



**Дорогие женщины,
примите самые теплые поздравления
по случаю Международного женского дня
8 Марта!**

Вместе с первым дыханием весны к нам приходит замечательный праздник, когда мы выражаем слова уважения, любви, благодарности прекрасной половине человечества, ведь женщины дарят нам жизнь, любовь, оберегают тепло семейного очага.

Вы являетесь неотъемлемой частью нашего большого крепкого коллектива, работая наравне с мужчинами и эффективно решая различные производственные задачи любой сложности.

Вы – наша надежная опора в сложных ситуациях, вы помогаете нам добиваться успехов и побед, вселяете веру в собственные силы. Где бы ни работала женщина, она всегда создает вокруг себя неповторимую атмосферу уюта и доверия.

Пусть вас поддерживают и вдохновляют родные люди, понимают и помогают коллеги, а жизнь наполняет мудростью и энергией.

Крепкого здоровья, счастья, благополучия, радости вам и вашим семьям, дорогие женщины! С праздником!

Василий НАЗАРЯН,
генеральный директор Концерна - председатель правления
ТК «Железные дороги Донбасса»

**Милые женщины, девушки!
Дорогие ветераны – труженицы Донецкой магистрали!
Примите сердечные поздравления
с Международным женским днем 8 Марта!**

На Государственном предприятии «Донецкая железная дорога» представительницы прекрасного пола работают на всех направлениях. Умные, талантливые, энергичные, наши женщины обладают отличными деловыми и профессиональными качествами, проявляют необычайную работоспособность. Спасибо вам за самоотверженный труд и преданность общему делу, за вашу душевность и чуткость!

Трудно переоценить роль женщины в трудовом коллективе. Проявляя мудрость и взвешенность, вы создаете обстановку теплоты и сердечности, вселяете надежду и уверенность в завтрашнем дне.

Особая признательность и низкий поклон – женщинам-ветеранам, которые, находясь на заслуженном отдыхе, не только согревают вниманием и заботой своих родных, но и остаются активными членами дружной семьи железнодорожников. Мы очень ценим вашу верность дороге и искренне гордимся вами!

Дорогие матери, бабушки, сестры, подруги! От всей души желаем вам крепкого здоровья, счастья, мира, благополучия! Пусть в ваших семьях царит любовь, а близкие всегда дарят вам внимание и заботу.

Владимир КАБАЦИЙ,
генеральный директор
ГП «Донецкая железная дорога»

Сергей ЛЕСОВОЙ,
председатель Профессионального союза
работников Донецкой железной дороги

Железнодорожники отпраздновали



«Дорогие друзья! Сердечно поздравляю вас со 150-летием Донецкой железной дороги! – говорится в приветственном адресе Главы ДНР. – В далеком 1870 году была введена в эксплуатацию Курско-Харьково-Азовская магистраль. Мы традиционно считаем эту дату днем образования Донецкой железной дороги. Это событие сыграло огромную роль в развитии Донбасса как промышленного региона, послужило началом возведению знаменитых сталеплавильных печей, заводов, шахт Донецкого края.

В эти годы Донецкая железная дорога осуществляла львиную долю перевозок угля, металлопродукции, продукции химической промышленности и машиностроения, обеспечивала стремительный рост производства. Эту важнейшую работу она выполняет и сейчас. Несмотря на объективные сложности, вы продолжаете обеспечивать доставку сырья и оборудования, а также вывоз готовой продукции предприятий Донецкой Народной Республики.

Еще одним ключевым направлением вашей деятельности являются пассажирские перевозки. В 2019 году Донецкая железная дорога перевезла свыше 1,5 млн человек. Учитывая трудности, с которыми столкнулось ваше предприятие, это является заслуживающим уважения показателем, трудовым свершением».

За добросовестный труд и большой личный вклад в восстановление транспортной инфраструктуры Донецкой Народной Республики, а также по случаю празднования 150-летия со дня основания Донецкой железной дороги Благодарностью Главы Донецкой Народной Республики награждены СЕРГИЕНКО Анна Григорьевна, начальник резерва локомотивных бригад ОП «Локомотивное депо Ясиноватая» и ЩЕРБАКОВ Юрий Юрьевич, бригадир (освобожденный) по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений 5 разряда ОП «Ясиноватская дистанция пути».

На Донецкой железной дороге Анна Сергиенко работает с 2005 года. Начала трудовую деятельность проводником участка обслуживания локомотивов. С 2011-го по настоящее время работает начальником резерва локомотивных бригад. За прошедшие годы накопила большой опыт, получила высшее образование.

– Уже работая на дороге, я поступила в Донецкий государственный университет управления и в 2013 году защитила диплом специалиста по менеджменту организаций и администрированию, – рассказала Анна Сергиенко. – Эти зна-

ния очень помогли мне в работе. Начинать, конечно же, было непросто, но со временем я нашла подход к людям. Было время, когда контролировала более 500 бригад. Сегодня их около 200, но работу это не упрощает.

Железнодорожница признается, что не представляет свою жизнь без доро-

20 февраля коллектив Государственного предприятия «Донецкая железная дорога», пенсионеры-ветераны и почетные гости собрались в Центре Славянской культуры на торжественное мероприятие в честь 150-летия Донецкой железной дороги.

Министр транспорта ДНР Дмитрий Подлипанов зачитал приветственный адрес Главы Донецкой Народной Республики Дениса Пушилина с поздравлениями трудовому коллективу ГП «Донецкая железная дорога» и ветеранам магистрали.

как магнитом, тянуло на Донецкую магистраль.

– Хорошо помню, как начинал, и своих наставников – людей, которые на тот момент были опытными монтерами пути, – вспоминает Юрий Щербаков.

Именно тогда он научился основам специальности, начал лучше понимать не только тонкости дела, но и коллег. Со временем сам стал помогать новичкам.

– Работа у нас тяжелая и не все выдерживают, – говорит Юрий Юрьевич. – Помню парня, который пришел к нам, немного поработав в шахте. Через несколько месяцев уволился, сказал, что в забое было легче. Наверное, чтобы стать настоящим путейцем, нужно особое призвание, определенный склад характера, упрямство и целеустремленность, умение работать в коллективе.

Возможно, именно эти черты характера помогли Юрию Щербакову во время боевых действий продолжать работу и ликвидировать последствия обстрелов.

слуга не столько моя как руководителя, а в большей степени – дежурных по поезду. Они следят за постом, ухаживают за его территорией, добросовестно и с любовью относятся к своему делу.

Приветствуя собравшихся в праздничном зале, председатель комитета по транспорту и связи Народного Совета Донецкой Народной Республики Александр Бондаренко передал коллективу дороги поздравления от имени председателя Совета Донецкой Народной Республики Владимира Бидёвки. «Работники Донецкой железной дороги всегда мужественно встречали любые трудности, – говорится в поздравлении. – Они, не жалея себя, трудились на благо Родины в годы Великой Отечественной войны. Их вклад в восстановление страны в послевоенные годы невозможно переоценить. Когда в Донбасс в 2014 году снова пришла война, железнодорожники стали истинным примером героизма и самоотдачи».

От имени Министерства транспорта ДНР со словами благодарности за нелегкий труд к коллективу Донецкой железной дороги, ветеранам-железнодорожникам обратился Министр транспорта ДНР Дмитрий Подлипанов. В частности, он сказал:

– Железная дорога пережила много разных событий: революций, войн, но она всегда восстанавливалась и возрождалась. Убежден, что и сегодня трудности предприятие пройдет достойно и будет плодотворно работать и развиваться, делать свой важный вклад в развитие и укрепление экономики нашей Республики.

За добросовестный труд и большой личный вклад в восстановление транспортной инфраструктуры Донецкой Народной Республики Дмитрий Подлипанов вручил трем работникам ГП «Донецкая железная дорога» нагрудный знак «Почетный железнодорожник».

Выходя на сцену, Андрей Панков, электромонтер по ремонту и обслуживанию устройств сигнализации, централизации и блокировки 6 разряда Дебальцевской дистанции сигнализации и связи, был взволнован, как никогда. Он проработал на дороге более 28 лет. Начал трудовую деятельность в 1991 году после окончания ПТУ №69 г. Ясиноватая. Несколько месяцев работал помощником машиниста тепловоза локомотивного депо Дроново, затем ушел в армию. Окончил службу командиром танка.

По возвращению домой вчерашний военнослужащий особо не задумывался над будущим – положился на случай и не прогадал.

– Мама в то время работала дежурной по станции Дроново, и я зашел к ней, – вспоминает Андрей Витальевич. – Там встретился с человеком, который работал электромехаником Дебальцевской дистанции сигнализации и связи. Мы разговорились, и уже на следующий день я ехал устраиваться на работу электромонтером сигнализации, централизации и блокировки.

