



На Донецкой железной дороге введен режим повышенной готовности

Во исполнение Указа Главы Донецкой Народной Республики на Государственном предприятии «Донецкая железная дорога» введен режим повышенной готовности и разработаны дополнительные мероприятия по предупреждению завоза и массового распространения инфекции, вызванной коронавирусом 2019-nCoV.

Все мероприятия направлены на предупреждение распространения инфекции COVID-19, а также заражения работников дороги и пассажиров, пользующихся услугами железнодорожного транспорта.

В частности, на Донецкой железной дороге усилен режим текущей дезинфекции в местах массового скопления людей – на вокзалах, станциях, в пригородных и пассажирских поездах. Среди пассажиров проводится санитарно-просветительная работа посредством громкоговорящей связи на вокзалах и станциях, наглядной агитации в залах ожидания.

Все работники дороги, находящиеся в прямом контакте с большим количеством людей, обеспечены средствами индивидуальной защиты и одноразовыми перчатками.

Проводятся дополнительные инструктажи для локомотивных/поездных бригад о действиях в случае выявления больного с симптомами новой коронавирусной инфекции.

На период действия режима повышенной готовности ограничен доступ сторонних посетителей в административные здания Донецкой железной дороги. В исключительных случаях доступ разрешается по согласованию с генеральным директором ГП «Донецкая железная дорога», в средствах индивидуальной защиты органов дыхания, при условии отсутствия признаков недомогания.

В целях противодействия распространению новой коронавирусной инфекции, вызванной 2019-nCoV, с 16 апреля 2020 г. на Государственном предприятии «Донецкая железная

дорога» установлен дистанционный режим работы для работников, должностные функции которых могут выполняться в данном режиме. В связи с Указами Главы Донецкой Народной Республики от 14.03.2020 №57 «О введении режима повышенной готовности» от 14.04.2020 №84 «Об организации дистанционного режима исполнения работниками трудовых обязанностей на территории Донецкой Народной Республики», телеграммой генерального директора ГП «Донецкая железная дорога» от 15.04.2020 №Н ГП-01/1370 даны соответствующие указания руководителям служб, самостоятельных отделов, секторов, обособленных структурных подразделений.

Сектором медико-санитарного обеспечения ГП ДЖД разработаны памятки по профилактике коронавирусной инфекции и гриппа. В качестве профилактики рекомендуется:

- Избегать посещения мест массового скопления людей.
- Соблюдать дистанцию в общественных местах.
- Чаще мыть руки с мылом. В случае,

если нет возможности вымыть руки с мылом, можно воспользоваться санитайзерами или дезинфицирующими салфетками.

- Не касаться немытыми руками лица и глаз.

- При кашле и чихании следует прикрывать рот и нос одноразовыми салфетками, которые после использования необходимо утилизировать.

- Проводить регулярную чистку и дезинфекцию поверхностей (столов, дверных ручек, телефонов, гаджетов и др.), используя бытовые моющие средства.

- Использовать медицинскую маску или другие средства защиты дыхательных путей, чтобы уменьшить риск заражения.

Если вы заболели гриппом или коронавирусной инфекцией, необходимо оставаться дома и срочно позвонить в медучреждение. Получить консультацию также можно, обратившись на «горячую линию» Министерства здравоохранения ДНР по телефонам: (062) 303-27-72 или 0710997277. Короткий номер для звонков с мобильного оператора «Феникс»: 277.

В ожидании нового сезона

Пока школьники Донецкой Народной Республики обучаются «на удаленке», на Детской железной дороге им. В.В. Приклонского кипит работа по подготовке к очередному, 48-му сезону летней учебно-производственной практики.

– Согласно распоряжению от 17.03.2020 ЦЗт - 03/33 и распоряжению от 26.03.2020 № ЦЗт - 03/55 представителями Департамента по контролю и качеству использования подвижного состава ТК «Железные дороги Донбасса» совместно с ревизорским аппаратом по безопасности движения поездов и автотранспорта ГП «Донецкая железная дорога» 2 апреля была проведена плановая техническая ревизия состояния безопасности движения поездов Малой магистрали, – рассказал начальник Донецкой детской железной дороги Александр Евтушенко.

В ходе ревизии был выявлен ряд замечаний, составлен и утвержден план основных мероприятий по подготовке к безопасной работе Малой магистрали к летней производственной практике. В настоящее время все службы занимаются работами по устранению замечаний.

Донецкая дистанция пути (ПЧ-9) проводит замену непригодных шпал, выправку пути в плане и профиле, устранение просадок и перекосов на перегоне Пионерская-Шахтерская, выполняет очистку водоотводных кюветов и лотков от бытового мусора и сухостоя. Для замены на станцию Шахтерская было доставлено 100 шпал. Работы продолжаются.

Работники локомотивного депо Ясиноватая продолжают подготовку локомотивов. На тепловозе ТУ2-023 заменен трубопровод подачи песка под колесные пары, произведено техническое обслуживание аккумуляторных батарей, подготовлен кузов и кабины машиниста под покраску.

Силами пассажирского депо на станции Донецк проводится подготовка подвижного состава, покра-



ска кузова, подвижных и ходовых частей вагонов (в прошлом году было приобретено 200 тормозных колодок). Произведена ревизия и замена концевых рукавов и кранов.

Инструкторским составом Детской железной дороги также ведется активная работа по подготовке дороги к летней учебно-производственной практике юных железнодорожников: обновляются инструкции, материалы инструктажей, журналы и бланки, разрабатываются учебные методические пособия, учитывая сложившуюся ситуацию, связанную с коронавирусом 2019-нCoV. Приводятся в порядок прилегающая территория и учебные полигоны.

Готовится новая экспозиция в музее истории развития Детской железной дороги, наводится порядок в зданиях станции Пионерская, локомотивном депо станции Шахтерская, подготавливается форма и рабочая одежда юных железнодорожников.

– Мы надеемся, что 48-й сезон летней учебно-производственной практики обязательно начнется, и фирменный поезд «Донецкие зори» традиционно отправится в увлекательное путешествие, – отметил Александр Евтушенко.

Активно готовятся к новому сезону летней учебно-производствен-

ной практики и участники клуба моделирования Донецкой детской железной дороги. Сейчас их силы сконцентрированы на обновлении музея Малой магистрали.

– В обновленных залах музея посетители смогут ознакомиться с разными периодами становления и развития нашей дороги, – рассказал председатель Совета Донецкой детской железной дороги Артем Берестовой. Экскурсии будут проводиться по заданному временному маршруту через семь экспозиционных зон.

Посетители познакомятся с историей строительства и развития Малой Южно-Донецкой железной дороги им. С.М. Кирова, МДЖД, Детской железной дороги им. В.В. Приклонского. В экспозициях музея – уникальные фотографии и документы, интересные экспонаты, и, конечно же, форма юных железнодорожников разных эпох.

Неподдельный интерес посетителей традиционно вызывают замечательные работы юных моделеров Донецкой детской железной дороги. В новом сезоне экспозиция музея пополнится новыми макетами. Сейчас ребята работают над созданием большого стендового макета станции Шахтерская периода 70-х годов прошлого века.

Газификация депо

В конце марта были завершены работы по строительству подводящего газопровода среднего давления к локомотивному депо Иловайск.

На данный момент проводится благоустройство территории, установка коверов, проводятся надзорные мероприятия, сообщили в службе локомотивного хозяйства ГП «Донецкая железная дорога». Параллельно со строительством подводящего газопровода ведутся проектно-изыскательские работы по внутреннему газоснабжению депо – веерной и прямоугольной секций с целью дальнейшей установки в них отопительного оборудования на природном газе.

Пассажирские перевозки

Более 351 тыс. пассажиров перевезено поездами ГП «Донецкая железная дорога» за 1-й квартал 2020 года.

На Донецкой железной дороге за январь-март 2020 года отправлено 351637 пассажиров (+8,5% к январю-марту 2019 года), в том числе в дальнем следовании – 30190 человек (-10,0%), в пригородном сообщении – 321447 (+10,6%). При этом перевезено 141908 пассажиров льготных категорий.

Александр Андреевич РОМАНЧУК

14 апреля 2020 года ушел из жизни почетный железнодорожник, заслуженный строитель железнодорожного транспорта, почетный гражданин города Дебальцево Александр Андреевич РОМАНЧУК.

Александр Романчук родился 28 марта 1937 года в селе Лозовая Сумской области. В 1956 году поступил в Харьковский институт инженеров железнодорожного транспорта. По окончании института был направлен на Донецкую железную дорогу.

