



## Только действуя единым фронтом, мы решим поставленные задачи

20 апреля на конференции трудового коллектива дороги были подведены итоги выполнения обязательств коллективного договора между руководством ГП «Донецкая железная дорога» и Советом ПРОФДОНЖЕЛ в 2020 году и подписан коллективный договор на 2021-2023 гг. в новой редакции. В нем сохранены все льготы и гарантии, закрепленные колдоговором-2017, с дополнениями и изменениями, внесенными в документ за последние 4 года.

Выступая с докладом о выполнении обязательств коллективного договора в 2020 году, и.о. генерального директора ГП «Донецкая железная дорога» Владимир Кабаций отметил, что сегодня дорога, обеспечивающая потребность промышленных предприятий и населения Республики в грузовых и пассажирских перевозках, переживает сложный период.

— Спад производства продукции металлургических и угледобывающих предприятий, который начался в мае 2019 года и продолжается до настоящего

времени, привел к снижению объемов грузовой работы и, как следствие — к уменьшению доходных поступлений дороги, — сказал он.

В 2020 году отправление грузов составило 10,8 млн тонн, что ниже уровня 2019 года на 3,7 млн тонн. Среднесуточная погрузка составила 29,5 тыс. тонн, что на 10,1 тыс. тонн меньше, чем в 2019 г. Пассажирооборот снизился в сравнении с аналогичным периодом прошлого года на 12,2 млн пасс-км и составил 23,3 млн пасс-км. Вследствие снижения объема

перевозок доходы уменьшились на 1062,1 млн руб. — минус 22,7% к уровню 2019 года.

Но несмотря на сложившуюся ситуацию, дорога продолжала работы по электрификации участков, поврежденных в результате боевых действий, восстановлению железнодорожного полотна и объектов инфраструктуры. В соответствии с планом был выполнен текущий ремонт производственных помещений, жилых строений и кровель на сумму более 8 млн руб., произведен капитальный ремонт на сумму 2,8 млн

руб. Общее выполнение составило 95,6%.

Кроме того, дорога продолжает содержать оздоровительные спортивные учреждения и другие социальные объекты (общежития, дома науки и техники и пр.). Силами работников хозяйства СМГ выполнен текущий ремонт ФСК «Локомотив» в Дебальцево на сумму 973 тыс. руб., что позволило возобновить работу спорткомплекса.

Как подчеркнул Владимир Кабаций, 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 2020 году на выполнение обязательств колдоговора было израсходовано более 496,3 млн руб. В

том числе на выплату надбавок (за выслугу лет; за высокое профмастерство; за класс квалификации работникам локомотивных бригад; за высокие достижения в работе; за выполнение особо важной работы на определенный период; за работу в условиях режимных ограничений; за классность водителям; за звание «мастер 1 класса» и «мастер 2 класса»; за работу вахтовым методом) и доплат (за работу в ночное время; за работу во вредных и тяжелых условиях труда; за расширение зоны обслуживания или увеличение объема работ; за выполнение обязанностей временно отсутствующего работника; работникам хозяйства электроснабжения, работа которых связана с высоким эмоциональным напряжением) (Окончание на стр. 2)

# Только действуя единым фронтом, мы решим поставленные задачи

(Продолжение. Начало на стр. 1)

водителям за ненормированный рабочий день; за совмещение профессий (должностей); за работу в условиях разделения рабочего дня на части; бригадирам из числа рабочих, не освобожденных от основной работы, за руководство бригадой; за работу машинистов локомотивов в одно лицо; за почетное звание; проводникам пассажирских вагонов за отопление углем).