С благодарностью вспоминает Андрей Панков своего первого наставника – старшего механика Александра Павловича Пиляева.

– Это был профессионал с большой буквы, любил и знал свое дело, – говорит Андрей Панков. – Была у него и своя особенность – стремился, чтобы все не

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ (МИНТРАНС ДНР)

ПРИКАЗ

13 февраля 2020

г. Донецк

№55

О награждении ведомственной наградой Министерства транспорта Донецкой Народной Республики нагрудным знаком «Почетный железнодорожник»

За добросовестный труд, весомый личный вклад в восстановление и развитие транспортной железнодорожной отрасли, достижение наивысших результатов в труде, а также в связи с празднованием 150-летия Донецкой железной дороги, руководствуясь Положением о нагрудном знаке «Почетный железнодорожник», утвержденным Приказом Министерства транспорта Донецкой Народной Республики от 10 июля 2019 года № 266, Положением о Министерстве транспорта Донецкой Народной Республики, утвержденным Постановлением Совета Министров Донецкой Народной Республики от 26 сентября 2016 года № 11-34 (с изменениями),

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Наградить нагрудным знаком «Почетный железнодорожник»:

ПАНКОВА Андрея Витальевича – электромонтера по ремонту и обслуживанию устройств сигнализации, централизации и блокировки 6 разряда участка СЦБ цеха СЦБ станции Дроново обособленного подразделения «Дебальцевская дистанция сигнализации и связи» Государственного предприятия «Донецкая железная дорога»;

ПЛАЗУНА Валерия Викторовича – мастера локомотивного депо участка 1 группы цеха по ремонту подвижного состава пункта технического обслуживания ТО-2 электровозов обособленного подразделения локомотивного депо Иловайск Государственного предприятия «Донецкая железная дорога»;

ФЕСЕНКО Наталью Геннадиевну – старшего энергодиспетчера энергодиспетчерской группы обособленного подразделения Ясиноватская дистанция электроснабжения Государственного предприятия «Донецкая железная дорога».

2. Контроль за исполнением настоящего Приказа оставляю за собой.

Министр

Д.В. Подлипанов

ги, без коллег.

– Мы – как одна семья, – говорит она, – всегда готовы прийти друг другу на помощь, поддержать словом и делом.

Работники уважают и ценят своего начальника не только как грамотного и опытного специалиста. Анна Григорьевна – отзывчивый и справедливый человек, умеет найти подход к людям, всегда готова прийти на помощь.

Юрий Щербаков начал трудовую деятельность на железнодорожном транспорте в 2001 году монтером пути Мушкетовской дистанции. У него за плечами уже было несколько лет работы на ремонтном заводе сварщиком, но потомственного железнодорожника,

– Моя бригада восстанавливала верхнее строение пути и стрелочные переводы на станциях Менчугово, Мушкетово и Моспино, – вспоминает он. – Мы делали все, что могли, для безопасного движения поездов.

Главный вывод, который путейец для себя сделал, работая на железной дороге: конечный результат зависит от добросовестного отношения к делу всего коллектива. Если хоть один схалтурит, это обязательно скажется на результате.

– К примеру, здание переездного поста 25 км перегона Чумаково-Ларино и территория возле него были не раз отмечены за отличное содержание, – рассказал Юрий Щербаков. – И это за-

150-летие Донецкой магистрали

только безотказно работало, но и выглядело красиво. Такой подход к работе он привил и мне – как и максимально ответственное отношение к делу. Без этого на железной дороге нельзя, просто не получится работать по-другому.

Именно поэтому железнодорожник не уехал от войны во время боевых действий 2014-2015 годов. Обеспечивал бесперебойную работу устройств сигнализации, централизации и блокировки станции Дроново, участвовал в восстановлении поврежденных стационарных устройств СЦБ по станции Кумшацкий и поездов перегона Кумшацкий-Рассыпная.

– Приходилось добираться до места работы на велосипеде, и так продолжалось около шести месяцев, – вспоминает Андрей Витальевич. – В 2018 году работал на перегодах 19 км и 21 км перегона Бункерная-Горняк, восстанавливал переездную автоматику. В 2019 году участвовал в модернизации переезда 17 км станции Софьино-Бродская.

Удостоена высокого звания «Почетный железнодорожник» Наталья Фесенко, старший энергодиспетчер Ясиноватской дистанции электроснабжения.

После школы она поступила в Зуевский энергетический техникум, но судьба все равно привела ее на железную дорогу, как до этого маму и брата. С 1995 года Наталья Геннадиевна работает в Ясиноватской дистанции электроснабжения.

– Хорошо помню своего первого наставника Семена Григорьевича Брюховецкого, он был начальником тяговой подстанции Ясиноватая, – рассказала Наталья Фесенко. – Требовательный, ответственный, грамотный специалист,

окончания Ростовского института инженеров железнодорожного транспорта в 1983 году начал трудовую деятельность в качестве сменного мастера пункта технического обслуживания электропоездов локомотивного депо Иловайск. Коллеги ценят его за трудолюбие, организаторские способности, открытый характер, искренность.

Во время боевых действий в Иловайске в 2014 году Валерий Плазун руководил подготовкой и процессом эвакуации локомотивов серии ЧМЭЗ, ВЛ8, ВЛ-80Т на станцию Харцызск, чем предотвратил уничтожение локомотивного парка депо Иловайск.

После завершения активных боевых действий, во многом благодаря его настойчивости, в сжатые сроки были восстановлены кровля и остекление поврежденного обстрелами здания пункта технического обслуживания электропоездов.

Валерий Викторович посвятил свою профессиональную жизнь Донецкой железной дороге. Сегодня он передает свой опыт молодым и старается сделать все, чтобы магистраль вновь заработала на полную мощность.

На торжественном мероприятии Дмитрий Подлипанов вручил лучшим работникам ГП «Донецкая железная дорога» Почетные грамоты Министерства транспорта Донецкой Народной Республики. В числе награжденных:

АКИМОЧКИН Алексей Владимирович – заместитель начальника восстановительного поезда ОП «Ясиноватская дирекция железнодорожных перевозок»;

ГАЛИЧ Наталья Алексеевна – дежурная станционного поста ОП «Станция Иловайск»;



железных дорог со 150-летним юбилеем поздравил генеральный директор Концерна – председатель правления ТК «Железные дороги Донбасса» Василий Назарян.

– 150 лет – это только начало пути, продолжая который железнодорожники Донбасса оставят будущим поколениям огромное наследие, – сказал Василий Назарян. – Уверен, что преемники с честью продолжат трудовую эстафету, будут гордиться вами и многократно приумножат все достижения! Желаю всем здоровья, счастья и успехов в работе на благо любимой дороги!

За высокое профессиональное мастерство, многолетний добросовестный труд на железнодорожном транспорте, весомый вклад в развитие отрасли и по случаю празднования 150-летия со дня основания Донецкой железной дороги Почетной грамотой Трансграничного Концерна «Железные дороги Донбасса» награждены:

БЕЛОУСОВ Игорь Борисович – заместитель главного инженера дороги-начальник технической службы ГП «Донецкая железная дорога»;

НАЗАРОВ Сергей Николаевич – старший электромеханик ОП «Штеровская дистанция сигнализации и связи» ГУП ЛНР «Луганская железная дорога».

Благодарственным письмом Трансграничного Концерна «Железные дороги Донбасса» награждены:

НИФТУЛЛАЕВ Рахид Абас Оглы – начальник ОП «Ясиноватская дистанция пути» ГП «Донецкая железная дорога»;

ГИРЧАК Александр Владимирович – старший электромеханик ОП «Дебальцевская дистанция электроснабжения» ГП «Донецкая железная дорога»;

МАРЦИНКОВСКИЙ Игорь Михайлович – сигналист 3 разряда станции им. Крючкова О.М. ОП «Станция Коммунарск» ГУП ЛНР «Луганская железная дорога»;

ЛАПТИК Сергей Георгиевич – слесарь-электрик по ремонту электрооборудования 6 разряда ОП «Вагонное депо Луганск» ГУП ЛНР «Луганская железная дорога».

Заместитель руководителя Центрального исполкома Общественного движения «Донецкая Республика» Сергей Кондрькинский, поздравляя сотрудников Донецкой железной дороги со знаменательным событием, заметил, что в решении многих социально значимых вопросов именно коллектив предприятия является решающей силой. А сотрудники Донецкой железной дороги достойны особого уважения.

Поздравляя коллег-железнодорожников с праздником, генеральный директор ГП «Донецкая железная дорога» Владимир Кабаций отметил, что за 150 лет своего существования Донецкая железная дорога стала эталоном силы духа, высокого стремления, ко-

лоссальной самоотдачи и настоящего трудового подвига.

