спорить с тем, что стабильность производства и

страны в целом во многом зависит от сохранения рабочих династий и зарождения новых. В подразделениях Донецкой железной дороги есть семьи, суммарный стаж работы которых на одном предприятии составляет не одну сотню лет. И следующим этапом работы по созданию летописи локомотивного депо Иловайск станет изучение истории именно таких династий.

Решение о создании Летописи предприятия было принято совместным постановлением руководства локомотивного депо Иловайск и профсоюзного комитета 8 июля 2019 года. В ней также будет отражена история работников, награжденных правительственными наградами, занесенных в Книгу почета Донецкой железной дороги или депо, удостоенных почетных званий.

Евгений ЖУРАВЛЕВ

Врага надо знать в лицо

Несмотря на теплую осень, на территории Донецкой Народной Республики фиксируется активизация сезонных простудных заболеваний. По данным Республиканского центра санитарно-эпидемиологического надзора ГСЭС Минздрава ДНР, недельный прирост заболеваемости ОРВИ составляет 5%.

Согласно данным вирусологических исследований, активизация вирусов гриппа в Республике еще не началась. За последнюю неделю общий показатель заболеваемости составил 30,1 на 10000 населения, что ниже эпидпорога в 2,5 раза. Активную фазу заболеваемости на территории ДНР медики ожидают в ноябре-декабре.

По информации Всемирной организации здравоохранения, в эпидемический сезон 2019-2020 годов ожидается эпидемия высокой интенсивности, что связано с циркуляцией новых вирусов гриппа. В текущем сезоне будут циркулировать четыре штамма вируса: A/Brisben/02/2018 (H1N1) pdm09 – подобный вирус, A/Kansas/14/2017 (H3N2) – подобный вирус, B/Colorado/06/2017 (линия B/Victoria/2/87), B/Phuket/3073/2013 (линия B/Yamagata/16/88).

Эти вирусы гриппа могут привести к пневмонии и другим серьезным осложнениям, а в некоторых случаях – летальному исходу.

Самым эффективным средством профилактики врачи называют своевременную вакцинацию.

По городам и районам Республики распределена противогриппозная вакцина для иммунизации населения из групп повышенного риска. В них, в частности, входят работники транспортной сферы. На Донецкой железной дороге утвержден план мероприятий по профилактике ОРВИ и гриппа в эпидемическом сезоне 2019-2020 гг.

Железнодорожники могут пройти вакцинацию на базе 4-х профильных учреждений здравоохранения: Ясиноватской центральной районной больницы, Отделенческой больницы станции Дебальцево, Узловой больницы станции Иловайск, Линейной поликли-



ники станции Никитовка, а также в центрах первичной медико-санитарной помощи по месту жительства.

Следует отметить, что многие не могут отличить ОРВИ от гриппа и переносят болезнь на ногах. Это чревато осложнениями для больного, а сам он становится переносчиком инфекции.

ОРВИ – это острые респираторные заболевания, вызванные вирусами, например, парагриппа, аденовируса и других.

Грипп – один из ОРВИ, который протекает тяжелее и часто сопровождается осложнениями. Вирус гриппа, как ни один другой, способен быстро изменяться, чем и объясняется его способность вызывать эпидемии.

При ОРВИ самочувствие человека ухудшается постепенно в течение 1-2 дней. А при гриппе начало болезни всегда острое, признаки интоксикации организма развиваются очень быстро.

При ОРВИ температура организма редко повышается выше 38 градусов. При гриппе температура чаще всего резко подскакивает до 39 градусов и выше и держится 3-4 дня.

Важное отличие гриппа от ОРВИ – высокая степень общей интоксикации организма. Если при ОРВИ заболевший чувствует себя более или менее нормально, то при гриппе жалуется на сильную головную боль, головокружение, тошноту, слабость, озноб. Для гриппа также характерна боль в мышцах.

Чтобы в сезон простуд избежать заражения гриппом и ОРВИ, важно придерживаться несложных правил:

- Во время эпидемии избегайте мест

скопления людей.

- Приучите себя не дотрагиваться до носа и глаз руками. Делайте это только с помощью чистого носового платка. Особенно опасно тереть глаза руками после того, как вы держались за поручни в общественном транспорте.

- Чаще мойте руки с мылом и приучайте к этому своих детей, особенно в эпидемиологический период. Если нет возможности воспользоваться водой, подойдут любые не спиртовые дезинфицирующие средства.

- Помните, что переохлаждение, как и перегрев, может способствовать возникновению заболевания, поэтому для прогулок на свежем воздухе одевайтесь по погоде.