Трудовую деятельность начал в 1961 году в Дебальцево на Путьевой машинной станции № 9 дорожным мастером. С 1962 по 1966 г. – главный инженер ПМС-9. В течение 30 лет (с 1966 по 1999 г.) – бессменный начальник ПМС-9.

За время своей трудовой деятельности Александр Романчук был награжден орденом «Знак почета», дважды – знаком «Почетному железнодорожнику». Среди наград Александра Андреевича – бронзовая Медаль ВДНХ СССР за развитие производственных баз ПМС, диплом за 100-процентное обеспечение жильем всех работников ПМС-9.

Светлая память об Александре Андреевиче Романчуке навсегда останется в сердцах тех, кто его знал, с кем он работал.

Руководство службы пути ГП «Донецкая железная дорога», совет ветеранов Донецкой железной дороги приносят глубокие соболезнования родным и близким покойного.

Противопожарная безопасность на железной дороге

За 1-й квартал 2020 года на объектах Донецкой железной дороги зафиксировано 3 пожара, 2 из которых произошли по причине неосторожного обращения с огнем неустановленными лицами.

Огонь пришел с территории сельскохозяйственных угодий в результате горения сухой травы и сухостоя. И хотя убытков железнодорожной инфраструктуре пожары не нанесли, данные случаи являются тревожным сигналом о начале пожароопасного периода.

С целью недопущения пожаров на предприятиях дороги и в полосе отвода разработаны и утверждены генеральным директором ГП «Донецкая железная дорога» годовые и сезонные мероприятия по предупреждению пожаров. Данными мероприятиями предусмотрено: установление про-

тивопожарного режима на объектах железнодорожного транспорта; отделение лесных массивов минерализованными полосами; очистка полосы отвода от кустарника; проведение технического обслуживания имеющихся первичных средств пожаротушения; приведение в рабочее состояние автоматических установок обнаружения и тушения пожаров; ремонт и содержание в исправном состоянии источников внутреннего и наружного противопожарного водоснабжения. Наряду с этим особое внимание уделяется обучению работников отрасли, правилам

пожарной безопасности, проведению инструктажей. Руководителями предприятий уделяется внимание вопросу противопожарной пропаганды, которая осуществляется путем размещения на стендах информации о необходимости соблюдения требований пожарной безопасности, запрете разведения костров и прочее.

На железнодорожных вокзалах для пассажиров пригородных и пассажирских поездов посредством радиотрансляции передается информация о необходимости соблюдения пожарной безопасности при следовании железнодорожным транспортом.

Силами работников военизированной охраны ГП «Донецкая железная дорога» на предприятиях дороги в со-

ответствии с графиком проводится основное пожарно-техническое обследование. При проведении проверок обращается внимание на противопожарное состояние имеющегося подвижного состава.

В настоящее время проверками охвачено 21 предприятие ГП ДЖД. По результатам проверок их руководителям вручены предписания. Итоги основного пожарно-технического обследования будут рассмотрены на совещаниях Ясиноватской дирекции железнодорожных перевозок и руководства ГП «Донецкая железная дорога».

Следует отметить, что, несмотря на тяжелое финансовое положение, руководством ГП «Донецкая железная дорога» изыскивается возможность финанси-

рования работ, направленных на поддержание противопожарного состояния объектов и подвижного состава. В 2019 году финансирование на обеспечение пожарной безопасности (приобретение, ремонт и обслуживание установок автоматического обнаружения пожаров, противопожарного водоснабжения, пожарного инвентаря и первичных средств пожаротушения) составило порядка 2,4 млн рос. руб., из которых более 300 тыс. рос. руб. затрачено на приобретение огнетушителей.

Антон КАЦУКОВ,
заместитель
начальника службы
главный инспектор
по пожарному надзору
ГП «Донецкая железная
дорога»

Корпоративной почте Lotus Notes – 20 лет

В 2000 году во всех региональных представительствах Донецкой железной дороги были установлены серверы новой системы документооборота на базе Lotus Notes. Она прочно обосновалась на дороге, и это было неизбежно. Ведь для организации совместной работы множества служб, подразделений и структур предприятия необходима быстрая, надежная, многофункциональная система документооборота.

Почему именно Lotus Notes? Для этого существует несколько причин.

Во-первых, сервер Lotus Domino включает в себя сервер приложений и почтовый сервер, что не требует интеграции системы документооборота Lotus Notes со сторонними почтовыми службами.

Во-вторых, в Lotus Notes уже есть разработанная система разграничения прав доступа – остается ее просто использовать. Это значительно сокращает время и стоимость автоматизации документооборота Lotus Notes.

В-третьих, пользователи могут работать с приложениями удаленно, без подключения к серверу. При этом на пользовательском ПК не требуется устанавливать дополнительное ПО – достаточно установить и настроить клиент Lotus Notes.

В-четвертых, при доработке приложений Lotus Notes не требуется обновлять клиентские места. Изменения можно вносить в рабочих базах «на лету», не прерывая работу пользователей.

Кроме того, программное обеспечение Lotus Domino и его клиентские версии предоставляют надежную и безопасную среду для обмена сообщениями и совместной работы, с помощью которой можно повысить производительность труда работников, оптимизировать производственные процессы.

Истоки Notes и Domino можно найти в первых компьютерных программах, написанных в Компьютерной Исследовательской Лаборатории (Computer-based Education Research Laboratory – CERL) университета штата Иллинойс. В 1973 году CERL выпустила продукт под названием PLATO Notes.

Создатель Lotus Notes Рэй Оззи работал в операционной системе PLATO в CERL в конце семидесятых годов. Используя знания, приобретенные в CERL, Рэй Оззи начал работу над предложением по созданию продукта категории «notes» для ПК. Мич Капор, основатель и на то время исполнительный директор Lotus Development Corporation, поверил в то, что по тем временам являлось абсолютно новой концепцией.

В 1985 году к Оззи присоединились Тим Халворсен, Лэн Коуэлл и Стивен Бекхард. Взяв за пример PLATO Notes,

они создали значительно более богатый возможностями продукт – Lotus Notes.

В августе 1986 года Notes уже обладал многими своими уникальными функциональными возможностями, и к нему была готова предварительная документация. Продукт был готов к поставке внутренним пользователям Lotus. В это время Lotus произвела оценку и приняла продукт. Lotus приобрела права на Notes в 1987 году.

Компания Lotus Development Corporation разрабатывала программное обеспечение для ПК, начиная с момента появления Lotus 1-2-3. Программный продукт Lotus Notes появился в 1989 году. В то время он представлял собой распределенную систему управления документами. Серверы Notes (теперь называемые серверами Domino) выполнялись только под управлением OS/2. Сегодня Notes и Domino независим от платформы, его серверы и клиенты доступны практически для всех основных операционных систем.

На данный момент Notes – весьма элегантное приложение. Это многосторонний продукт, функциональность которого столь обширна, что делает его кардинально отличным от других приложений.

Корпоративная почта Lotus Notes на протяжении 20 лет зарекомендовала себя как быстрая, надежная, многофункциональная система, которая и на сегодняшний день остается надежной платформой для автоматизации документооборота, а сопровождающие ее специалисты – это профессионалы своего дела!

Lotus Domino и Notes можно охарактеризовать как систему распределенных баз данных коллективного доступа, интегрированную с возможностями электронной почты.

База данных коллективного доступа подразумевает возможность большого количества пользователей одновременно осуществлять доступ и обновлять содержимое баз.

Под распределенностью подразумевается то, что базы данных могут располагаться одновременно на большом количестве серверов, которые периодически пересы-



лают друг другу обновления так, что через определенное время изменения в данных, сделанные на одном сервере, достигнут любого другого. Этот процесс называется репликацией.

Под базами данных, интегрированными с возможностями электронной почты, подразумевается, что не только люди – пользователи Notes могут обмениваться почтовыми сообщениями, но и базы данных, и приложения Notes могут посылать документы и сообщения как людям, так и другим базам данных и приложениям Notes. И это является критически важным свойством при автоматизации деловых потоков и процедур (workflow).

Программное обеспечение IBM Lotus Notes позволяет территориально распределенным рабочим группам находить, преобразовывать и совместно использовать содержимое. Оно обеспечивает высокую производительность работы как в

работы нашего предприятия, настроена синхронизация почтовых серверов и серверов БД, расположенных на объектах предприятий. Обязанности администратора также включают в себя создание всех почтовых ящиков на серверах для пользователей, установку адресов и консультации всех пользователей.