В течение года проводилась целенаправленная работа по предупреждению производственного травматизма и минимизации профессиональных рисков. На предупреждение профзаболеваний израсходовано 10,3 млн рос. руб. На проведение обязательных медосмотров работников – 8,7 млн рос. руб. На оплату технического обучения работников, которое проводилось в нерабочее время, в отчетном периоде направлено 4,1 млн рос. руб. На реализацию комплексных мероприятий по улучшению условий труда и профилактике производственного травматизма израсходовано 62,1 млн рос. руб. – 100% от запланированного. На обеспечение работников дороги спецодеждой израсходовано 16,1 млн рос. руб. Пошивочными цехами ЛВОК Дебальцево и СМЭУ Иловайск из поставленного материала и фурнитуры изготовлено продукции на 6,9 млн рос. руб.

Владимир Кабаций отметил, что на протяжении всего года было обеспечено первоочередное выделение денежных поступлений на оплату труда работников дороги.

– Падение объемов промышленного производства, снижение количества грузов, предъявляемых к перевозке, недостаточность финансирования вызвало необходимость установления в конце 2019 года режима неполного рабочего времени работникам, как с ежедневным учетом рабочего времени, так и сменным работникам. Это позволило не прибе-

гать к сокращению численности работников дороги, – сказал он. – С целью своевременного погашения задолженности по заработной плате руководством дороги постоянно проводилась работа по увеличению объемов грузовой работы и погашению дебиторской задолженности основными клиентами за оказанные услуги по перевозке грузов. По итогам этой работы по состоянию на 01.01.2021 года задолженности по выплате заработной платы работникам дороги нет.

В заключение Владимир Кабаций заверил, что работа по выполнению взятых обязательств по коллективному договору будет продолжаться и в дальнейшем. Он поблагодарил профсоюзный актив за плодотворную работу и подчеркнул, что только действуя единым фронтом, мы сможем добиться решения стоящих перед дорогой задач.

Председатель Профсоюза работников Донецкой железной дороги Сергей Лесовой в своем докладе подчеркнул, что в отчетном периоде железнодорожники, как и все население Донецкой Народной Республики, столкнулись с колоссальными трудностями. Снижение объемов погрузки и перевозок ввиду снижения промышленного производства в угледобывающей, металлургической и других отраслях, транзита грузов, нарастание неплатежей отправителей существенно повлияло на доходную составляющую ГП «Донецкая железная дорога». К этим проблемам добавилась пандемия коронавируса.

– Все это не могло не отразиться на работе дороги, – сказал профсоюзный лидер. – В частности, было допущено невыполнение условий коллективного договора по выплате заработной платы в установленные сроки. В рамках реализации мероприятий по стабилизации создавшихся ситуаций были оптимизированы расходы по содержанию и ремонту инфраструктуры, осуществлен перевод работников на непол-



ный режим работы, приняты меры по увеличению доходных поступлений от подсобно-вспомогательной деятельности. Выполнение этих мероприятий позволило избежать массового сокращения персонала. Однако применение режима неполного рабочего времени в виде сокращенной рабочей недели, нахождения в отпусках без сохранения заработной платы неизбежно привело к существенному снижению заработной платы и оттоку квалифицированных кадров.

Сергей Лесовой проинформировал, что в 2020 году было принято 16 совместных постановлений руководства дороги и президиума Совета ПРОФДОНЖЕЛ по внесению дополнений и изменений, расширяющих и регулирующих социальные льготы и гарантии работников дороги.

– Увеличен размер материальной помощи неработающим пенсионерам, которым присвоено звание «Заслуженный работник транспорта» или награждены знаками «Почетному железнодорожнику», «Железнодорожная слава» трех степеней.

– Установлен размер единовременного вознаграждения при поощрении работников Главой Донецкой Народной Республики, ТК «Железные дороги Донбасса», Министерством транспорта ДНР, ГП «До-

нецкая железная дорога».

– Урегулирован вопрос введения доплаты до минимального размера оплаты труда (МРОТ) работникам, у которых размер заработной платы ниже установленного в Республике минимального размера оплаты труда.

– Принято решение о проведении доплаты до прежнего среднего заработка работникам в случае уменьшения должностного оклада (тарифной ставки) вследствие перехода на стандарты Российской Федерации.