– В день рождения дороги хочу сердечно поздравить ветеранов отрасли, отдавших работе на Донецкой железной дороге долгие годы, и молодых специалистов, которые только недавно пришли на предприятие, – сказал Владимир Кабаций. – Богатейшая история дороги, бережно хранящая ветеранов, опыт, передаваемый молодежи, позволяет нашему коллективу с уверенностью смотреть в будущее.

Поздравляя трудовой коллектив с праздником, председатель Профсоюза работников Донецкой железной дороги Сергей Лесовой отметил, что история становления и развития Донецкой магистрали неразрывно связана с историей профсоюзного движения.

– Современный его отрезок исчисляется пятилетием с момента образования в молодой Республике Профсоюза работников Донецкой железной дороги, сказал он. – Важным для нас на пороге создания новой организации было не растерять ценнейший опыт предыдущей профсоюзной деятельности, ориентированный, как и нынешнее время, на эффективную защиту профессиональных, социально-экономических интересов членов профсоюза, укрепление профсоюзного единства.

Искренние слова благодарности за многолетний нелегкий труд прозвучало в адрес ветеранов-железнодорожников, трудовых династий, людей, приложивших колоссальные усилия для развития предприятия.

– Ветераны отдали дороге по 30-40 лет жизни и стали не только очевидцами, но и активными участниками технического перевооружения, грандиозной реконструкции, – сказала, выступая на юбилейных торжествах, председатель Совета ветеранов Татьяна Супрунова. – Эти преобразования стали возможны благодаря талантливым руководителям, возглавлявшим нашу дорогу в разные годы. Мы передали вам ее высокотехнологичным, современным предприятием, способным выполнять задания различной сложности.

За долголетнюю и безупречную работу, большой личный вклад в развитие Донецкой железной дороги знаком «Ветеран Донецкой железной дороги» награждены: БРОДЗЯНСКИЙ Евгений Григорьевич; ДЕРЕВЯНКО Александр Алексеевич; ПЕТРОВ Анатолий Васильевич; ПЕТРАКОВА Ольга Владимировна.

Лучшие работники дороги были награждены знаками «Лучший по профессии на железнодорожном транспорте» (о них мы писали в «ЖД» №2 от 25.02.2020).

Елена СУШКОВА
Виктория ШЕВКУНОВА



он сочетал эти качества с мягким и отзывчивым характером. Сегодня Семен Григорьевич на заслуженном отдыхе, но не перестает интересоваться жизнью родного предприятия. Когда встречаемся, обязательно спрашивает, как дела на работе, переживает за нас, но уверен, что мы со всем справимся.

Сегодня Наталья Фесенко принимает активное участие в восстановлении устройств электроснабжения и контактной сети. Несмотря на то, что штат ЭЦЦ и ОДГ не укомплектован, она ни на раз не допустила остановки работы энергодиспетчерской группы. В случае аварийных ситуаций всегда своевременно привлекала к работе сменного энергодиспетчера, зачастую лично выполняла обязанности отсутствующего работника. Коллеги ценят Наталью Геннадиевну за высокий профессионализм и преданность делу, открытость и искренность.

Почетный железнодорожник Валерий Плазун – мастер локомотивного депо Иловайск. На Донецкой железной дороге он работает больше 35 лет. После

ЕРМОЛЕНКО Сергей Васильевич – слесарь-электрик по ремонту электрооборудования 5 разряда ОП «Вагонное депо Ясиноватая»;

КОЗАЧЕК Сергей Владимирович – электромонтер контактной сети 6 разряда ОП «Иловайская дистанция электроснабжения»;

ОБОЛАШВИЛИ Сергей Григорьевич – стрелок ОП «Ясиноватский отряд военизированной охраны»;

ПЕТРЕНКО Борис Владимирович – бригадир (освобожденный) по текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений 5 разряда ОП «Донецкая дистанция пути»;

РУМЯНЦЕВА Екатерина Ивановна – производитель работ Донецкого строительного-монтажного эксплуатационного управления;

СТРАЖЕВА Жанна Анатольевна – дежурный помощник начальника вокзала ОП «Вокзал Донецк»;

ШУЛЬЖЕНКО Юрий Петрович – начальник участка I группы ОП «Ясиноватская дистанция сигнализации и связи».

Коллективы Донецкой и Луганской

Из 126 обязательств коллективного договора не выполнены или выполнены не в полном объеме 17

На заседании Президиума Совета Профсоюзного союза работников Донецкой железной дороги, состоявшемся 27 февраля, были рассмотрены результаты выполнения обязательств коллективного договора между руководством дороги и Советом ПРОФДОНЖЕЛ в 2019 году.

Говоря об итогах выполнения обязательств коллективного договора со стороны руководства дороги, генеральный директор ГП «Донецкая железная дорога» Владимир Кабаций отметил, что по не зависящим от дороги причинам предприятие не смогло в полной мере выполнить намеченные программы, в том числе и по социальным вопросам. Тем не менее, взятые на себя обязательства руководством выполнялись. В 2019 году на выполнение обязательств коллективного договора было израсходовано более 500 млн руб.

– Несмотря на снижение объема перевозок в 2019 году, работая в сложнейших условиях, коллектив дороги обеспечил перевозку всех предъявленных грузов, – сказал Владимир Кабаций. – Дорога стабильно обеспечивала потребности металлургических, угольных и других промышленных предприятий в перевозке народнохозяйственных грузов, увеличила пассажирские перевозки, продолжила развивать логистические связи. За отчетный период отправлено 14,5 млн тонн грузов, что на 2 млн тонн ниже показателя 2018 года. Среднесуточная погрузка составила 39,6 тыс. тонн – снижение в сравнении с 2018 годом на 5,7 тыс. тонн.

Пассажирооборот в 2019 году составил 35,5 млн пасс-км., из них 73% – в пригородном сообщении. По сравнению с 2018 годом пассажиры выросли на 4,0 млн пасс-км.

Также на протяжении всего года велась работа по восстановлению объектов инфраструктуры, разрушенных в

результате боевых действий в 2014-2015 годах. Продолжается работа по электрификации участков, поврежденных в результате боевых действий, по восстановлению железнодорожного полотна, а также объектов инфраструктуры.

На протяжении 2019 года осуществлялся капитальный и текущий ремонт производственных помещений, жилых строений и кровли на сумму 27 млн руб. Кроме того, дорога продолжает содержать оздоровительно-спортивные учреждения (ДФСК) и другие социальные объекты (общежития, дома науки и техники и пр.).

Среднесписочная численность работников дороги в 2019 году составила 12 тыс. 614 человек – на 31 ниже, чем в 2018 году.

В 2019 году был выполнен ряд мероприятий, направленных на повышение социальной защищенности работников дороги и повышение мотивации их труда. С 1 января 2019 года 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 2019 года расширен «Перечень доплат и надбавок к тарифным ставкам и должностным окладам для работников «ГП Донецкая железная дорога».

– На протяжении всего года было обеспечено первоочередное выделение денежных поступлений на оплату труда работников дороги, – подчеркнул Владимир Кабаций. – Однако из-за сложных экономи-



ческих условий, вызванных снижением объемов производства ведущими предприятиями региона, и, как следствие, резкого падения доходов от перевозок сроки выплаты заработной платы не всегда выдерживались.

Тяжелое финансовое положение вызвало необходимость установления с 18 ноября 2019 года режима неполного рабочего времени работникам как с ежедневным учетом рабочего времени, так и сменным работникам. Это позволило не прибегать к сокращению численности работников дороги и сохранить квалифицированные кадры.

Заслушав информацию Генерального директора ГП «Донецкая железная дорога», президиум Совета ПРОФДОНЖЕЛ отметил, что в течение 2019 г. обязательства коллективного договора обеими сторонами в основном выполнялись.

В отчетном периоде было принято 22 совместных постановления руководства дороги и президиума Совета ПРОФДОНЖЕЛ по внесению в коллективный договор дополнений и изменений, расширяющих социальные льготы и гарантии работников дороги.

Так, в феврале 2019 года

работникам хозяйства электрооборудования, работа которых связана с высоким эмоциональным напряжением, обусловленным рядом факторов (опасностью поражения током высокого напряжения, падения с высоты, наезда подвижного состава) была установлена доплата за работу в особо тяжелых условиях труда и повышенного риска для здоровья (жизни) в размере от 4% до 12%. Данная доплата внесена и в приложение № 33 «Перечень постоянных доплат и надбавок для сохранения социальных гарантий при исчислении среднего заработка».

С 1 июля 2019 года введено в действие Положение о премировании работников ГП «Донецкая железная дорога» за выявление поврежденных вагонов». С 1 августа введено в действие Положение об организации рабочего времени и времени отдыха личного состава военизированной охраны ГП «Донецкая железная дорога».