Одним из первых продуктов электронной почтовой системы на предприятиях дороги стал Lotus cc:Mail, основное предназначение которого – построение внутри одного подразделения почтовой системы, которая может иметь выходы на почтовые сети всего предприятия.

На ГП «Донецкая железная дорога» сам Lotus Notes начал свое существование с версии 4.6, затем была модернизирована до версии notes 6. А в конце 2015 года после начала изменений в структуре и работе нашей дороги появилась необходимость создать с нуля собственный домен, в котором также надо было разместить все базы данных, необходимые для работы специалистов служб и подразделений дороги.

Администраторами была проведена огромная работа по созданию единого домена ГП «Донецкая железная дорога», налаживанию почтовых серверов, созданию, обеспечению безопасности и работоспособности адресов всех пользователей Донецкой железной дороги. На сегодняшний день их около 3000.

Поскольку среда Lotus Domino и Notes предоставляет возможность большому количеству пользователей одновременной работы с базами данных коллективного доступа, то специалистами двух отделов ИВЦ была организована работа по созданию, размещению и настройке работы баз данных автоматизированных систем (далее АС) и автоматизированных рабочих мест (далее АРМ), таких как: СКЭДО – Система корпоративного электронного документооборота, АС Договор – Система уче-

та договоров предприятия, База Приказы, АС Доходные договора, АСКИД – Автоматизированная система контроля за исполнительской дисциплиной на дороге, АРМ АСКГ – Обращение граждан по различным вопросам к начальнику дороги, АСУ Кадры – Автоматизированная система управления ведения кадрового деловодства предприятия и ряд других систем и АРМов.

Для каждой базы данных настроено расписание выполнения репликаций, за которым ведется контроль, изучение log-ов. Кроме того, администраторами и специалистами постоянно выполняются необходимые действия по улучшению работы, проводится консультация пользователей при работе с электронной почтой и мероприятия по предотвращению сбоев в работе.

С началом работы Трансграничного Концерна «Железные дороги Донбасса» администраторами сопровождающей работу почтовой системы был поднят новый домен на специально выделенном серверном оборудовании ИВЦ, реализована возможность пересылки почты между доменами ГП ДЖД и ТК ЖДД, созданы базы данных для обеспечения работы АС и АРМов, которые используются в работе специалистами ТК ЖДД. Администраторами и специалистами ИВЦ постоянно ведутся работы по сопровождению серверов двух доменов.

Подводя итоги, можно сказать, что корпоративная почта Lotus Notes на протяжении 20 лет зарекомендовала себя как быстрая, надежная, многофункциональная система, которая и на сегодняшний день остается надежной платформой для автоматизации документооборота, а сопровождающие ее специалисты – это профессионалы своего дела!

Татьяна ЗИНОВЕЦ,
начальник информационно-вычислительного центра
ГП «Донецкая железная дорога»

Погоня за хайпом или безумие?

Вечерняя прогулка группы подростков в районе пути № 3 станции Харцызск закончилась трагедией. 16 марта ученик одиннадцатого класса средней школы № 2, прогуливаясь с друзьями вдоль железной дороги, решил залезть на крышу крытого вагона, расположенного на электрифицированном пути, и коснулся контактного провода. В результате удара током подросток получил электротравму, от которой скончался.

К сожалению, эта трагедия – не единственная на Донецкой железной дороге. В 2013 году на станции Каракуба одиннадцатилетний мальчик, решив произвести впечатление на подружек, прыгнул с железнодорожного моста на грузовой вагон. При падении был травмирован электродугой от контактной сети. Несовершеннолетнего доставили в реанимационное отделение Старобешевской городской больницы с предварительным диагнозом: поражение электрическим током, ожог вольтовой дугой лица, шеи, туловища и рук, сопровождающийся ожоговым шоком.

Подобные случаи, граничащие с безумием, происходят на железных дорогах с пугающей регулярностью, причем их география не знает границ.

В мае 2019 года в Запорожской области 15-летний подросток погиб, пытаясь сделать селфи на железнодорожном мосту. Они с приятелем взобрались по техническим лестницам наверх и попытались по балке перейти на другую сторону сооружения под несущим тросом контактной сети. Одному это удалось, другой получил поражение электрическим током и упал на землю с семиметровой высоты. Прибывшие медики констатировали смерть ребенка.

Практически в тот же период времени во Львовской области 18-летнего парня ударило током, когда он залез на цистерну грузового поезда. Пострадавший «родился в рубашке» – его госпитализировали в больницу в состоянии средней степени тяжести.

Годом ранее в Житомирской области был госпитализирован пятиклассник с термическими ожогами 40% тела, которые он получил во время фотографирования на крыше грузового

поезда на станции Ущицы. В сентябре 2019 г. 14-летний одессит погиб на месте от удара током, когда пытался перелезть через металлическую цистерну грузового поезда.

1 ноября 2019 года в Ростове-на-Дону погоня за эффектным кадром обернулась госпитализацией для 15-летнего подростка. Он хотел сделать селфи на крыше вагона на станции Кизитеринка и получил удар током.

Двумя месяцами ранее на станции Зимовники в Ростовской области 14-летняя девочка тоже залезла на вагон поезда, чтобы сделать селфи, но получила электрический разряд.

22 октября 2019 г. на станции Моздок Северо-Кавказской железной дороги двое несовершеннолетних попытались забраться на вагон грузового поезда и попали под высокое напряжение. Детей госпитализировали в реанимацию.

Вечером 20 мая 2019 года на станции Минск-Сортировочный восьмиклассник залез на крышу грузового вагона под контактной сетью электрифицированной железной дороги 25,5 кВ. К токоведущим элементам на вагоне не прикасался, но получил разряд электрическим током от высоковольтной линии. От удара подросток упал на землю, его одежда воспламенилась. Пламя потушили подоспевшие работники железной дороги. Врачи констатировали ожоги 60% тела и множественные травмы. Что самое дикое, все происходящее ребята из его компании снимали на видео. Зачем? Ради хайпа? Лайков в соцсетях?

В апреле прошлого года в Казахстане на станции Ирченко школьник поднялся на крышу вагона-зерновоза и был



поражен электрическим током. Несчастный случай произошел в 300 метрах от школы, где в тот день проходил субботник.

А годом ранее в Караганде скончался 9-летний мальчик, который залез на грузовой вагон и получил сильный удар током. У него обгорело 80% тела.

В сентябре 2018 года в Адигее сразу три 12-летних ребенка получили ожоги в результате удара током. На станции Энем-1 в Тахтамукайском районе они забрались на вагон-цистерну. Все трое были госпитализированы, один из пострадавших получил ожоги 80% тела.

Эту жуткую сводку можно продолжать еще очень долго, но главное – сделать из прочитанного необходимые выводы. А они лежат на поверхности: в большинстве случаев причина детского травматизма на железной дороге – не только собственная беспечность подростков, но и халатность родителей, которые не контролируют, где их дети проводят свободное время, какие игры выбирают.

Руководство ГП «Донецкая железная дорога» обращается к родителям и учителям с настоятельной просьбой постоянно напоминать детям о высокой степени опасности нахождения на территории объектов железнодорожной инфраструктуры.

Служба охраны труда ГП «Донецкая железная дорога», в частности, напоминает, что в соответствии с «Правилами поведения граждан на железно-

рожном транспорте» категорически запрещено: подниматься на крыши железнодорожного подвижного состава, на опоры и специальные конструкции контактной сети, воздушных линий и искусственных сооружений; прикасаться к проводам, идущим от опор и специальных конструкций контактной сети и воздушных линий электропередачи.

При проезде и переходе через железнодорожные пути необходимо пользоваться специально оборудованными для этого пешеходными переходами, мостами, железнодорожными переездами, путепроводами, а также другими местами, обозначенными соответствующими знаками. При переходе через железнодорожные пути гражданам запрещено пользоваться телефонами мобильной связи и наушниками.

Лицам, которые не являются работниками железнодорожного транспорта, запрещено ходить по железнодорожным путям, а также находиться в служебных помещениях предприятий железнодорожного транспорта, кроме специально отведенных мест для пребывания и обслуживания пассажиров.

«Правилами поведения граждан на железнодорожном транспорте» также запрещено:

- подкладывать на железнодорожные пути любые посторонние предметы;
- оставлять на путях вещи, создавать иные помехи, которые могут вызвать нарушение движения железнодорожного

транспорта;

- проходить по пешеходным переходам через железнодорожные пути при запрещающем сигнале светофора (при отсутствии светофора – перед приближающимся железнодорожным подвижным составом) независимо от положения и наличия шлагбаума.