- Если у ваших родных и близких возникли симптомы простуды или респираторной инфекции, немедленно изолируйте больного в отдельной комнате и контактируйте с ним только в марлевой маске. Вызовите врача на дом.

- Регулярно проветривайте помещение, проводите влажную уборку.

Чтобы не заболеть гриппом или ОРВИ, придерживайтесь здорового образа жизни. Правильное питание, нормальный сон, физические упражнения, прогулки на свежем воздухе способствуют укреплению иммунитета и устойчивости к инфекционным заболеваниям. Эти правила вдвойне важны для людей, имеющих противопоказания к вакцинации против гриппа.

Наталья ЧУПРИНА,
начальник сектора
медико-санитарного обеспечения
ГП «Донецкая железная дорога»

Природная аптека

Общеизвестно, что далеко не все, кто столкнулся с больным человеком, подхватывают инфекцию. Если иммунитет сильный, он легко справляется с большинством вирусов.

В природе существует более 40 видов растений, относящихся к иммуномодуляторам. Они способствуют укреплению защитных сил организма и поддерживают тонус.

- Эхинацея пурпурная способствует образованию Т-лимфоцитов и фагоцитов, которые участвуют в процессе уничтожения чужеродных клеток в крови человека. Она действует избирательно и стимулирует ослабленный иммунитет.

- Сок алоэ содержит более 200 активных веществ, которые благоприятно воздействуют на иммунную систему человека. Характеризуется выраженными противовоспалительным и регенерирующим свойствами.

- Имбирь – источник витаминов и минералов, которых не хватает организму в холодное время года. Его эфирные масла обладают бактерицидными свойствами, повышают сопротивляемость организма простудным и вирусным заболеваниям.

- Корень женьшеня содержит иммуноглобулин – белок, который «связывает» инородные организмы, попадающие в кровь, не давая им распространяться. Женьшень также обладает болеутоляющим и омолаживающим свойствами.

- Ромашка отличается мягким противовоспалительным воздействием. Благодаря эфирным маслам, комплексу витаминов и органических кислот усиливает сопротивление патогенным микробам.

Лучшее комплексное воздействие на организм окажут сборы трав для укрепления иммунитета, в состав которых могут входить родиола розовая, шиповник, зверобой, боярышник, крапива, чабрец, корень одуванчика, смородина, лимон и др.



Чтобы «тихая охота» не обернулась бедой

Теплая погода, установившаяся в этом году на территории Донецкой Народной Республики, способствовала продлению грибного сезона. Медики предупреждают любителей «тихой охоты» об опасности и призывают быть предельно внимательными.

Главная причина отравлений – низкая осведомленность населения об основных морфологических признаках и отличительных особенностях съедобных и ядовитых грибов, нарушение технологии приготовления блюд и сроков хранения.

По токсичности грибы подразделяются на съедобные, условно съедобные и ядовитые. Трудность заключается в том, что из-за внешнего сходства некоторые ядовитые и съедобные грибы очень легко перепутать.

В нашем регионе встречается около 40 видов несъедоб-

поганке, достаточно, чтобы вызвать смертельное отравление у двух человек. Смертность при отравлении бледной поганкой составляет от 35 до 95%.

Но можно отравиться и съедобными грибами. Как отмечают в Министерстве здравоохранения ДНР, в условиях Донецкого промышленного региона особую опасность представляет тенденция к накоплению съедобными грибами тяжелых металлов. Они могут привести к перестройке биохимического аппарата грибов и способствовать выработке токсических веществ даже в съедобных грибах.

Врачи предупреждают: не употребляйте в пищу съедобные старые грибы, в которых наряду с полезными веществами часто имеются продукты

разложения белков, которые пагубно влияют на организм человека.

Что касается условно съедобных грибов, перед употреблением в пищу они требуют тщательной технологической обработки: высушивания, отваривания со сливом отвара, промывания в проточной воде, отваривания после промывания. Только после этого условно съедобные грибы утрачивают свои ядовитые свойства.

К отравлению могут привести и неправильно заготовленные либо испорченные сушеные и консервированные съедобные грибы. Чтобы избежать отравления, не собирайте грибы вдоль автомобильных дорог, железнодорожных путей, в черте города. Не пробуйте сырые грибы на вкус.

Нельзя мариновать или солить грибы в оцинкованной посуде.

Не покупайте сушеные, соленые, маринованные и консервированные грибы у случайных лиц и в местах несанкционированной торговли.

Помните, что основные признаки отравления грибами проявляются через 1,5-2 часа после употребления их в пищу. У пострадавшего может появиться головная боль, тошнота, рвота, сильные боли в животе, диарея до 10-15 раз в сутки. Температура может слегка подниматься или оставаться нормальной. Пульс становится слабым, конечности – холодными.