Внесено более 50 дополнений и изменений в приложение №16 «Перечень профессий (должностей) работников дороги, которым установлены доплаты к тарифным ставкам (окладам) за работу с тяжелыми, вредными и опасными условиями труда», №17 «Пере-

чень профессий и должностей работников дороги с вредными и тяжелыми условиями труда, работа которых дает право на ежегодный дополнительный отпуск», №19 «Перечень профессий и должностей работников дороги, получающих молоко за работу с вредными условиями труда» по результатам аттестации рабочих мест по условиям труда и др.

Вместе с тем Президиум Совета ПРОФДОНЖЕЛ отметил, что в течение отчетного периода из 126 обязательств, включенных в дорожный коллективный договор, не выполнены или выполнены не в полном объеме 17.

На заседании Президиума ПРОФДОНЖЕЛ было предложено:

- генеральному директору принять меры по устранению отмеченных недостатков по невыполнению обязательств коллективного договора;

- комиссии по ведению переговоров по заключению и редактированию коллективного договора в срок до 13 марта 2020 г. рассмотреть предложения трудовых коллективов обособленных подразделений по внесению дополнений в коллективный договор дороги.

Милые женщины!
Спешу поздравить вас
с первым весенним праздником –
Днем 8 марта!

Создавая женщину, Всевышний, как мне кажется, особенно старался. Он щедро наделил нас красотой и обаянием, сделал нас умными и талантливыми, добрыми и щедрыми, немного непредсказуемыми, но и рассудительными. Он создал нас слабыми, но способными вынести на своих плечах столько, сколько возложит на них судьба. И без всех этих наших качеств мир был бы другим – менее радостным, не таким ярким, без красок и ароматов. Потому что сделать мир волшебным может только женщина!

В этот замечательный праздник я искренне желаю всем женщинам-железнодорожникам, чтобы весенний ветер подарил вам счастье, надежду на вечную молодость, осуществил большие мечты и маленькие капризы. Здоровья вам, бодрости духа и хорошего настроения!

Татьяна Супрунова,
председатель
Совета ветеранов
Донецкой железной дороги

Беспечность водителя может стоить жизни

Только в течение одной недели, с 17 по 24 февраля, на перегонках Донецкой железной дороги произошло 3 дорожно-транспортных происшествия. Причина – несоблюдение водителями правил дорожного движения.

Нарушение правил дорожного движения при пересечении железнодорожных путей приводит к тяжелым последствиям. Очередным подтверждением тому стало столкновение тепловоза и автомобиля, случившееся вечером 11 февраля.

В 21 час. 55 мин. на перегоне Рассыпная-Кумшацкий 23 км ПКЗ на нерегулируемом железнодорожном перегоне произошло ДТП с участием легкового частного автомобиля «Лада Приора 2170» и тепловоза ЧМЭЗ. Игнорируя запрещающие показания световой и звуковой сигнализации, водитель автомобиля выехал на железнодорожный настил перед следующим со станции Рассыпная локомотивом, вследствие чего автотранспорт был сбит.

К счастью, обошлось без жертв и пострадавших.

Как отмечают в аппарате безопасности движения поездов и автотранспорта ГП «Донецкая железная дорога», авария случилась при исправно работающей световой и звуковой сигнализации на перегонке.

17 февраля в 17 час. 20 мин на охраняемом железнодорожном перегонке 1115 км ПК7 станции Макеевка-Пассажирская, оборудованном световой и звуковой сигнализацией, при открытии для проезда автотранспорта шлагбаумах водитель грузового автомобиля «Ивеко Стралис» неверно выбрал траекторию движения при совершении поворота и врезался в электропривод основного шлагбаума. В результате

повреждено крепление и основание электропривода основного шлагбаума. Пострадавших нет.

20 февраля в 18 час. 10 мин. на охраняемом железнодорожном перегонке 6 км ПК7 перегона Дроново-Мочалинский в момент, когда перегон был открыт для движения, водитель легкового частного автомобиля «ВАЗ 2101» потерял контроль управления и сбил 3 столбика ограждения. Жертв и травмированных нет.

Государственное предприятие «Донецкая железная дорога» напоминает: главным условием обеспечения безопасности движения на железнодорожном перегонке является внимание водителей автотранспортных средств и неукоснительное соблюдение Правил дорожного движения. Уважаемые водители! Не подвергайте смертельной опасности себя, пассажиров и людей, находящихся в районе перегонки!

Создание икон – это порыв души

Проникновенные, одухотворенные и уникальные. Более 10 лет проводник служебно-технического вагона восстановительного поезда Дебальцево Марина Смирня вышивает бисером иконы, оформляет их и реставрирует. Все они выполнены строго по церковным канонам. Работы мастерицы находятся в Киево-Печерской Лавре, других храмах, частных коллекциях.

Желание создавать прекрасное у Марины Смирни было всегда. Началось все с украшения одежды. Обычные брюки и блузки в руках Марины Николаевны превращались в яркий элемент гардероба. Но во времена душевных тревог и жизненных неурядиц женщина испытала неудержимое желание создавать иконы.

– Вышивать иконы я начала в 2008 году, – вспоминает мастерица. – Для того, чтобы умело выполнить образ, сейчас не нужно хорошо рисовать – готовую заготовку можно просто купить. Так я и поступила. Начала вышивать. Моей первой работой стала икона «Распятие Иисуса Христа на Голгофе». Это было очень волнительно. Впервые, у меня еще не было опыта, во-вторых, это очень сложная работа из-за подборки цветов: в иконе передается около 18 оттенков одного только голубого! Но я получила огромное удовольствие.

Свои первые работы Марина Смирня относилась местному мастеру, Петровичу, который делал киоты и оклады для ее вышитых бисером икон. Со временем Марина Николаевна загорелась желанием научиться у умельца и этому ремеслу, но не успела – он умер.

– Я купила у жены Петровича оставшиеся материалы для работы, и начала самостоятельно учиться делать оклады и киоты, – рассказывает мастерица. – Первые работы были, конечно, не такими яркими и уникальными, как сейчас. Все пришло со временем и опытом.

Любимому занятию Марина Смирня посвящает практически все свободное время.

– Для работы я использую бисер чешский или японский, китайским не вышиваю, потому что он некачественный, – делится секретами мастерица женщина. – Иголка тоже нужна специальная. После того, как работа вышита, я ее обрабатываю лаком. Можно лаком для волос, можно автолаком. Последний нужно использовать осторожно и с большого расстояния, чтобы ткань не сбежалась и не стала твердой. Это нужно для того, чтобы впоследствии образа не оттопыривались и не выгорали. Затем делается небольшая рамка и на нее натягивается вышитая работа. Эта рамочка вкладывается в киот. Потом делается оклад. Там можно использовать кружева, пайетки, бусинки, булавки, украшения из спижек – дело вкуса. Затем делается чеканка – на тонком металле или плотной фольге, можно алюминиевой – специальными инструментами «выбивается» рисунок. Все получается очень красиво.

Увлечение железнодорожницы разделяют родные и близкие, под-



держивают. Например, киоты мастерицы помогает делать ее супруг Андрей Александрович.

– У нас создание икон, можно сказать, стало делом семейным, – рассказывает Марина Николаевна. – Покупаем бревна, супруг распускает их на циркулярке, получается доска. Обрабатывает доску рубанком, делает выборки фрезой, затем распиливает по размерам – он сам сделал на компьютере расчеты. Потом уже я делаю стяжки. С их помощью собираю киоты в коробочку. Все это проклеивается, шпунтуется, накладывается задняя стенка.

Один из последних этапов работы – обработка чеканки лаком. Сверху ее можно украсить всевозможными блестками, косметическим песком, бусинками. Все это накрывается стеклом, которое крепится к киоту специальными штапиками. Сам киот сверху можно вскрыть по выбору морилкой, грунтовкой или краской. А когда работа готова, ее нужно покрыть мебельным лаком.

На данный момент Марина Смирня является автором более тысячи работ, выполненных строго с соблюдением канонов иконотворчества. Благословение на работу женщина получила от отца Мирона, протоиерея храма Александра Невского в Дебальцево.

– Очень важно при создании икон соблюдать стандарты, – рассказывает Марина Николаевна. – Например, в передаче цветов. При создании иконы можно использовать только те цвета, которые изображены на оригинальных образцах. Допускаются чуть отличные оттенки какого-то цвета, но не более того.

Уже много лет прихожане храма Александра Невского в Дебальцево молятся перед иконами, переданными туда Мариной Смирней. А икону Святой княгини Ольги в 2012 году отвезли в подарок в Киево-Печерскую Лавру.

– Работа над этой иконой – целая история, – вспоминает собеседница. – Материала на ее создание у меня не хватало в половину. Я долго не могла придумать, как лучше сделать. А потом прочитала молитву. И что вы думаете?! Утром встала и за пять минут сделала из имеющегося материала прекрасную икону.