При пользовании железнодорожным подвижным составом гражданам запрещается:

- осуществлять посадку или высадку во время движения поезда;
- прислоняться к стоящим вагонам;
- стоять, а также проезжать на подножках и переходных площадках вагонов и других непригодных для проезда пассажиров мест;
- подлезать под железнодорожным подвижным составом и перелезть через автосцепные устройства между вагонами;
- повреждать железнодорожный подвижной состав;
- препятствовать открытию и закрытию автоматических дверей вагонов;
- высовываться из окон вагонов и дверей тамбуров.

Уважаемые взрослые! Не оставляйте детей одних вблизи железнодорожных путей – это опасно для их жизни!

Помните: железная дорога – место повышенной опасности. Лица, нарушающие «Правила поведения граждан на железнодорожном транспорте», несут ответственность, предусмотренную законодательством Донецкой Народной Республики.

Охрана труда: курс – на нулевой травматизм



Сохранение жизни и здоровья работников, создание безопасных условий труда являются приоритетными направлениями на ГП «Донецкая железная дорога».

В преддверии Всемирного дня охраны труда, который традиционно отмечается 28 апреля, на Донецкой железной дороге проходит весенний смотр охраны труда.

В этом году Всемирный день охраны труда проводится под девизом «Насилие и притеснение в сфере труда». Для его проведения на дороге создан организационный комитет, возглавляемый главным инженером – первым заместителем генерального директора ГП «Донецкая железная дорога» Игорем Белоусовым. Аналогичные комитеты сформированы во всех подразделениях дороги.

В обособленных и структурных подразделениях дороги проводятся мероприятия, направленные на профилактику производственного травматизма,

создание безопасных условий труда на рабочих местах, формирование общей культуры охраны труда. Уделяется особое внимание рассмотрению проблем охраны труда в трудовых коллективах.

На всех железнодорожных узлах в трудовых коллективах проходят курсы «На лучшее рабочее место», «Лучший работник» и «Лучший производственный участок (цех, бригада)».

В кабинетах и уголках охраны труда оформлены тематические стенды, выставки. В технической библиотеке в управлении ГП «Донецкая железная дорога» открыта книжная выставка-инсталляция «Курс – на нулевой травматизм», где читатели могут ознакомиться с литературой по охране труда на железнодорожном транспорте.

Как отметила зав. отделом технической библиотеки Виктория Белых, благодаря тесному сотрудничеству ДЦНТИ и ББО ГП «Донецкая железная дорога» и ДЦНИ и Б Северо-Кавказской железной дороги в нашей технической библиотеке имеются в наличии (в электронном виде) статьи из периодических изданий, рассматривающие современные вопросы и проблемы охраны труда на производстве. Некоторые из этих статей представлены на выставке.

В рамках Всемирного дня охраны труда в подразделениях Донецкой железной дороги почтут память работников, погибших на производстве, окажут посильную помощь их семьям, а также инвалидам труда.

С целью предупреждения травматизма граждан пассажиры информируются о правилах поведения на железной дороге по громкоговорящей связи на вокзалах и в поездах.

Жизнь и война героев Лавских

Есть в музее Донецкой железной дороги именной стенд, на котором в материалах и документах представлена жизнь выдающейся личностей современности – Виктора Михайловича Лавского. Генерал-лейтенант авиации, заслуженный военный штурман, начальник Главного штаба ВВС СССР, он родился в поселке Землянки под Макеевкой в семье железнодорожника.

Отец Виктора Лавского, Михаил Григорьевич, работал в службе пути Донецкой железной дороги, старший брат Александр руководил дистанцией пути Омской магистрали, занимался строительством Печорской железной дороги. Сам Виктор Лавский начал трудовую биографию в вагонном депо станции Ясиноватая 16-летним паренком. После окончания школы Виктор поступил вместе со старшим братом в Днепропетровский институт железнодорожного транспорта. Но в связи с тем, что им была назначена одна стипендия на двоих, учиться остался Александр, а Виктор вернулся домой. Вскоре он был призван в ряды Красной Армии, служил в авиации.

Летопись жизни и подвига нашего знаменитого земляка на протяжении многих лет ведет родная сестра Виктора Лавского – Тамара Михайловна Рябинина-Лавская, благодаря которой и пополнилась документально-историческая экспозиция музея Донецкой железной дороги.

Тамара Михайловна – преподаватель французского языка. Учила детей в Ясиноватской школе рабочей молодежи при машиностроительном заводе, была завучем школы, затем работала в Горловском институте иностранных языков. Сегодня ей 92 года.

В 2018 году вышла в свет своего рода исповедь Тамары Рябининой-Лавской. Книга «О жизни» – автобиографическая и в то же время познавательная в том смысле, что все события, происходившие в семье Лавских с конца XIX-го века и по сегодняшний день, неразрывны как с жизнью многих семей, живущих в Донецком крае, так и с Донбассом в целом.

Я не буду останавливаться на семейной хронике, изложенной на страницах книги, а обращаю ваше внимание на отрезок военного времени 1941-1943 годов в период оккупации родного для Тамары Михайловны города Ясиноватая, куда Лавские переехали, когда ей было 13 лет.

...В середине июня 1941 года в доме Лавских праздник: в отпуск приехал сын Виктор – летчик, участник гражданской войны в Испании, награжденный двумя орденами Красного Знамени. Приехал на роскошном мотоцикле. Молодежь в восторге от железного красавца. В Ясиноватой и велосипед не у всех есть, а тут такое чудо! Да еще и прокатиться с ветерком разрешается.

Рассвет 22 июня. Из уст в уста передается тревожное сообщение: немцы бомбят Киев. Война. Праздник закончился. Мотоцикл оставлен на веранде. Виктор немедленно уезжает в часть, сестра Нина спешит в военкомат – она врач.

Через Ясиноватую-узловую идут поезда с эвакуированны-

ми из западных городов. Фашисты стремительно наступают. В доме появились плотные шторы – светомаскировка. В угловой комнате соорудили потайную кладовку с фальшивой стенкой из шкафа, обеденного стола и вешалки, за которую спрятали, кроме мотоцикла, портрет сына-героя, книги Шевченко, Некрасова, Маяковского, радиоприемник, который еще до войны собрали Александр и Виктор. Найдут – это уже готов приговор.

В Ясиноватую немцы вошли 22 октября 1941 года, и дом Лавских на всю зиму превратился в казарму для часовых.

С первых же дней немцы ввели комендантский час. Провели перепись оставшихся жителей, для чего из местных, знавших всех в лицо, были назначены квартальные, к которым для устрашения населения приставили полиция и солдат. Начали обход дворов. Не местных уведили в комендатуру.

В комендатуру повесткой был вызван и глава семьи Лавских, работавший на железнодорожной станции, на тот момент Михаилу Григорьевичу исполнилось 54 года. Три часа шел допрос. Вышел весь в ссадинах и кровоподтеках, с выбитыми зубами, ранами на голове. Били за сыновей, зятя и дочь. Это был предупредительный ход, чтобы не посмел сопротивляться новому порядку. Но они просчитались. Михаил Лавский возненавидел фашистов еще больше и вредил врагам, как только мог.

В городе немцами проводи-

лись народные мстители: в одном конце города взорвется немецкий склад, в другом – сгорит немецкая машина.

Больше всего люди боялись отправки молодежи в Германию. Для этого велся строжайший учет молодых и сильных рабов в Рейх, откуда уже, с учетом цензуры, начали приходить весточки от пойманных и отправленных туда детей: «Живу я, мама, так хорошо, что скоро отправлюсь за нашим Сирком» (пес, умерший от чумки). Матери рыдали, а отцы помогали, как могли партизанам и подпольщикам.

1942 год. Бои на фронтах ожесточились. На станции Ясиноватая прибывают поезда с ранеными, эшелоны с оружием и немецкими солдатами. Ходят слухи, что советские войска уже отступили до Волги. Сердце сжимается от боли: «Неужели каторга навсегда?».

Смириться с этим невозможно. Михаил Лавский понимает, что на нем клеймо: два сына и дочь на фронте. Чтобы не подвести подпольщиков, действовать нужно самостоятельно, поэтому он и не ищет с ними связи, хотя тайком подбирает листовки Совинформбюро и «нечаянно» разбрасывает их в людных местах. Работает он на железнодорожной станции смазчиком. Колеса нуждаются в смазке, а там, где ее не хватает, от трения буксы горят и выходят из строя. Значит, смазки – меньше, а если незаметно в буксу сыпнуть горсть песка, она загорится еще быстрее. Тогда на ближайшей станции вагон нужно отцеплять – срывается



Александр, Нина и Виктор Лавские. 1934 год, г. Днепропетровск

Почуввав свободу, кони разбредаются кто куда – попробуй найди их потом. Нашли беглецов, конечно, но не всех. Кого-то прятали, а потом увели к партизанам в лес густой.