– Внесены дополнения и изменения в приложения: №10 «Перечень должностей работников, которые имеют право на дополнительный отпуск за ненормированный рабочий день», №16 «Перечень профессий (должностей) работников дороги, которым установлены доплаты к тарифным ставкам (окладам) за работу с тяжелыми, вредными и опасными условиями труда», №17 «Перечень профессий и должностей работников дороги с вредными и тяжелыми условиями труда, работа которых дает право на ежегодный дополнительный отпуск» и др.

Вместе с тем в течение отчетного периода из 128 обязательств, включенных в дорожный колдоговор, не выполнены или выполнены не в полном объеме 13.

Сергей Лесовой отметил, что в адрес руководства дороги и Совета ПРОФДОНЖЕЛ поступают обращения трудовых коллективов по внесению дополнений в коллективный договор, регулирующих вопросы оплаты труда и расширяющих льготы и гарантии работников, которые требуют рассмотрения на комиссии по редактированию коллективного договора. Часть из предложений поступают повторно – для их выполнения необходимы значительные денежные средства (предоставление материальной помощи при уходе в очередной отпуск, предоставление дополнительных дней отпуска, увеличение пособия при уходе на пенсию и др.). В связи с тяжелым финансовым положением дороги по данным вопросам было принято решение рассмотреть их повторно после стабилизации ситуации.

В рамках обсуждения докладов Владимира Кабация и Сергея Лесова представители трудовых коллективов структурных подразделений Донецкой железной дороги давали свою оценку, указывали на недоработки, высказывали предложения по внесению дополнений в колдоговор. Все замечания и предложения будут рассмотрены на заседании президиума Совета ПРОФДОНЖЕЛ и переданы руководству дороги.

## Предвидеть кризис и быть готовым к нему

«Предвидеть кризис и быть готовым к нему – инвестировать сейчас в адекватные системы охраны труда» – под таким девизом 28 апреля 2021 года пройдет Всемирный день охраны труда.

В рамках подготовки и проведения Всемирного дня охраны труда на Донецкой железной дороге создан оргкомитет, разработан и утвержден план мероприятий. Аналогичные рабочие планы разработаны в подразделениях дороги.

Руководством службы охраны труда ГП «Донецкая железная дорога» совместно с ПРОФДОНЖЕЛ проведены семинары-совещания со специалистами по охране труда и председателями первичных профсоюзных организаций подразделений Ясиноватского (13.04.2021) и Иловайского (15.04.2021) узлов, а также специалистами по охране труда дирекций и служб (30.03.2021).

В рамках мероприятий, проведенных в преддверии Всемирного дня охраны труда, специалисты по охране труда служб и дирекций, профсоюзный актив ГП «Донецкая железная дорога» 30 марта приняли участие в видеоконференции на тему «День охраны труда-2021», которая проводилась Торгово-промышленной палатой Донецкой Народной Республики. 16 апреля вместе с республиканскими профсоюзами и социальными партнерами участвовали в заседании круглого стола на тему «Инвестиции в охрану труда – обеспечение благосостояния работников и устойчивого развития предприятия».

В соответствии с планом республиканских мероприятий ко Дню охраны труда железнодорожники примут участие в викторине «Мы знаем охрану труда», а также панихиде в память о работниках, погибших на производстве.

В подразделениях Донецкой железной дороги организовано проведение встреч с трудовыми коллективами, консультаций, семинаров, бесед, лекций, демонстрация видеofilмов и другие мероприятия по проблематике безопасности труда.

Дорожным центром научно-технической информации и библиотечно-библиографического обслуживания ГП «Донецкая железная дорога» проведены книжные выставки с подборкой материалов, направленных на профилактику производственного травматизма,

подобран цикл статей из периодических изданий по распространению передового опыта по вопросам охраны труда и промышленной безопасности.

На базе Детской железной дороги организовано проведение конкурса детского рисунка соответствующей направленности.