Любимое занятие стало для мастерицы настоящим спасением в тяжелые времена 2014-2015 годов, когда она вместе с земляками пряталась от обстрелов в бомбоубежище.

– Все удивлялись, как в такой обстановке можно вышивать, – улыбается наша собеседница. – А для меня это была отдушина. В то время я как раз вышила крестиком пасхальную салфетку и две иконы. Икону Святого Пантелеймона Целителя, чтоб у всех было здоровье, чтобы она оберегала нас, и ни с кем

ничего не случилось, и Казанскую икону Божией Матери, потому что она – наша заступница, покровительница.

Даже сегодня Марина Николаевна вспоминает те ужасные времена с дрожью в голосе.

– На работу мы выходили каждый день, – вспоминает железнодорожница. – Однажды, когда у меня была ночная смена, начался очень сильный обстрел. Я стояла в дверном проеме и читала молитвы: «Отче наш» и «Живым в помощь». Многие до сих пор считают, что именно они нас и спасли.

Благодаря сплоченности коллектива, удалось сохранить восстановительный поезд.

– Муж тогда работал заместителем начальника восстановительного поезда, вместе с нами пережил обстрелы в убежище, а потом мы все вместе, как могли, восстанавливали разрушенное, – рассказывает Марина Смирня. – С помощью подручных средств устранили повреждения, заколачивали выбитые окна, охраняли предприятие от желающих поживиться. Пострадал от обстрелов и наш дом. Внутри практически все сгорело, но главное – мы остались живы.

В те нелегкие времена Марина Николаевна принесла на работу небольшую раскладную икону Господа Вседержителя с молитвой «Живый в помощи Вышняго». Женщина искренне верит, что она оберегает всех сотрудников восстановительного поезда Дебальцево и их семьи.

С 2018 года Марина Смирня принимает участие в фестивале народно-прикладного искусства «Город мастеров», который ежегодно проводится в Иловайске. На выставке мастерица дебютировала со своей любимой работой – Почаевской иконой Божией Матери.

– Это моя первая работа. У меня на иконе Матерь Божия очень яркая, светлая, – рассказывает Марина Николаевна. – Одевание святой в оригинале красное, я же для работы взяла красные и розовые цвета. Когда я принесла вышитую работу Петровичу, чтобы он помог мне ее оформить, он был очень удивлен. Забирала работу с трепещущим сердцем. Эта икона является моей самой масштабной работой.

Размер вышивки «Почаевская икона Божией Матери» составляет 25 см на 38 см, размер работы в готовом виде – 43 см на 55 см. На ее изготовление ушло около 40 тыс. бисеринок и не один день кропотливой работы. Эту икону мастерица называет самой близкой ее душе и сердцу. Святой образ помогает укрепить ее дух и веру, направляет на праведный путь.

Елена СУШКОВА

Сегодня ваш праздник!

Обаятельные, нежные, любимые... Именно такие женщины работают на Донецкой железной дороге. О том, почему представительницы прекрасного пола так любят 8 марта, мы поинтересовались у финалисток фотоконкурса красоты газеты «Железнодорожник Донбасса», приуроченного к Международному женскому дню.

Наталья АТАМАНОВА,
техник техотдела ПЧ-14
Иловайск:

– 8 марта – это хороший светлый праздник, который дарит весеннее настроение. Приятно, когда поздравляют руководители и коллеги. Очень ценно, когда тебе дают почувствовать твою значимость и нужность. В этот день особенно радуют мужчины – все с цветами, и это здорово! Они изо всех сил стараются удивить, обрадовать, покорить.



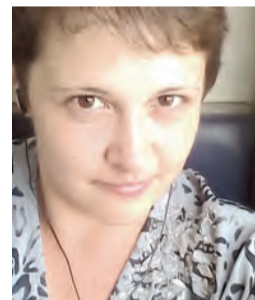
Ольга КОБЗАРЬ,
электромеханик ШЧ-9
Дебальцево:

– В этот день каждая женщина чувствует себя особенно любимой. На 8 марта мои сыновья Тимур и Богдан обязательно готовят сюрприз. Обычно это сделанные своими руками открытки из цветной бумаги с пожеланиями или поделки из пластилина. Для меня это самые дорогие подарки, которые я собираю и храню.



Татьяна НАВОДНИЧАЯ,
раздатчик нефтепродуктов
локомотивного депо
Ясиноватая:

– Самое теплое воспоминание об этом дне у меня еще со школьных времен. Когда мы учились в выпускном классе, мальчишки подарили нам по мягкой игрушке – пингвиненку. Я сохранила его до сих пор, правда, играют им уже мои дети. А самым необычным и дорогим подарком стал для меня букет бумажных цветов, который мне подарил старший сын, когда ему было 4 года.



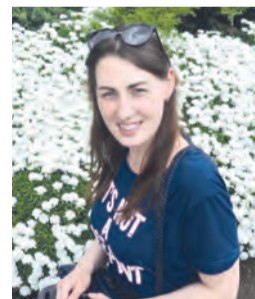
Марина ОСТРИВНАЯ,
проводник пассажирских
вагонов вагонного депо
Донецк:

– В этот день все вокруг становятся добрее и отзывчивее. Как-то я не успела купить подарок маме к 8 марта, и шла по улице грустная. Неожиданно незнакомый мужчина протянул мне розу и сказал: «Улыбнитесь, девушка! Сегодня же ваш праздник!» Я растерялась, но было очень приятно.



Роксана СПИЧКА,
бухгалтер цеха питания
вокзала Донецк:

– Для меня 8 марта – день особенный. Он всегда окружен ореолом позитивных эмоций. Женщины нарядны и лучезарны, мужчины – внимательны и галантны. В наш адрес звучит множество комплиментов, близкие радуют поздравлениями и подарками.



Юлия ДУДНИК,
энергодиспетчер службы
электроснабжения
ГП ДЖД:

– 8 марта – один из моих самых любимых праздников. В этот день в воздухе витает беззаботное веселье, и ты получаешь поздравления просто потому, что ты Женщина. Самым лучшим подарком для меня всегда является внимание близких людей.



Коронавирус: как не заболеть?

ОП «Вагонное депо Ясиноватая»
срочно на постоянную работу требуются:

- слесарь по ремонту подвижного состава;
- электросварщик ручной сварки;
- токарь;
- фрезеровщик;
- слесарь-ремонтник;
- слесарь-электрик;
- осмотрщик вагонов;
- осмотрщик-ремонтник вагонов;
- машинист компрессорных установок;
- резчик металла на ножницах и прессах.

Обращаться по тел.: (06236) 9-22-58; 0713479749

ОП «Локомотивное депо Дебальцево-пассажирское»
на постоянную работу требуются:

- слесарь по ремонту подвижного состава 3 разряда;
- уборщик производственных помещений;
- помощник машиниста электровоза;
- помощник машиниста тепловоза;
- машинист (кочегар) котельной 2 разряда;
- слесарь-ремонтник 4 разряда.

Оборотное депо ст. Дроново:

- экипировщик;
- помощник машиниста тепловоза.

Обращаться по тел.: (06249) 9-50-03, (06249) 9-32-29

ОП «Локомотивное депо Ясиноватая»
на постоянную работу требуются:

- слесарь по ремонту подвижного состава 4 разряда;
- слесарь по осмотру и ремонту локомотивов на пунктах технического обслуживания 4 разряда;
- слесарь по осмотру и ремонту локомотивов на пунктах технического обслуживания 5 разряда;
- слесарь-ремонтник 5 разряда;
- слесарь-ремонтник 3 разряда;
- токарь 6 разряда;
- аппаратчик химводоочистки 4 разряда;
- машинист (кочегар) котельной 3 разряда.

По станции Мушкетово:

- слесарь-ремонтник 3 разряда;
- машинист (кочегар) котельной 3 разряда.

Обращаться по тел.: (06236) 9-38-10

ОП «Локомотивное депо Иловайск»
на постоянную работу требуются:

- слесарь по ремонту подвижного состава 3 разряда;
- слесарь по ремонту подвижного состава 4 разряда;
- слесарь по ремонту подвижного состава 5 разряда;
- помощник машиниста тепловоза;
- электрогазосварщик 3 разряда;
- электрогазосварщик 5 разряда;
- слесарь-ремонтник 3 разряда.

Обращаться по тел.: (06257) 2-22-29, (06257) 2-23-68

ОП «Путевая машинная станция № 191 Иловайск»
на постоянную работу требуются:

- монтер пути;
- машинист железнодорожно-строительных машин;
- машинист бульдозера.