Еще. В Ясиноватой стоят румыны. Чтобы не заходили в дом, написали на картоне крупными буквами «tif» и повесили на веранде. Слово это наводило ужас. Заразы бояться все. Враги в дом не заходили.

А в доме в это время скандал – пропала соль крупная, серая. Стояла в кладовой в мешке, чужих не было. Следы ведут к Лавскому-старшему – в его карманах обнаружены остатки соли. Куда? Кому носил? А в ответ: «Вам нельзя этого знать!». Позже узнали правду. В конце огорода под деревьями остановилось шесть машин, немцы-шоферы пошли в кафе обедать. Идея к отцу пришла мигом. Быстренько в дом, соль в карманы – и прогулка вдоль машин. Огляделся вокруг – никого, и соль в бензобаке! Три ходки – и дело сделано. «Хай ездят теперь, проклятые! А вы плачьте за солью, дурочки. Хватит того, что осталось. Главное, что врагам вред».

Действовало в Ясиноватой и молодежное подполье. Все члены организации до войны учились в одной школе, занимались спортом и спортивным ориентированием на местности, изучали военное дело.

Немцы трубили о своей непобедимости. Надо было разоблачать клевету, рассказывать об их преступлениях. Нужно печатать листовки.

В группе девять человек. Печатная машинка спрятана в надежном месте. В управе секретарем-машинисткой работает свой человек, и подполье всегда знает об угрозе облав и неожиданных проверок. У одного из членов группы тетя – портниха, она всегда в курсе последних новостей: то немца убитого на железнодорожных путях нашли, то кто-то повредил трубу для пополнения водой паровозов, а без воды котлы взорвутся. Составы стоят, фашисты бесятся, к тому же кто-то сигналил фонариком советским бомбардировщикам, наводя на железнодорожную станцию с немецкими эшелонами.

В самых разных местах появляются листовки от «Советского информбюро». Гестапо ищет, полиция выведывает, шныряют везде, но безуспешно. Обещают немалую сумму за выдачу подпольщиков. Но охотников

на марки нет.

...Победа советских войск в Сталинградской битве в январе 1943 года, закончившаяся окружением, разгромом и пленением отборной вражеской группировки, стала коренным переломом в ходе Великой Отечественной войны. Началось мощнейшее наступление Красной Армии по всем фронтам.

Прошло 700 дней оккупации Ясиноватой. Фашисты срочно покидали занятые территории. По брусчатке грохотали танки, самоходки, грузовики с пехотой. В разговорах немецких солдат и офицеров все чаще слышалось слово «kaputt».

Без малого два года хозяйничали оккупанты в Ясиноватой. Сколько горя и боли пришлось пережить людям, когда через город гнали под конвоем с овчарками пленных советских солдат! Терпеть голод, холод и унижительный страх быть угнанными в Германию на каторгу. Люди отвыкли по-дружески общаться, смеяться и петь, но надежды не теряли, верили, что освобождение придет.

...Уже слышны залпы орудий. Радость и тревога. Немцы в панике отступают, бросают раненых, убитых. Город в ожидании замера. 6 сентября 1943 года небольшой отряд красноармейцев прочесывает улицы, слышны редкие выстрелы. Наконец город свободен!

Наступает утро следующего дня. Над центром города кружит краснозвездный самолет, он снижается и садится за Дачной улицей. Вездесущие мальчишки уже мчатся туда, с восторгом рассматривают летчиков, норовят потрогать их комбинезоны, ордена. Среди летчиков – Виктор Лавский. Приходят соседи, женщины плачут от радости, что видят Витю живым. Прибегает Лавский-старший, встреча сына с отцом растрогала всех. Но пора улетать – война продолжается. Взлет, прощальный круг над родным домом, направление на Землянки. Там Виктор выглядывает из кабины, приветливо машет рукой. Родственники узнают его и от радости плачут.

Весть о прилете майора Лавского Виктора Михайловича еще долго обсуждалась в городе. Начиналась мирная жизнь...

Людмила ДОНЧЕНКО,
методист музея
Истории и развития
Донецкой железной дороги



1942 год, Юго-Западный фронт. Первый справа - Виктор Лавский

лись радикальные чистки: коммунистов, евреев, комсомольцев увозили в гестапо в город Сталино. Судьба многих из них станет известна только после освобождения Донецкого края, когда скелеты сотен людей были извлечены из шурфа шахты на Калиновке в Сталино. Чтобы замести следы преступлений, фашисты бросали в шурф ящики с каустической содой.

Зима сорок первого года выдалась снежной, морозной. Немцы уже больше месяца хозяйничали в Ясиноватой. Народ полон к ним ненависти. По-

график движения. А если повредить вагон, находящийся в середине состава, то процедура затянется настолько, что можно сорвать и наступление. Вот это нам и надо. И буксы горели ярким пламенем...

Вот случай из жизни. Через Ясиноватую идет румынская кавалерия. Остановились у дома, отдых три часа для солдат и особенно для лошадей. Поить их сразу нельзя – привязывают к деревьям в саду. Прячась за деревьями, Михаил Лавский отвязывает потихонечку одного коня за другим – и быстро в дом, как ни в чем не бывало.

Секрет долголетия – трудолюбие и оптимизм

Желанные гости, искренние пожелания, воспоминания о прошлом и, конечно же, планы на будущее. Так отметила свой 100-летний юбилей иловайчанка, пенсионерка-железнодорожница, участница Великой Отечественной войны Лидия Дмитриевна Мулина. 25 марта именинница принимала поздравления от представителей ГП «Донецкая железная дорога», ПРОФДОНЖЕЛ, дорожного Совета ветеранов, администрации города Иловаяска.

– Жизнь мамы легкой назвать нельзя, – рассказывает дочь Лидии Дмитриевны Мулиной Галина Сюльгина. – Было все: радость и горе, счастье и потери. Но несмотря ни на что, мама всегда остается замечательным человеком. Она очень заботливая, трудолюбивая, веселая, гостеприимная. Никогда никого из дома не выпустит голодным, всех накормит и обогреет.

Детство и юность молодой Лиды прошло в деревне Константиново Гаврилов-Ямского района Ярославской области. Ее окружали бескрайние российские степи, голубые реки, деревенские сады, где она любила играть с местной ребятней. Но это только в свободное время. Дома часто приходилось помогать по хозяйству – семья держала лошадей и коров. Повзрослев, девушка отправилась на местную ткацкую фабрику учиться, стала закройщицей верхней одежды.

– Мама часто вспоминает войну, – рассказывает Галина Алексеевна. – Тогда как раз закончилась уборка урожая. Собирались организовать праздник для жителей всего села. Она часто вспоминает, как в тот день шла с завода: небо было чернее черного, и много мышей под ногами – ступить некуда. И вот все собираются на праздник, а тут объявляют, что началась война.

Из деревни многие ушли на фронт. Призвали и Лидию. Служила она в Красноярском округе при штабе, затем на трудовом фронте в Ленинграде.

Еще до того, как замкнулось блокадное кольцо, вернулась домой.

По состоянию здоровья девушку освободили от воинской службы, но она, как и многие другие в то время, продолжала жить по принципу «все для фронта», поэтому и отправилась работать на завод по изготовлению противотанковых мин. Было очень тяжело, но Лидия работала наравне с другими и справлялась со всеми тяготами.

А потом был День Великой Победы. Этот долгожданный праздник она до сих пор вспоминает со слезами на глазах.

В День Победы все будто сошли с ума от радости. Все плакали, шапки вверх бросали. Вспоминали тех, кого потеряли. В деревню вернулись многие инвалидами. В каждом дворе кто-то погиб. На войне погиб и ее брат.

Вскоре после окончания войны Лидия Дмитриевна переехала в Иловаяск. Сначала работала няней в одном из детских садов, а в 1955 году поступила на железную дорогу сигнальником. Со временем была переведена на должность старшего сигнальщика.

Работу свою любила и относилась к ней очень ответственно, переживала, готовясь к очередным экзаменам. А после успешной сдачи, радовалась, как ребенок: «Я так отчиталась! Так ответила!».