Согласно дорожной Системе профилактической работы по охране труда на 2021 год в подразделениях дороги проводятся весенний смотр состояния охраны труда и целевая проверка соблюдения мероприятий по предупреждению наездов транспортных средств на работающих.

**Павел СОБОЛЕВ,**  
начальник службы охраны труда  
ГП «Донецкая железная дорога»

# Сплав профессионализма и самоотдачи

Во все времена главным достоянием Донецкой магистрали были и остаются люди. Вот и 16 марта в Дебальцевской дистанции сигнализации и связи чествовали лучших работников предприятия за их вклад в развитие дороги.

Старший электромеханик цеха механизации и автотранспорта Анатолий Шевченко был награжден нагрудным знаком «Почетный железнодорожник», электромеханик ремонтно-технологического участка СЦБ Наталья Ивлева – Почетной грамотой ГП «Донецкая железная дорога».

В торжественной обстановке награды вручили заместитель генерального директора ТК «Железные дороги Донбасса» Александр Петренко и председатель Профсоюза работников Донецкой железной дороги Сергей Лесовой.

Церемония награждения сопровождалась бурными аплодисментами и теплыми словами поздравлений. Да и как иначе? Ведь в Дебальцевской дистанции сигнализации и связи Анатолия Шевченко и Наталью Ивлеву уважают и ценят за многолетний опыт, которым они щедро делятся с молодыми сотрудниками. В марте Анатолий Иванович

Шевченко и Наталья Борисовна Ивлева отметили 60-летний юбилей.

Анатолий Шевченко всю свою трудовую жизнь посвятил Западной механизированной горке. Поступил сюда после окончания техникума в 1979 году, вернулся и после службы в армии. Сразу же включился в общественную жизнь дистанции и вскоре был избран членом комитета комсомола за умение работать и зажигать людей.

На Западной механизированной горке Анатолий Иванович проработал 38 лет, 20 из которых возглавлял этот цех. Благодаря талантливому руководству и его золотым рукам горка постоянно модернизировалась, проводились ремонтные и строительные работы.

Тяжелым испытанием для Анатолия Шевченко и его коллектива стали боевые действия 2014-2015 годов. Западная механизированная горка находится на удалении от центра города, как раз с той стороны, где стояли украинские войска, поэтому во время боевых действий пострадала больше других. Мы не жалея времени и сил, восстанавливали поврежденные объекты. Особенно много усилий было приложено, чтобы вновь заработала компрессорная станция. Также восстанавливали помещения, где могли бы работать токари и слесари, чтобы они как можно быстрее начали изготавливать детали для восстановления инфраструктуры всей нашей дистанции. Во всех без исключения работах Анатолий Шевченко принимал самое активное участие.

После закрытия горки в 2017 году Анатолий Иванович был назначен начальником участка механизации. Сейчас он – старший электромеханик цеха механизации и автотранспорта, в его ведении находится весь автотранспорт Дебальцевской дистанции.

Анатолия Шевченко знают в дистанции не только как высококлассного специалиста. На протяжении 15 лет он является членом профсоюзного комитета Дебальцевской дистанции сигнализации и связи. За все время, что я знаю этого человека, могу сказать, что это настоящий активист. Без его участия у нас



не проходит ни одно мероприятие, будь то субботник или культурно – массовое мероприятие. Он постоянно принимает участие в самодеятельности: исполнил много ролей, поет замечательные душевные песни, участвует в спортивных мероприятиях. Но, что самое главное, всегда борется за права людей. Помню, как в 2012 году он яро отстаивал право на доплату за работу во вредных условиях слесарям горки наравне с электромеханиками и электромонтерами, потому что они все работали в одинаково тяжелых условиях. Мы с ним писали письма, добивались и добились!

За более чем 40 лет работы на Донецкой железной дороге Анатолий Шевченко был награжден Значком ЦК ВЛКСМ «Мастер-умелец», знаком «Залізнична слава» II и III степени. В 2016 году ему был вручен Почетный знак Донецкой железной дороги.