Обращаться по тел.: 9-17-21-42

Обособленным подразделениям службы пути
на постоянную работу требуются:

- монтер пути;
- сигналист;
- мастер дорожный;
- мастер мостовой;
- ремонтник искусственных сооружений;
- оператор дефектоскопной тележки;
- машинист бульдозера;
- машинист автогрейдера.

Обращаться по тел.:
Донецкая дистанция пути: 2-22-19;
Криничанская дистанция пути: 9-17-74-2-19
Дебальцевская дистанция пути: 9-25-00-32-19
Торезская дистанция пути: 9-25-00-22-19
Ясиноватская дистанция пути: 9-16-22-19
Иловайская дистанция пути: 9-17-22-19

ОП «Ясиноватская дистанция защитных лесонасаждений»
на постоянную работу требуются:

- лесорубы.

Обращаться по тел.: 9-16-35-86

Вспышка коронавируса в Китае объявлена чрезвычайной ситуацией международного масштаба. Каждый день приходят новости о росте числа заразившихся. По состоянию на 3 марта коронавирус был обнаружен в 70 странах, в том числе в России и Украине. Число зараженных по всему миру превысило 90 тыс. человек. Более 3 тыс. человек умерли (в основном, в Китае), выздоровели более 48 тыс. человек.



По информации официального сайта Минздрава ДНР, эпидемическая ситуация в Донецкой Народной Республике и на прилегающих территориях Российской Федерации стабильная. По состоянию на 02.03.2020 случаев заболевания COVID-19 и лиц с подозрением на заболевание COVID-19 в Республике не выявлено.

Однако если заболевание все же проникнет в Республику, Минздрав к этому готов. Об этом сообщила на брифинге в Донецке министр здравоохранения ДНР Ольга Долгошапка.

«Коронавирус, как и любая вирусная инфекция, распространяется воздушно-капельным путем. Чтобы от нее защититься, необходимо носить маску, тщательно мыть руки и лицо, стараться ограничивать посещение массовых мероприятий, – сказала Ольга Долгошапка. – При первых признаках заболевания необходимо немедленно обращаться за медицинской помощью. И самое главное – не нужно паниковать».

2019-nCoV относится к семейству коронавирусов, которые ранее вызвали вспышки эпидемии Sars (известен как атипичная пневмония) в 2003 году, а также ближневосточного респираторного синдрома (Mers) в 2012 году.

Как и другие респираторные вирусы, коронавирус передается от человека к человеку через капли, которые выделяются, когда инфицированный кашляет или чихает. Заразиться также можно через предметы, к которым прикоснулся больной, например, дверные ручки. Об этом рассказала, ссылаясь на инфор-

мированные источники, начальник сектора медико-санитарного обеспечения ГП «Донецкая железная дорога» Наталья Чуприна.

Как выяснили ученые, один заболевший новой коронавирусной инфекцией в среднем заражает 2,2 человека (для сезонного гриппа этот показатель составляет около 1,3). Летальным исходом на данный момент заканчивается 2,2% случаев. Для сравнения: смертность от атипичной пневмонии составляла 9%, от ближневосточного респираторного синдрома – более 30%.

Инкубационный период коронавирусной инфекции составляет от 2 до 20 дней. Носитель вируса без каких-либо клинических проявлений уже может быть заразен. Опасность новой болезни состоит еще и в том, что ее легко перепутать с обычной простудой или гриппом. Пациенты жалуются на чувство усталости, затрудненное дыхание, высокую температуру, кашель и боль в горле.

Риску заразиться вирусом подвержены люди любых возрастов. По информации Госкомитета КНР по делам здравоохранения, прогноз для большинства пациентов с коронавирусом благоприятный. Молодые люди и дети переносят болезнь легко. В зоне особого риска – пожилые люди и люди с ослабленным иммунитетом и хроническими заболеваниями.

Чтобы защититься от вируса, надо следовать простым советам. В первую очередь речь идет об элементарной гигиене.

– Мойте руки и следите за чистотой предметов, которыми пользуетесь. Поскольку вирус

передается не только воздушно-капельным, но и контактным способом, следует не только часто тщательно мыть руки, но и пользоваться дезинфицирующими средствами. Опасность могут представлять телефоны, компьютерная клавиатура, пульты, дверные ручки, кнопки лифтов, поручни, тележки в магазинах.

– Старайтесь не касаться лица невымытыми руками, ведь инфекция может попасть в организм не только через рот и нос, но даже через глаза. Не забывайте, что обычно человек неосознанно прикасается к лицу около 15 раз в час.

– Чихая и кашляя, используйте одноразовые салфетки или чихайте в согнутый локоть. Держитесь подальше от чихающих и кашляющих людей.

– На время откажитесь от рукопожатий и приветственных поцелуев.

– Откажитесь от угощений, которые нужно брать из общей упаковки или посуды. Обычно это касается орешков, чипсов, закусок в барах.

– При малейшем подозрении на заражение немедленно обращайтесь к врачу.

По вопросам, касающимся профилактики новой коронавирусной инфекции COVID-19 работники транспортной отрасли ДНР, перевозчики и пассажиры могут позвонить на «горячую линию» Министерства транспорта ДНР по телефону: (062) 302-83-50. Звонки принимаются в период с 21 февраля по 20 марта 2020 года по будням с 08.00 до 12.00 и с 12.45 до 17.00 (в пятницу – до 15.45).

Спасает ли маска от новой инфекции?

Что касается медицинских масок, у врачей нет единого мнения на этот счет. В ВОЗ заявляют, что она бессильна перед новым вирусом, в Роспотребнадзоре рекомендуют не отказываться от этого средства защиты.

Официальный представитель Всемирной организации здравоохранения Тарик Язаревиц заявил, что на фоне вспышки нового коронавируса COVID-19 медицинские маски нужно носить только заболевшим и врачам. По его словам, не доказано, что ношение маски поможет здоровым людям не заразиться. «Это создает ложное чувство безопасности, что может привести к игнорированию другими мерами предосторожности – такими, как дезинфекция рук спиртосодержащими гелями и жидкостями», – отметил он.

В то же время глава Роспотребнадзора Анна Попова убеждена, что все медицинские маски, имеющие регистрационное удостоверение и про-

дающиеся в официальных местах реализации, значительно снижают риск заражения коронавирусом COVID-19, если человек правильно ее подобрал и она надета правильно.

• Старайтесь не прикасаться к маске руками, когда она на вас надета.

Уменьшайте количество разговоров во время ношения маски, чтобы снизить количество конденсата.

• Самую простую маску, оснащенную бумажным фильтром, нужно менять раз в 2 часа. Маску, обработанную специальным бактерицидным средством, можно носить до 5 часов.

• Если маска намочилась от кашля, чихания или дыхания, ее следует заменить незамедлительно.

• Правильно снимайте медицинские маски. Чтобы ее удалить, касайтесь пальцами только удерживающих резинок, а не поверхности самой маски. Выбрасывайте использованную маску только в закрытом пластиковом или бумажном пакете. После ее утилизации тщательно вымойте руки.

«Я не Самуил Поляков, я – Савва Мамонтов!»

В год 150-летия Донецкой магистрали мы продолжаем цикл публикаций по истории первых железных дорог Донбасса, основанных на исследованиях краеведа Павла Белицкого. Наш сегодняшний рассказ – о Донецкой каменноугольной железной дороге, сыгравшей огромную роль в развитии горно-металлургического комплекса нашего края.

Донецкая железная дорога (по крайней мере, ее участок протяженностью 200 верст между Грушевско-Аксайской и Курско-Харьковско-Азовской дорогами в богатом ископаемыми углями бассейне Северского Донца) была внесена в Высочайше утвержденную сеть железнодорожных линий еще в 1870 г. Однако ее строительство началось лишь весной 1876-го.

Проект Донецкой железной дороги разрабатывался в Министерстве путей сообщения при непосредственном участии министра, графа А.П. Бобринского с учетом рекомендаций делегатов I Съезда горнопромышленников Юга России. Предложенная система линий и ветвей связывала каменноугольные и антрацитовые месторождения Донбасса с железорудными залежами Кривбасса и позволяла наладить выплавку металла на заводах индустриального Юга России в промышленных объемах.

В апреле 1875 г. правительство определилось с направлением железной дороги. Во-первых, это уже знакомые направления от ст. Зеленая Волго-Донской дороги до ст. Звереве Воронежско-Ростовской дороги (Восточно-Донецкая железная дорога), участок по водораздельному хребту Донецкого Кряжа от ст. Звереве до Никитовки с ответственными от Толстой Могилы не только до Луганска, но до Лисичанска и Славянска. Кроме

участок Криничная – Рудничная должен был проходить через район Кальмиусских и Богодуховских копей. Строительство так называемой «Криворожской ветви» поддерживал общественный деятель и предприниматель А.Н. Поль, открывший первый карьер в Криворожском бассейне еще в 1866 г.