Любовь к детям Лидия Дмитриевна пронесла через всю свою жизнь. Была



для них примером, защитой и опорой. Сына Владимира вырастила настоящим мужчиной, дочку Галину воспитала модницей. И это не удивительно, ведь даже в непростые времена у женщины было желание из обычного сделать уникальное.

– Мама всегда любила ярко одеваться, – с улыбкой говорит Галина Алексеевна. – Бывало, купит платье, а оно «пустое». Тогда в ход шли банты, рюши, тесьма – и вещь становилась уникальной, ни у кого второй такой не было. Мама шила одежду мне в школу, вязала носки, шапочки. У нее были очки, но она их ни разу не надевала.

Секрет долголетия юбилярши заключается в ее активности и трудолюбии. Она никогда не боялась работы, не жаловалась на трудности. По жизни Лидия Дмитриевна – очень позитивный, оптимистично настроенный человек.

Сейчас Лидия Мулина все время

проводит дома с дочкой Галиной. Они очень близки и могут поговорить обо всем. Женщина с удивительной точностью помнит военные годы, поет песни, рассказывает пословицы и поговорки своей молодости. Для гостей, которые пришли поздравить ее со 100-летним юбилеем, Лидия Дмитриевна исполнила русскую песню «Имел бы я золотые горы».

К сожалению, в свете последних событий не все родные смогли лично приехать и поздравить ее с праздником. Но благодаря современным технологиям искренние добрые слова звучали в адрес юбилярши от всех родных и близких людей. Крепкого здоровья и долгих лет жизни Лидии Дмитриевне пожелали двое детей, пятеро внуков, восемь правнуков, а также огромное количество друзей, знакомых, соседей и бывших коллег.

Елена СУШКОВА

Эпидемия страха: как не паниковать из-за коронавируса

В последнее время средства массовой информации и социальные сети охватила истерия, связанная с пандемией Covid-19. Это вполне закономерно, ведь проблема действительно серьезная. Но паника отражается на здоровье человека, в первую очередь – психическом.

Российские и зарубежные специалисты дали несколько советов, как сохранить душевный покой в эти сложные времена.

По мнению специалистов, страх намного страшнее любого вируса, так как он за короткое время может вывести из равновесия иммунную систему человека. Как объясняет врач-психотерапевт Константин Ольховой, здесь работает дистресс-синдром Ганса-Селье, когда стрессов слишком много, и у человека нет возможности сделать передышку, в результате чего организм сильно истощается.

– Поточковые психические нагрузки подкашивают наш иммунитет. Наступает истощение всех трех основных управляющих систем организма: нервной, эндокринной и иммунной, – говорит он. – Я предлагаю не пропитывать страхом свою жизнь, заниматься обычными делами.

При этом медики предупреждают, что паника с точки зрения психологии может быть вызвана «эмоциональным заражением». Если вы находитесь рядом с тревож-

ным человеком, то постепенно и без собственных причин начинаете испытывать те же чувства. Когда они возникают у многих людей вокруг, трудно не поддаться «заражению». Это происходит даже тогда, когда у вас нет оснований или внутренних причин для беспокойства.

Сегодняшняя ситуация действительно тревожная, и оставаться равнодушным очень непросто. Но то, как реагировать на происходящее, зависит исключительно от каждого из нас.

Китайский эксперт по межличностным отношениям Лян Юй утверждает, что страх нельзя рассматривать исключительно с негативной точки зрения. На самом деле это нормальная реакция организма на стресс, которая помогает мобилизоваться в случае опасности. «Когда мы видим змею, чувство опасности подталкивает нас действовать быстро и избежать тем самым неприятных последствий», – говорит Лян Юй.

Другое дело, что наш страх должен оставаться в рамках рационального. Нельзя позволить ему выйти за преде-

лы исключительно защитных функций и начать оказывать влияние на повседневную жизнь.

– Если чувство тревоги предостерегает нас от посещения в опасный период людных мест – это разумно, если же начинает предопределять все наши поступки в домашнем кругу – это патология, – отмечает эксперт.

Удержать естественный инстинкт в рамках пользы для организма помогут самодисциплина, проявляющаяся, в том числе, в регулярном выполнении нехитрых правил гигиены. Это тщательное мытье рук, минимизация посещения общественных мест, сохранение социальной дистанции. Главное – не поддаваться панике, верить, что победа над эпидемией будет одержана, – считает Лян Юй.

Специалисты настаивают, что своим психическим состоянием нужно управлять. Конечно, каждому интересно знать последние новости, но не следует читать статьи о коронавирусе дни напролет.

Психолог и руководитель Центра урегулирования социальных конфликтов Олег Иванов считает, что для того, чтобы не поддаваться панике, нужно доверять только официальным источникам информации, тщательно фильтровать информацию из соцсетей, где

немало откровенных вбросов. Если же вы все равно почувствуете тревогу, он советует вообще перестать читать новости.

Будьте здесь и сейчас. Сосредоточьтесь на том, что происходит именно в этот момент. Волнение и тревожность – это проекция себя в будущее. Если есть реальные причины, которые угрожают здоровью, вашему и близких, подумайте, как можно минимизировать или устранить их. И если сейчас это надуманный страх, отпустите его и сосредоточьтесь на том, что происходит именно в этот момент.

Переключайтесь. Если чувствуете, что вас затягивает поиск информации о болезни, нарастает страх и тревога, переключитесь на выполнение монотонных домашних дел: стирку, уборку, приготовление пищи.

Научитесь управлять своими интересами. Подумайте, что для вас полезно: найдите интересную книгу, скачайте фильм, который давно хотите посмотреть, поиграйте в компьютерную игру, займитесь изучением иностранного языка.

Даже если вам не до смеха – проводите время с семьей весело. Играйте с детьми, смотрите комедии, читайте добрые сказки.

Говорите с родными и близкими о своих чувствах или же обратитесь к психологу – ис-

пытывать страх и тревогу не стыдно. Более того, волноваться о здоровье – своем и родных. Разговор с близкими или специалистом поможет успокоиться и посмотреть на ситуацию под другим углом.

Учиться специально расслаблять тело – спокойный организм получает сигнал «все нормально» и не паникует. Примите горячую ванну, выполните дыхательные упражнения, массаж, сделайте зарядку для снятия мышечных зажимов.

Не пытайтесь утопить страх на дне стакана – прием алкоголя создаст лишь иллюзию расслабления. Но самое главное, что при воздействии на организм такого сильного нейротоксического яда, как алкоголь, организм сосредотачивает свои силы на нейтрализации алкогольной атаки, иммунитет же от этого страдает.

Сконцентрируйтесь на позитиве. Наш мозг острее реагирует на негативные события. А еще он склонен делать из неизвестного плохое. Поэтому нам кажется, что вокруг больше негатива, чем позитива, а инфопространство усиливает это ощущение. Поэтому старайтесь концентрироваться на хорошем. Оно есть. Старайтесь общаться с позитивными людьми, и, поверьте, есть масса тем для беседы, кроме коронавируса.

В память императрицы Екатерины II

30 мая 1884 года на юге России торжественно открыли движение по Криворогской железной дороге. Впоследствии ее переименовали в Екатерининскую – в честь императрицы, усилиями которой Новороссийский край (Дикое поле) был присоединен к Российской империи. Дорога соединила каменноугольные рудники Донецкого бассейна с железорудным Криворожьем и дала грузам выход на запад.

Строительство Криворогской железной дороги началось в 1881 году. А впервые предложение о необходимости ее сооружения прозвучало на I съезде горнопромышленников юга России в 1874 году. Обзорный доклад съезду делал Петр Николаевич Горлов. Говорил со знанием дела, имея за плечами огромный опыт работы. По поручению Самуила Полякова именно Горлов

выступили российский князь Долгоруков и американский банкир Баркер. Однако Высочайше утвержденным положением Комитета Министров от 6 февраля 1881 года новую железную дорогу решили строить «казенным способом под непосредственным ведением Министерства путей сообщения».

По результатам окончательных изысканий выяснилось, что наиболее рациональным будет

которая увеличивалась с каждым годом. По грузообороту и объему перевозок она заняла в начале XX века первое место среди всей рельсовой сети Российской империи. Рядом с чугушкой стали возводиться промышленные предприятия, давая мощный толчок развитию не только Донецкого и Криворожского, но и других регионов. К середине 1890-х годов Донбасс и Приднепровье давали стране до трети стали и половину всего угля, а к началу Первой мировой войны эти цифры выросли в полтора раза.