При появлении первых признаков отравления грибами немедленно обращайтесь к врачу и ни в коем случае не занимайтесь самолечением!

Мирная премия отца динамита



Альфред Нобель появился на свет 21 октября 1833 года в семье одаренного изобретателя и механика Эммануила Нобеля. Несмотря на экономический кризис, постигший Швецию в начале 1830-х годов, отец ухитрился основать первую в стране резиновую фабрику. Но средств на ее развитие было недостаточно, и когда банкротство стало неминуемым, он сбежал от кредиторов. Сначала обосновался в городе Турку (тогда российский Або), потом перебрался в Петербург, где пригодились его химические эксперименты. После испытаний морских мин Нобель-старший получил приличную сумму и смог перевезти в Россию семью.

Его маленькому сыну Альфреду к тому времени уже исполнилось 9 лет. Он был четвертым ребенком в семье, отличался слабым здоровьем, страдал астмой с тяжелейшими удушьями.

Но слабое здоровье не мешало Альфреду учиться с невероятным упорством. Даже отец, не слишком склонный к похвалам, откровенно восхищался сыном, который с годами превращался в живую энциклопедию.

Особенно Альфред увлекся химией. Этой науке его обучал сам Николай Зинин – прославленный ученый, ставший впоследствии членом Петербургской и многих иностранных академий.

К своим 16 годам юный Нобель подошел как вполне сложившийся инженер и химик. Он отлично знал несколько языков, увлекался литературой и искусством, сам писал стихи и пьесы. Чтобы расширить кругозор юноши, в 1850 году отец отправил его путешествовать по Европе и Америке.

В Париже Альфред изучал труды Асканио Собrero, который в 1847 году изобрел нитроглицерин. Ученому не удавалось провести контролируемый взрыв нового вещества, и когда случайный подрыв изуродовал Собrero, он оставил попытки найти техническое применение нитроглицерину.

Нобель же, вернувшись в 1853 году в Петербург, немедленно занялся исследованиями нового вещества. Нитроглицерин был в 6 раз мощнее пороха, а сырье для его производства – побочный продукт производства мыла – очень дешевым.

Чтобы не остаться в памяти человечества «злодеем мирового масштаба», изобретатель динамита Альфред Нобель завещал все свое состояние благотворительному фонду. Каждый год тот должен был отчислять определенные суммы на премии для лиц, деятельность которых принесла человечеству наибольшую пользу. Родственники были в отчаянии, узнав, что все свое состояние Нобель оставил фонду, и даже попытались оспорить завещание. Поэтому первое присуждение Нобелевской премии состоялось лишь в 1901 году – спустя пять лет после его смерти.

В 1859 году Альфред с родителями возвратился в Стокгольм, где продолжил свои опыты. Одним из главных препятствий к фабричному производству была чувствительность нитроглицерина к теплу и вибрациям – он взрывался от малейшего толчка.

У Нобеля возникла идея: быть может, с помощью детонатора нитроглицерин можно будет взрывать в контролируемых условиях? И уже 15 июля 1864 года изобретатель обратился за патентом на свой первый взрывчатый состав.

Теперь можно было разворачивать производство, но тут взорвалась лаборатория Нобеля в Стокгольме. Погибли шесть человек, среди которых был младший брат Альфреда.

После трагедии Нобель взялся за дело с еще большим рвением. Он хотел сделать взрывчатку безопасной для промышленного применения. Чтобы она стала нечувствительной к толчкам и вибрации, изобретатель пробовал связать нитроглицерин разными веществами – гипсом, опилками.

Еще при жизни Нобеля появилась легенда о том, что он увидел, как нитроглицерин из лопнувшей бутылки пропитал кизельгур, заполнявший пустоты в упаковочном ящике, и немедленно изобрел динамит. На это сам ученый написал: «Динамит появился не в результате случайности, а потому, что я с самого начала видел недостатки жидкой взрывчатки и искал способы им противодействовать».

Новую твердую взрывчатку, которую можно было формировать порциями нужного размера, изобретатель получил, смешав пасту из трех частей взрывчатого масла и одной части кварца. Из-за огромной мощности получившейся субстанции он назвал ее динамит (от греческого «сила»).

Динамит обогатил Нобеля, став одной из основ коммерческого и финансового успеха великого шведа. Благодаря огромной силе взрыва теперь можно было буквально двигать горы. Наконец стали возможными такие проекты, как Готардский тоннель, Коринфский и Панамский каналы. Последний длиной в 81 километр через Панамский перешеек, наконец, соединил Тихий и Атлантический океаны, значительно сократив морской маршрут от Нью-Йорка до Сан-Франциско.