Не обошлось без казусов. Так, согласно проекту Донецкой дороги, Криворожская ветвь должна была примыкать к ст. Рудничная и Синельниково и проходить по землям крестьян села Ивановка (ныне – Днепропетровская область), однако среди сельчан пустили слух, что паровозы задымят их урожай, и землеустроители в 1876 г. на крестьянские земли не пустили. После ряда изменений в проектной документации и начала строительства дорогу провели по меже земель крестьян Ивановки и Петропавловки, построив в этих местах станцию Межевая.

Во исполнение Повеления о безотлагательном строительстве Донецкой и Мелитопольской железных дорог причастные министерства и ведомства развили бурную деятельность, однако при обсуждении вопроса в Комитете Министров возникли серьезные разногласия.

Дело в том, что в результате тотальной раздачи концессий частным лицам практически все железные дороги оказались в руках у ограниченного круга предпринимателей (По-

ных услуг.

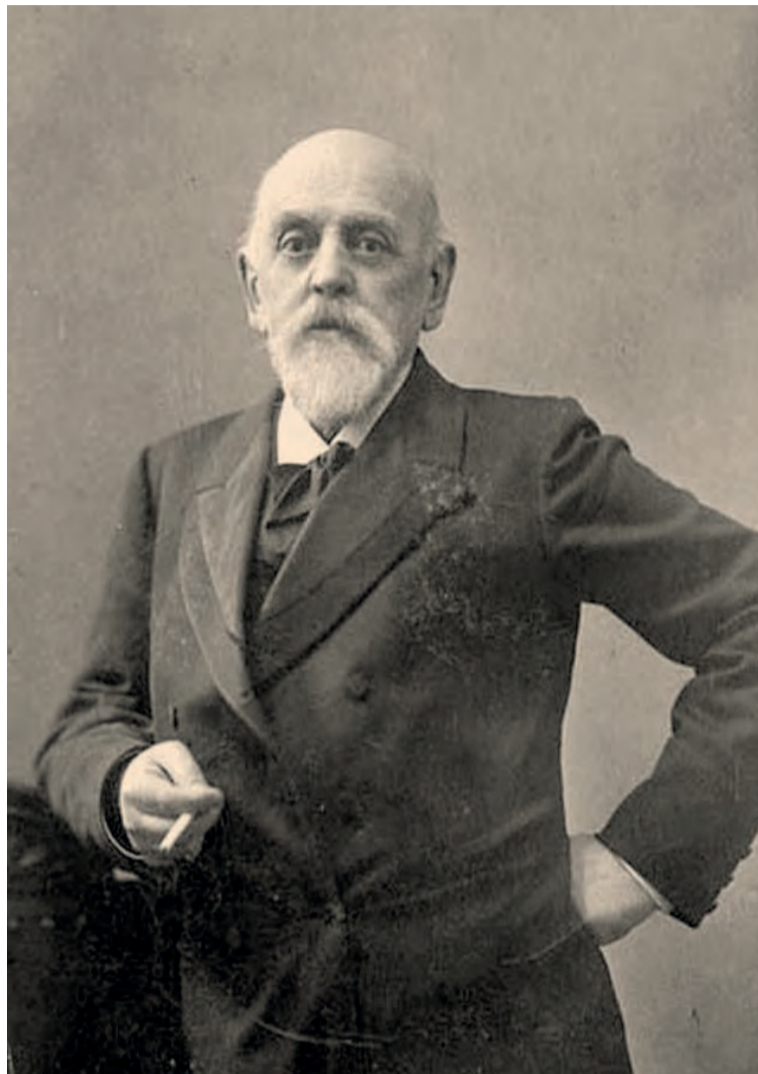
Получить концессию на строительство Донецкой железной дороги очень хотел Самуил Поляков, но на уровне профильного министерства ему дважды отказывали. Сначала – по причине фактического владения им Курско-Харьковско-Азовской и Козлово-Воронежско-Ростовской железными дорогами, находящимися «по соседству». Затем – при попытке Полякова завладеть концессией через подставное лицо – некоего Бабста, предлагавшего самую низкую цену за строительство одной версты проектируемой дороги.

«Железнодорожный король» Самуил Поляков был настоящим монополистом. Кроме того, что он возглавлял Правления акционерных обществ Курско-Харьковско-Азовской и Грушевско-Аксайской железных дорог, не последним было слово Полякова и на Волго-Донской железной дороге. Она являлась продолжением Грушевско-Аксайской ветки и использовалась для доставки Грушевского антрацита на Волгу. Представлял интересы Полякова и некто Губонин, председатель Правления акционерного общества Лозово-Севастопольской железной дороги, соединившей в 1875 г. Харьковский промышленный подрайон с Крымом.

Впрочем, дело было не столько в фактической монополизации Поляковым рынка железнодорожных перевозок на Юге России, сколько в том, как он использовал свое монопольное положение. Жалобы на состояние пути и постоянные перебои и заторы в грузо-перевозках на Курско-Харьковско-Азовской железной дороге основательно подпортили его репутацию в Департаменте железных дорог Министерства путей сообщения.

Именно поэтому в январе 1876 г. концессия на строительство Донецкой железной дороги была передана промышленнику Савве Мамонтову, организовавшему акционерное общество «Донецкая дорога». Примечательно, что Мамонтов запросил самую высокую цену за сооружение дороги (изначально – 58,8 руб. за версту, на вторичных торгах – 47,2 руб. за версту), но благодаря отменной репутации в Министерстве путей сообщения концессия на строительство досталась именно ему.

При этом Мамонтов согласился на включение в правление своего акционерного общества директоров, назначаемых Министерством путей сообщения и Министерством государственных имуществ,



Савва Иванович МАМОНТОВ

а также отказался от укладки дешевых юзовских рельсов, которые в первые годы работы завода Новороссийского общества отличались довольно низким качеством, и отдал предпочтение продукции немецких рельсовых заводов.

Строительство Донецкой железной дороги началось весной 1876 г. Строили быстро и красиво: например, вокзал в Дебальцево стал жемчужиной архитектуры, многие считали его одним из лучших в империи. Савва Мамонтов возродил и станцию Краматорская, которая раньше была разъездом, обеспечивающим разминку пассажирского состава с грузовым, а теперь превратилась в полноценную грузопассажирскую станцию. Управление железной дороги находилось в Луганске, рядом со станцией открылось первое в Донбассе железнодорожное училище.

Уже в декабре 1878 г. было открыто грузовое движение на участках Звереве-Никитовка, Дебальцево-Бахмут-Краматорская, Дебальцево-Луганск, а в мае-октябре 1879 г. – на участках Попасная-Лисичанск и Хацпетовка-Ясиноватая.

В 1879 г. на Донецкой каменноугольной железной дороге было открыто пассажирское сообщение: курсировала 1 пара товаро-пассажирских поездов Звереве-Краматорская через Дебальцево, Попасную, Бахмут. Позже пошли пассажирские составы на Ясиноватую, Лисичанск, Луганск. С присоединением к Донецкой железной дороге Константи-

новской ветви и продления последней до Мариуполя был назначен товаро-пассажирский поезд Луганск-Мариуполь.

Что касается грузового движения, то вследствие ряда причин Донецкая каменноугольная дорога в конце XIX века считалась одной из малопродуктивных: ветвь на Луганск практически бездействовала, а полноценное грузовое движение по Мариупольской ветке началось только в 1889 г. – после закладки глубоководного порта в Мариуполе.

Всего на станциях Донецкой каменноугольной дороги было построено 15 паровозных депо, из них три – основные (Дебальцево, Ровеньки, Попасная), два – оборотные (Луганск и Краматорск), десять – резервные (Криничная, Ступки, Лисичанск, Никитовка, Хацпетовка, Варварополье и другие). На дороге работало 92 паровоза (преимущественно немецкие) и 2223 вагона. Это была самая разветвленная железнодорожная сеть в мире, не имеющая себе равных.

Гордый за свое железнодорожное наследие, Савва Иванович любил повторять: «Я – не Самуил Поляков, я – Савва Мамонтов!» И действительно, благодаря его стараниям мы имеем одну из наиболее густых и разветвленных железнодорожных систем в мире, «хитросплетения» которой не раз приводили непосвященных исследователей истории и современности транспортных коммуникаций Донецкого региона в состояние, близкое к ступору.



Станция Лисичанск

того, было определено перспективное направление от ст. Хацпетовка (Углегорск) до Синельниково Лозово-Севастопольской железной дороги, Екатеринослава, Кривого Рога, Казанки Харьковско-Николаевской дороги с мостом через Днепр, с пересечением Курско-Харьковско-Азовской дороги у ст. Криничная, а Константиновской – по ст. Рудничная.