Стоит упомянуть один из интереснейших сквозных подъездных путей Донецко-Макеевской агломерации – Ясиноватая-Харцызск, построенный промышленником Дмитрием Иловайским. Изначально он соединял шахты Иловайских с Ясиноватой. В 1881 г. этот подъездной путь начал обслуживать промзону Макеевского металлургического завода, а в 1883-м его продлили через трубопрокатный завод до ст. Харцызск, дав будущему городу быстрое развитие.

В 1884 г. Первая Екатерининская железная дорога в направлении Долинская-Долгинцево (Кривой Рог-Гл.)-Пятихатки-Екатеринослав (Днепропетровск)-Чаплино-Гришино (Красноармейск)-Ясиноватая соединила Донецкую железную дорогу с рекой Днепр, железорудными месторождениями Кривбасса и дорогой Николаевского направления. Кроме магистраль-



Станция Харцызск

ровать укладку второго пути вдоль всей трассы дороги.

Вообще, 90-е годы XIX и начало XX века для Екатерининской дороги прошли под знаком укладки второго пути на грузонапряженных участках, строительства связей между магистральными ходами и тупиковых ответвлений к промышленным предприятиям. В 1896 г. была построена однопутная связка Путепровод-Криничная, в 1898 г. – Гусдарев Байрак-Горловка. В 1895 г. был уложен второй путь от Ясиноватой в Чаплинском направлении, в 1900 г. – на участках Юзово-Мариуполь и Горловка-Таганрог, в 1903 г. – от Лисичанска до Купянска.

Строительство в начале XX века металлургического завода в Алчевском вызвало необходимость укладки второго пути из Дебальцево в этом направлении, что и было осуществлено в 1908 г. В связи с перегрузкой Ясиноватского узла в 1902 г. был построен однопутный участок Горловка-Очеретино.

В 1891 г. Екатерининская же-

Однако по перевозкам донбасского угля Екатерининская держалась, в основном, за счет транзита из Донецкой и Курско-Харьковско-Азовской дорог. Погрузка угля на ст. Гришино до 1914 г. не превышала 350 т в год.

В 1893 г. между казенными железными дорогами перераспределили участки расформированной Донецкой Каменноугольной дороги. Формально Донецкая железная дорога, за исключением участков Константиновка-Ясиноватая и Попасная-Бахмут-Краматорская суммарной протяженностью 482 версты, была присоединена к Екатерининской. Однако последняя не могла справиться с «наследием Мамонтова», и в 1896 г. Министерство путей сообщения сделало шаг назад, передав «Дебальцевский веер» (узел с ветвями на Хацапетовку, Звереве, Луганск, Лисичанск суммарной протяженностью 267 верст) в аренду Обществу Юго-Восточных железных дорог, т.е. снова в частные руки. Практически сразу же Екатерининская казенная железная дорога ощутила на себе конкуренцию частных, забиравших у нее транзитные грузы.

В 1895 г. Екатерининской дороге был передан участок Курско-Харьковско-Азовской дороги от Константиновки до Ростова. В 1900 г. железные дороги, обслуживающие Донбасс и объединенные с Екатерининской дорогой, были преобразованы в единое подразделение – казенную Екатерининскую дорогу.

Участок Иловайское-Караванная, сданный в эксплуатацию весной 1904 г., стал первой очередью 2-й Екатерининской железной дороги. Вторая ее очередь была сдана в эксплуатацию в августе 1904 г., это была линия от Дебальцево до Александровска (Запорожье) через Чистяково (Торез), Иловайское, Долю, Волноваху, Цареконстантиновку (Камыш-Зарю), Пологи. Третья очередь – от Александровска до Долгинцево – в 1905 г. продублировала самый грузонапряженный участок 1-й Екатерининской железной дороги, тем самым значительно разгрузив его.



Станция Иловайское

руководил строительством Курско-Харьковско-Азовской железной дороги, построенной в рекордно короткие сроки.

На съезде Горлов, в частности, заявил: «На Западе от Донецкого края, за Днепром, лежит Кривой Рог, месторождение железных руд, по качеству и количеству их – южная гора Благодать. Местечко Кривой Рог для пользы горного дела на юге России должно быть соединено с Донецким краем дорогой и прямой, и удобной. По этой дороге повезут руду в Донецкий край, по ней поедет уголь за Днепр в Киевскую губернию».

Первый проект строительства новой дороги был утвержден 22 апреля 1875 года, но его реализации помешала русско-турецкая война 1877-1878 гг.

В 1879-1880 годах промышленник А.Н. Поль добился возобновления технико-экономических изысканий по проекту Криворогской железной дороги.

Подстегивал в принятии положительного решения ряд неурожая в середине 70-х годов XIX века, от которых страдало население Екатеринославской губернии. Уже 3 декабря 1880 года на заседании Высочайше утвержденно присутствия по продовольственной части было решено «признать полезным приступить к земляным работам по сооружению продолжения Донецкой ж.д. на запад».

В качестве соискателей концессии на Криворогскую железную дорогу в 1880 году

вариант трассировки Криворогской железной дороги с примыканием к Донецкой железной дороге по станции Ясиноватая, а также к Харьковско-Николаевской – по станции Долинская (взамен Казанки). Эти изменения к проекту были Высочайше утверждены 19 июня 1881 года. Лишь после этого акта началась процедура отчуждения земель на отвод под железную дорогу, в том числе и у крестьян села Гришино.

В 1880-1882 гг. железная дорога строилась силами самих крестьян губернии, вследствие чего так называемая первая очередь от Долинской до Пятихаток получилась весьма искривленной, с разворотами. Поэтому впоследствии к строительству магистрали были привлечены опытные смоленские и витебские рабочие.

Открытие временного движения по восточному участку Криворогской ветви – от Синельниково в направлении Ясиноватой – состоялось в конце 1882 года. Еще до открытия, 18 февраля 1882 года, Криворогская железная дорога получила «с Высочайшего соизволения наименование Екатерининской в память Императрицы Екатерины II».

С открытием двухъярусного моста через Днепр открылось постоянное грузовое и пассажирское движение по Екатерининской железной дороге.

Начиная со второго года эксплуатации, железная дорога стала приносить прибыль,



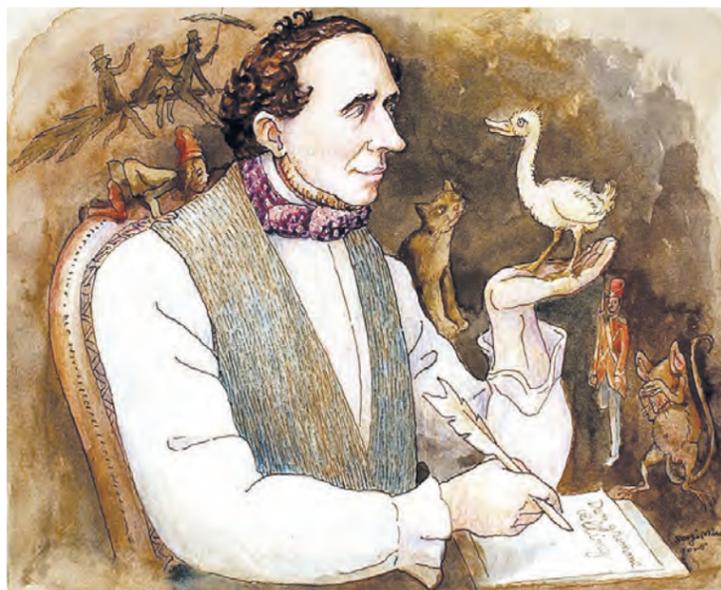
Дежурная конструкторских бригад на станции Дебальцево-Сорт.

ных участков, было построено 5 ветвей, из них в Донбассе – только Юзовская (13 верст) от ст. Авдеевка до ст. Юзово Донецкой дороги.

Впоследствии Екатерининская железная дорога по грузообороту опередила Донецкую Каменноугольную, что вынудило правительство иници-

жесная дорога перевозила 62,8 млн пудов угля, 37,8 млн пудов руды, железа и металлопроката, 23,2 млн пудов сельхозпродукции, 5,89 млн пудов леса и 5,8 млн пудов соли. Средний пробег грузов малой скорости превышал аналогичные показатели Донецкой Каменноугольной железной дороги в

Сказочник, который боялся пожаров и детей



Несмотря на то, что семья была небогатой и часто перебивалась с хлеба на воду, первые годы жизни Ханса Кристиана были счастливыми. Отец, Ханс Андерсен, обожал мальчика, и они проводили много времени вдвоем.