Наталья Борисовна Ивлева начала работу на Донецкой железной дороге электромонтером контрольно-испытательного пункта СЦБ. За более чем 40 лет совместной работы мы с ней стали не только коллегами, но и соратниками по общественной работе.

Мы поступили на работу почти одновременно. Прекрасно помню, как начинали, и как с первых же дней о Наташе отзывались, как об очень грамотном специалисте. Думаю, что именно благодаря этому она очень быстро стала электромехаником.

На работе Наталья Ивлева пользу-

ется колоссальным авторитетом, благодаря энергичности и коммуникабельности, успешно совмещает работу и общественную деятельность. Сначала она возглавляла комсомольско-молодежный коллектив цеха КИП СЦБ. А последние 10 лет является моим заместителем, можно сказать, правой рукой. Занимается пенсионерами, ветеранами. Многие знают Наталью Борисовну как человека, всегда готового прийти на помощь. Во время боевых действий она жила проблемами своих коллег и подопечных, оказывала им всевозможную поддержку.

В нелегкие времена 2015 года Наталья Ивлева возглавила ремонтно-технологический участок СЦБ, где проявила себя, как настоящий профессионал и опытный руководитель, активно участвовала в восстановлении предприятия. А в 2018-м вернулась к любимой работе электромеханика. Ее опыт, знание наших рабочих участков бесценны. С ней советуются не только коллеги-электромеханики, но и старшие электромеханики, которые работают на линии. Наталью Ивлеву высоко ценит руководство дистанции. В ее трудовой книжке множество записей о поощрениях за отличные показатели в работе.

**Ольга ШЕВЧЕНКО,**  
председатель  
профсоюзного комитета  
Дебальцевской дистанции  
сигнализации и связи



## МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ (МИНТРАНС ДНР)

### ПРИКАЗ

01 марта 2021

г. Донецк

№87

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

За многолетний добросовестный труд на железнодорожном транспорте, весомый личный вклад в восстановление транспортной инфраструктуры Донецкой Народной Республики, руководствуясь Положением о нагрудном знаке «Почетный железнодорожник», утвержденным приказом Министерства транспорта Донецкой Народной Республики от 10 июля 2019 года №266, зарегистрированным в Министерстве юстиции Донецкой Народной Республики 16 июля 2019 года за №3283, 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»:

ШЕВЧЕНКО Анатолия Ивановича – старшего электромеханика бригады механизации и автотранспорта обособленного подразделения Дебальцевская дистанция сигнализации и связи ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ «ДОНЕЦКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»

2. Контроль за исполнением настоящего Приказа оставляю за собой.

Министр

Д.В. Подлипанов

## МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ (МИНТРАНС ДНР)

### ПРИКАЗ

14 апреля 2021

г. Донецк

№201

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

За многолетний добросовестный труд на железнодорожном транспорте, весомый личный вклад в автоматизацию транспортной инфраструктуры ГП «Донецкая железная дорога», руководствуясь Положением о нагрудном знаке «Почетный железнодорожник», утвержденным приказом Министерства транспорта Донецкой Народной Республики от 10 июля 2019 года №266, зарегистрированным в Министерстве юстиции Донецкой Народной Республики 16 июля 2019 года за №3283, 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»:

ЗИНОВЕЦ Татьяну Викторовну – пенсионера, бывшего начальника информационно-вычислительного центра структурного подразделения «Информационно-вычислительный центр» ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ «ДОНЕЦКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»

2. Контроль за исполнением настоящего Приказа оставляю за собой.

Министр

Д.В. Подлипанов





# Чернобыльская трагедия: мы знали, на что шли

26 апреля 1986 года на Чернобыльской АЭС произошла одна из самых страшных в мировой истории техногенных катастроф. В ликвидации ее последствий принимали участие сотни тысяч человек. Сегодня в ветеранской организации Донецкой железной дороги – 53 чернобыльца. Для каждого из них события 35-летней давности остались в памяти навсегда.