лякова, Юза, Губонина и др.). Поэтому при обсуждении в Министерстве финансов дела Донецкой и Мелитопольской дорог граф Бобринский проявил настойчивость, доказав бесперспективность их сдачи в руки обществам уже существующих железных дорог. Он настаивал, что такое решение могло привести к полной монополизации рынка транспорт-

Вера Мухина: не рабочая и не колхозница

Вера Мухина, автор всемирно известной скульптуры «Рабочий и колхозница», занималась не только монументальным искусством. Народный художник СССР, лауреат пяти Сталинских премий, до революции она создавала эскизы для театральных костюмов, а в 1925 году получила Гран-при на Парижской выставке за коллекцию элегантной женской одежды.

Жизнь Веры Мухиной началась в Риге в 1889 году в семье купца, торговавшего хлебом и пенькой и имевшего немало недвижимости в городе. Дед Веры Кузьма Мухин заработал многомиллионное состояние и на свои средства построил гимназию, больницу и училище.

В неполные два года девочка лишилась матери, а когда ей исполнилось 14, умер и отец.

Веру и ее сестру Марию забрал дядя в Курск. Сирот баловали и ни в чем им не отказывали. Платья покупали в Москве, с гувернантками девочки путешествовали по Европе, свободно говорили на немецком языке. В Курске сестры Мухины стали законодательницами мод. Когда они решили переехать в Москву для получения образования, об их отъезде даже написали местные газеты.

В Москве Вера пошла учиться к Константину Юону – мастеру пейзажей и театральных декораций. Она давно мечтала стать живописцем, но очень скоро поняла, что хочет заниматься скульптурой. Девушка задумалась об обучении в Париже, но дядя был категорически против.

Отъезду поспособствовал несчастный случай. В 1912 году на зимних гуляниях в Смоленской губернии Вера врезалась на санках в дерево. Веткой отсекло кончик носа, изувечило лицо.

Кончик носа пришили в Смоленске, а лицо восстановить не брались. Дома дядя велел прислуге прятать от племянницы зеркала. Она смотрелась в ножницы...

В Париже девушка перенесла несколько пластических операций. Лицо, восстановленное французскими хирургами, стало другим: по-мужски большим, грубоватым и очень волевым. После этого о балах, которые так любила Вера, пришлось забыть. Вместо развлечений она самозабвенно училась у знаменитого скульптора Эмиля Антуана Бурделя.

Из Парижа Мухина с друзьями молодыми художниками уехала в Италию, чтобы изучать искусство Возрождения. Заехав в Москву, планировала снова вернуться в Париж, но там ее настигла Первая мировая война.

Окончив курсы медсестер, Вера стала работать в военном госпитале. Здесь она познакомилась с молодым военным врачом Алексеем Замковым, а через четыре года, в 1918-м, вышла за него замуж. Замков был диагностом, хирургом, терапевтом, урологом. А еще – настоящим красавцем. Однажды режиссер Станиславский сказал Алексею: «У вас прекрасная внешность, переходите ко мне в театр». Но тот был предан только медицине и своей Верочке, часто позировал для ее будущих творений.

После войны и революции Мухина вернулась в искусство. 20-е годы стали очень насыщенными. Вера Игнатьевна посвятила себя монументальной скульптуре, принимала участие в различных выставках и конкурсах, начала преподавать. За скульптуру «Крестьянка» она получила свою первую Сталинскую премию.

Мухина продолжала рабо-

тать, но скульптурой в 1920-е годы зарабатывать на жизнь было сложно. И тогда, объединившись с подругами, Вера стала придумывать различные женские аксессуары: пояса и шляпы из рогожи. Разрабатывали компаньонки и женские костюмы, с одним даже побывали на Всероссийской художественно-промышленной выставке.

В 1923 году вышел журнал «Ателье» – первый советский журнал мод. Одной из самых ярких его моделей была модель Мухиной, одетая в пышную юбку-бутон и красную шляпу с широкими полями.

В 1925 году Вера познакомилась с актрисой Надеждой Ламановой, и они совместными усилиями выпустили «Искусство в быту» – альбом с эффектными, но практичными моделями, которые могла повторить в домашних условиях каждая советская женщина. На Международной выставке декоративного искусства и художественной промышленности в Париже их скромные модели из самых простых материалов с отделкой в народном стиле получили Гран-при «за национальную самобытность в сочетании с современным модным направлением».

Всемирная слава пришла к Мухиной в 1937 году. На Парижской всемирной выставке ее композиция «Рабочий и колхозница» произвела настоящий фурор.

Годом ранее советское правительство получило из Франции приглашение принять участие в выставке, посвященной теме «Искусство и техника в



М. Нестеров. Портрет скульптора В.И. Мухиной. 1940

современной жизни». Молодое государство не собиралось упускать свой шанс упрочить международные позиции и объявило конкурс на создание павильона. Задача была не только «догнать и перегнать» Германию, выступавшую в качестве основного конкурента на выставке, но и показать мировое превосходство советской экономической системы и ее неотъемлемых «винтиков». Изготовление «Рабочего и колхозницы» заняло 3,5 месяца. Чтобы довести его до Парижа, скульптуру разрезали на 65 частей и упаковали в 28 железнодорожных вагонов. Главный приз – золотую медаль – советский и немецкий павильоны разделили. И все же французская пресса была в восторге именно от советского павильона и называла скульп-

птуру «Рабочий и колхозница» величайшим произведением XX века.

Во время Великой Отечественной войны Вера Мухина с семьей жила в эвакуации – в Свердловске. В 1942 году вернулась в Москву. Через год умер от инфаркта любимый муж. Это случилось в тот самый день, когда ей было присвоено звание заслуженного деятеля искусств. Вера Игнатьевна сама сделала памятник на его могиле.

Вера Мухина пережила своего мужа на 11 лет и скончалась 6 октября 1953 года. На их общей могиле на Новодевичьем кладбище на памятнике выбита надпись со словами врача Замкова: «Я сделал для людей все, что мог». А под ней – слова Веры Игнатьевны: «Я тоже».

				...Узала	Каркас под юбкой	Вагонный кубрик	Ее пускает в глаза обманщик	
Вязкая густая жидкость	Сатана у Булгакова	Что такое одр?	... Шифрин			Норвежская столица	Двойное удобрение	
			"Белый пудель" (Куприн)	Адюльтер	Драгоценный камень			
Лото, домино					"... стариков и одна девушка"			
Сталин, кличка	Глухонемой, Муму	Отмеренное кол-во			Товарищ по-тамбовски	Длань	Арбузов, пьеса	
			"Оковы брака"	Общее у сорочки и колодца				
	Отриц. электрод	Итальянский комик				Башкирия		
			И Титикака, и Байкал	Выдающаяся пряда				
	Здоровый, толстый малыш	... Акопян				Тургеневская девушка		

КАЛИНИЧЕНКО Николая Яковлевича поздравляем с юбилеем в три четверти века!
Уважаемый Николай Яковлевич! Говорят, что 75 – это возраст мудрости, почета, уважения и славы. Мы желаем, чтобы для Вас он также был возрастом крепкого здоровья, бодрости, радости, благополучия и семейного душевного тепла!
Коллектив службы пути
ГП «Донецкая железная дорога»

Женская логика

Мужчина – информация. Женщина – эмоции. Так мы и дополняем друг друга, такими создала нас природа. И с этим бесполезно бороться, говорят ученые.

Биологи утверждают, что способность мыслить в понятиях той или другой логики передается по наследству. Для способности мыслить в понятиях женской логики необходимо наличие в хромосомном наборе ядра клетки двух X-хромосом; присутствие одной X-хромосомы приводит к развитию «мужского» логического мышления.

• Мужчинам обычно бывает трудно понять женскую логику, потому что многие ее выводы основываются не на прямолинейном умозаключении, а на чувствах и интуиции.

• Женский мозг сложнее организован. Поэтому женщины склонны к более «извили-

стому» решению логических задач, нежели мужчины.

• Согласно одному из главных постулатов женской логики, утверждение, оставшееся без возражения, доказано.

• Имея дело с женской логикой, собеседник должен быть предельно внимательным. То, что сказала дама и что она хотела сказать – совершенно разные вещи.

• «Переведение стрелок» – один из распространенных ходов женской логики. Переход в другую плоскость во время спора заставляя оппонента защищаться.

• Женская логика не принимает правил, она сама их устанавливает.

Ответы на сканворд
По горизонталу: Воланд, Ефим, Жика, Опал, Герасим, Семь, Узлы, Камод, Во-
рот, Озеро, Уфа, Булгуз, Локон, Амаяк, Ася.
По вертикали: Коба, Нигра, Ложе, Томо, Арто, Доза, Дерсу, Измена, Фижмы, Волк.
Оско, Куле, Рыка, Амфос, Пыль, Таня.