Учеба в школе шла не без сложностей. Ханс Кристиан был способным учеником, но ему не давалось письмо – до конца своей жизни он писал с ошибками. Ошибки были настолько чудовищными, что редакторы порой не дочитывали его рукописи даже до конца первой страницы. Поэтому Андерсену приходилось нанимать работниц, которые переписывали его рукописи.

Приятели у него не было. Другие дети не хотели играть со странным, нервным и капризным мальчиком, и единственным его другом, по словам самого Андерсена, был будущий король Дании Фредерик VII, теплые отношения с которым писатель сохранил на всю жизнь.

В 1812 году отца будущего писателя призвали на войну, с которой он вернулся через два

года совершенно разбитым и больным человеком. Спустя несколько лет отец умер, и семья окончательно погрузилась в пучину бедности. Хансу Кристиану пришлось бросить учебу и пойти подмастерьем к сапожнику, однако тяжелая работа мальчику, который больше всего на свете любил театр и книги, была не под силу. Когда ему исполнилось 14 лет, он собрал вещи и с несколькими монетами в кармане уехал в Копенгаген.

Первые несколько лет жизни в столице были очень трудными для будущего писателя. Ему буквально приходилось выживать. От природы Ханс Кристиан обладал красивым сопрано – он устроился в хор Королевского театра и жил на небольшое жалованье. Однако его голос скоро начал ломаться, и из хора пришлось уйти.

Подросток хотел устроиться артистом балета, однако его природные данные не позволяли сделать карьеру танцовщика. Андерсен был высоким, с длинными руками и ногами, крупными ладонями и ступнями, очень неуклюжим.

2 апреля исполнилось 215 лет со дня рождения Ханса Кристиана Андерсена. Создавший множество прозаических произведений, стихов и пьес, нам он известен как автор любимых с детства сказок. Между тем сам себя детским писателем Андерсен не считал. Более того, проект памятника, где он еще при жизни должен был быть увековечен в окружении детей, датчанин отверг.

Однажды Андерсен показал директору Королевского театра Йонасу Коллину написанную им пьесу, и тот решил, что у мальчика талант. Он попросил короля Дании Фредерика VI выделить некоторую сумму на обучение, и тот выполнил его просьбу. Так Ханс Кристиан отправился в школу, чтобы научиться и получить общее образование.

В 1829 году вышла первая книга Андерсена. Это была не сказка, а фантастический рассказ под названием «Пешее путешествие от канала Холмен к восточной оконечности Амагера», который сделал его знаменитым в родной Дании.

Через год после выхода первой книги 25-летний Ханс Кристиан отправился в свое первое путешествие. В одном из датских городов, Фоборге, он на три дня остановился у бывшего однокурсника Кристиана Войта и тут же влюбился в его сестру Риборг. Девушка стала его первым романтическим увлечением. Но она уже была помолвлена, и Ханс Кристиан вынужден был отступить. Однако писатель никогда не забывал Риборг: после смерти на его груди нашли мешочек, в котором он 45 лет хранил ее единственное письмо.

Мало кто знает, что история жизни сказочника – это, в числе прочего, еще и история разнообразных фобий и страхов. Андерсен боялся самых разных вещей: собак, утери документов, ограбления. Где бы он ни останавливался, у него всегда была с собой веревка. Писатель очень боялся пожара

и надеялся в случае чего вырваться по ней из окна.

Страшило его и отравление. Однажды дети подарили ему коробку конфет, и писатель, сочтя ее полной яда, передал подарок своим племянникам. А удостоверившись, что с лакомством все в порядке, забрал коробку обратно.

Андерсен долгие годы мучился от зубной боли и, теряя каждый зуб, очень переживал, потому что искренне считал, что его писательский дар зависит исключительно от количества зубов. Под конец жизни, в 1868 году, он лишился последнего зуба и заявил, что отныне больше не может писать сказки.

1835 год стал для Андерсена годом триумфа. Новелла «Импровизатор», в которой рассказывалось о его собственном путешествии по Италии от лица некоего Антонио, принесла ему грандиозный успех на родине. В том же году вышел и первый сборник сказок, где в числе прочих была и «Принцесса на горошине». Уже спустя год книги Андерсена сделали его довольно состоятельным человеком. К слову, писатель был настолько успешен в своем деле, что к концу жизни стал почти миллионером.

Несмотря на богатство, Андерсен был прижимист и никогда не отказывался от предложения разделить трапезу. Более того, он вел список людей, к которым ходил на обед или ужин, чтобы посещать их по очереди. Впрочем, жадным он не был. Ему часто приходили письма с просьбами о помо-

щи от бедняков, и он нередко их удовлетворял.

В 1840 году Андерсен встретил свою вторую возлюбленную – шведскую оперную певицу Енни Линд, которая была младше него на 15 лет. Юная певица произвела на сказочника такое сильное впечатление, что он не мог выкинуть ее из головы вплоть до следующей встречи, которая состоялась лишь 3 года спустя. Они переписывались почти до конца жизни писателя. В письмах она называла его «братец» и «дитя», несмотря на разницу в возрасте. Именно Енни Линд посвящены сказки «Снежная королева» и «Соловей».

Забегая наперед, скажем, что писатель так никогда и не женился и не обзавелся собственными детьми. Их он вообще всю жизнь боялся и стеснялся: видимо, сказывались детские насмешки от других мальчишек.

К концу жизни Андерсен стал настолько популярен, что в Англии его признали величайшим писателем из ныне живущих. Впрочем, его сказки выходили со значительными купюрами, поскольку казались слишком мрачными и жестокими. Андерсен написал для детей более 150 сказок и историй, более трети из них завершаются смертью главных героев. Сам он никогда не считал такой ход событий пессимистичным. Пожалуй, точнее всего его мировоззрение выражено в заключительной фразе сказки «Ледяная дева»: «Бог все устраивает к лучшему для нас».

Сибирская ...	Часть сбри	Катод и ...			Сильный страх	Армейская ткань
		Разменная монета Омана	Деревенский детектив	Ладонь по старинке		
Архит. стиль	Подкожная часть плодов	Предал Христа			Постельный процесс	... де Бержерак
			Детская болезнь	Чудовище озера Лох-Несс		
Египетский фараон	Головной убор	Титул в Осман. империи			Все, что по пояс	Резервуар для чертей
Глаз			Горбачёва		Максипирожное	
	... Жирардо				Морской деликатес	
"Волга" Западной Сибири		Ворота дугой	Источник звука гитары			
	Мелодия-поздравление				В него уходит вода	

Свадьба в космосе

12 апреля весь мир традиционно отметил Международный день полета человека в космос, и мы предлагаем вам вспомнить несколько удивительных фактов о космонавтах.

- Люди в невесомости вырастают примерно на 3-5 сантиметров. На Земле гравитация давит на позвоночник, а в космосе он расправляется на всю длину.
- В 2001 году был проведен эксперимент, который показал, что храпящие на Земле не храпят в космосе. Кстати, в условиях невесомости слезы остаются в глазах.
- Космонавт Юрий Маленченко незадолго до полета на МКС в 2003 году сделал предложение Екатерине Дмитриевой, мать которой работала в NASA. Уже находясь на станции, он получил уведомление, что его миссия продлевается на несколько месяцев, и молодожены устроили свадьбу, глядя друг на друга через мониторы.
- Чарльз Симони стал первым двукратным космическим туристом, слетав на МКС в 2007 и 2009 годах. Недавно он женился, и его брачный контракт, помимо всего прочего, содержит зачет лететь в космос в третий раз.
- Фамилии космонавтов, которые казались советским властям неблагозвучными, изменяли. Первому болгарскому космонавту Георгию Какалову пришлось стать Ивановым, а поляку Хермашевскому — Гермашевским. Дублер монгольского космонавта Жугдэрдэмидийна Гуррагча изначально носил фамилию Ганхуяг, но по настоянию советской стороны сменил ее на Ганзориг.
- Обратный отсчет, который неизменно сопровождает запуск космических ракет, был придуман не учеными и не космонавтами, а кинематографистами. Впервые обратный отсчет был показан в немеческом фильме «Женщина на луне» 1929 года для нагнетания напряжения. Впоследствии при запуске настоящих ракет конструкторы просто переняли этот прием.

Ответы на сканворд:
 По горизонталу: Анод, Язва, Лёжка, Нуда, Рамзес, Несу, Корь, Кепу, Торм, Око.
 По вертикали: Анни, Омар, Туш, Струна, Обь, Арка, Сток.
 По вертикали: Пококо, Узда, Мякоть, Вацз, Паша, Анускин, Рауса, Длань, Торс.
 Ужас, Омут, Сипано, Хаку, Трак.