Спустя считанные дни после аварии на Чернобыльскую АЭС начали прибывать тысячи ликвидаторов со всех уголков страны: специалисты-химики и физики, военные из войск радиационной, химической и биологической защиты (РХБЗ), строители, бульдозеристы, водители, крановщики, сварщики... Был среди них и солдат-срочник Сергей Волченко. Он проходил службу в Самборе Львовской области.

– Нас предупредили, что предстоит поездка в Чернобыль, но что там происходило, мы не знали. Радиацию на занятиях, конечно, изучали, но о ее влиянии на здоровье человека даже не подозревали, – рассказал «Железнодорожнику Донбасса» Сергей Николаевич. – Пятого мая нас вызвали в парк готовить технику к отъезду. Ночевали там же, прямо в кабинах. Проснувшись утром, увидели, что появилось много дополнительной техники – на базе нашего полка формировали воинскую часть для поездки в Чернобыль. Погрузились на платформы, и нас повезли. Прибыли в пгт. Тетерев и уже своим ходом пошли в зону ЧАЭС.

Первое время часть, где служил Сергей Волченко, располагалась в летнем лагере, разбитом в одном из поселков под Чернобылем. Жили в палатках. Сразу по прибытии срочников направили на строительство дамбы на реке Припять. Впоследствии это помогло существенно снизить количество радиоактивных элементов, попавших в ее воды.

– На возведении дамбы я работал всего один день, но помню, будто это было вчера, – рассказывает чернобылец. – Стояла сильная жара, нам выдали ОЗК – общеевойсковой защитный комплект для защиты от отравляющих веществ, биологических средств и радиоактивной пыли. В комплект входили прорезиненный плащ с капюшоном, чулки из прорезиненной ткани, которые надеваются поверх обычной обуви, и перчатки. На дворе выше 40 градусов, плюс – кабина с постоянно работающим двигателем... Пот лился, как из ведра!

Большую часть времени, проведенного в Чернобыле, Сергей Волченко с сослуживцами занимался дезактивацией поселков, входящих в 30-километровую зону. Работа, в основном, вклю-

чала в себя пылеподавление, отмывку всех объектов от радиоактивной пыли, снятие зараженного грунта. Для этого использовалась мощная строительная техника: бульдозеры, бетоновозы, автокраны, панелевозы. Но часто приходилось прибегать и к ручному труду.

– Работать было по-настоящему тяжело: мы очень мало спали и много работали, – вспоминает Сергей Николаевич. – Никто от работы не уклонял-



Сергей ВОЛЧЕНКО

ся, все задания выполняли на совесть. Сначала заезжали химики, они все смыли с крыш и стен. Затем заходили мы и уже лопатами снимали зараженную землю примерно на штык, грузили в машины и вывозили на могильник, который находился прямо возле проходной ЧАЭС. Туда же отправлялось все, что нельзя было отмыть: деревья, зараженная техника. Здесь мы работали в просвинцованных хб костюмах.

На тот момент радиация не пугала ликвидаторов, жуть брала от обезлюдивших городов и сел. Наспех оставленные дома, брошенный транспорт, ставшие бездомными животные.

Недавно кипевший жизнью город энергетиков Припять встречал ликвидаторов леденящей душу пустотой.

– Морально было тяжело, – делится впечатлениями наш собеседник. – Стоят высотные дома – и ни одной живой души. Гнетущая тишина. Видны открытые окна, кое-где на балконах сушится

белье. Город был очень красивый, современные кварталы. Много детских площадок, спортивные комплексы, торговые центры, стадионы, колесо обозрения. Все это мы очищали от радиационного загрязнения, начиная с лета и до самой зимы.

А однажды Сергею Волченко довелось участвовать в тушении пожара в Чернобыльском лесу.

– Загорелся лес в девяти километрах от станции, – вспоминает ликвидатор. – Я был водителем бульдозерного тягача, и меня срочным образом направили тушить пожар. Уровень радиации был превышен сильно, но нам об этом никто ничего не говорил.