Триумфальное шествие динамита Нобеля уже нельзя было остановить. Производство росло с каждым годом, а Нобель открывал все новые фабрики.

За свою долгую и плодотворную жизнь Альфред Нобель стал обладателем 355 патентов на изобретения, причем далеко не все они касались взрывчатых веществ. Наиболее известными из его мирных работ стали: нефтепровод, удешевивший производство нефти в 7 раз; усовершенствованная газовая горелка для освещения и отопления; новая конструкция водомера и барометра; холодильный агрегат для бытового и промышленно-

го использования; велосипед с шинами из каучука; усовершенствованный паровой котел.

Несмотря на то, что многие из его изобретений имели военное назначение, Нобель был убежденным пацифистом. «Я с удовольствием послал бы к черту пушки и все, что с ними связано. Ад – лучшее место для их хранения и лучшее место для их испытания», – писал он.

В 1888 году во время лечения в Каннах умер старший брат Альфреда Людвиг. Но по ошибке одна из французских газет опубликовала сообщение о смерти изобретателя динамита, в котором Нобеля называли «миллионером на крови» и «торговцем смертью».

Прочитанное сильно потрясло Альфреда. Он задумался над тем, каким его будет помнить человечество, и принял решение изменить завещание.

27 ноября 1895 года в шведско-норвежском клубе Парижа Нобель подписал завещание, согласно которому 94% его состояния – около 31 миллиона шведских марок – должны пойти на учреждение премий за достижения в области физики, химии, медицины, литературы, а также за деятельность по укреплению мира.

Так появилась самая престижная награда в мире – Нобелевская премия. Ее победителям вручается золотая медаль с профилем Альфреда Нобеля, диплом и деньги.

Процедура награждения происходит ежегодно в день смерти Нобеля – 10 декабря.

Расплав- тавший глобус	Верхуш- ка ари- стократии	Молние- носная война						
Золотая ...	"...-хай"		Часовая фирма	Грамо- фонная ...	Запря- женный трамвай			Восто- чная сардина
		Ловля ветра	Дружка					
Шумное сборище	Дикая собака ...			"Скрыт- ный металл"	Неж- ность			Вы- думки
		От остра	Коллега Наумова	Бискай- ский				
	Большая кадка	Бархат- ная кожа			Заявка на услуги киллера			Ветка
				Пробив- ное мес- то в ма- газине				
	Венеци- анское такси	И бай- дарка, и канoa			Его съели папуасы			
	Покос			Оказы- вать ... внима- ния				

Его величество стандарт

Ежегодно 14 октября в мире отмечается День стандартов. А где берет свои истоки стандартизация, без которой, как известно, невозможен технический прогресс?

- В эпоху Возрождения в Венеции начала осуществляться сборка галер из заранее изготовленных деталей и узлов (был использован метод унификации).
- Первые упоминания о стандартах в России относятся ко времени правления Ивана Грозного, когда для измерения пушечных ядер были введены стандартные калибры – кружала.
- Петр I, расширяя торговлю с другими странами, организовал правительственные бракеражные комиссии в Петербурге и Архангельске.
- В 1785 г. французский инженер Лебран впервые изгот-
- В эпоху Возрождения в Венеции начала осуществляться сборка галер из заранее изготовленных деталей и узлов (был использован принцип взаимозаменяемости).
- В России в 1860 г. был определен единый размер железнодорожной колеи в 1524 мм и утверждены габаритные нормы предельного очертания для приближения строений и подвижного состава на железнодорожном транспорте.
- В июле 1941 года в СССР появилась особая группа стандартов – стандарты военного времени, обозначаемые ГОСТ В.

С прискорбием сообщаем, что 24 октября на 67-м году жизни скончалась **Мухамедзянова Галина Петровна**, председатель Совета ветеранов Дебальцевского региона. Галина Петровна – чистойшей души человек. Она всегда принимала самое активное участие в жизни Совета ветеранов Донецкой железной дороги, словом и делом помогала коллегам и друзьям. Объединение ветеранов войны и труда ГП «Донецкая железная дорога» выражает искреннее соболезнование родным и близким покойной.

По горизонталу: Блицкруп, Ной, Орда, Лантан, Теша, Кадь, Залце, Замша, Гон-дола, Каска, Лодка, Кук, Отава, Знаки.
По вертикали: Каска, Калга, Карма, Дунго, Знать, Зол, Буре, Аное, Тамада, Игла, За-каз, Конка, Ласка, Неасу, Сук, Браки.