В Чернобыле Сергей пробыл до самого дембеля – 10 апреля 1987 года. Но так получилось, что во время переезда в зимний лагерь его документы потерялись, и получилось, что в Чернобыльской зоне он пробыл не год, а полгода.

– Я ни разу не пожалел о том, что судьба связала меня с Чернобылем, – уверяет Сергей Волченко. – Это была работа, которую кому-то нужно было делать – для потомков, для безопасного будущего. Несмотря на все тягости, мы чувствовали себя нужными стране, настоящими героями. В Чернобыле у меня появились новые друзья. Особенно часто вспоминаю своего напарника по экипажу Стаса Шаповалова. Мы с ним дружим до сих пор.

После демобилизации Сергей поступил в Ясиноватский строительный техникум, окончил его с красным дипломом. 13 лет проработал в техникуме мастером производственного обучения и инженером-технологом. А в 2001 году связал трудовую жизнь с Донецкой железной дорогой. Сначала работал сварщиком в вагонном депо Ясиноватая, а когда возникли проблемы со здоровьем, его перевели распределителем работ.

– Конечно, участие в ликвидации аварии на ЧАЭС дало о себе знать. Шалит сердце, был инсульт. С 2006 года я на группе. Но у нас было такое воспитание: если Родина зовет, значит, нужно ее защищать!

Николай Ключников попал в Чернобыль в июле 1987 года. В то время он работал в вагонном депо Дебальцево Сортировочное слесарем по ремонту подвижного состава.

– Сказали, что нужно ехать, и я поехал, – вспоминает железнодорожник. – Родные, конечно, переживали, мы уже знали, что такое Чернобыль.

Там Николай занимался дезактивацией местности и ремонтом автотранспорта.

– Подъем у нас был в половине пятого, а уже в половине шестого ехали на санитарно-обмывочный пункт, – рассказал Николай Алексеевич. – Там переодевались и пересаживались в другие машины. Работали мы рядом с четвертым энергоблоком. Он к тому времени был уже под саркофагом. Там мы сравнивали с землей дома, гаражи, получалось футбольное поле. Затем все огораживали. Больше там ничего делать было нельзя – все зараженное. Помню, однажды зашли в двухэтажный дом проводить дезактивацию. Чувствуем, в голове все сжимается, как в тисках. Старший посмотрел на своем дозиметре уровень радиации и кричит: «Уходим! Еще не много, и кровь из носа пойдет!»

Пробыл Николай Ключников в Чернобыле до января 1988 года. Говорит, именно там научился строгой дисциплине и взаимовыручке.

Сейчас, спустя 35 лет, стерлись многие воспоминания и ощущения, но в памяти остались люди, с которыми бок о бок они вступили в борьбу с невидимым врагом – радиацией.



Николай КЛЮЧНИКОВ

– Со многими ребятами мы сдружились, но, к сожалению, не обменялись контактами, поэтому найти их сложно, а очень хотелось бы, – вздыхает наш собеседник. – Это Боря Осипенко и Володя Пупляев из Донецка, Толик Волков из Харькова. Нам есть что вспомнить и о чем поговорить.

По возвращении из Чернобыля Николай Ключников продолжил работать на железной дороге. Родному депо посвятил более 30 лет, вышел на пенсию в должности осмотрщика вагонов.

Елена СУШКОВА

## Призовой сезон футболистов-железнодорожников

Этой весной сразу три футбольные команды, представляющие Донецкую железную дорогу, доназывают свое мастерство и силу спортивных традиций предприятия.

Самым успешным завершающийся сезон 2020-2021 гг., несомненно, стал для дебальчан. В первой лиге открытого Чемпионата Донецка по мини-футболу дебальцевский «Локомотив» уже обеспечил себе призовое третье место, а по итогам предстоящего 22-го тура имеет все шансы на серебряные медали. Одним из условий для этого станет выигрыш в матче с МФК «Победа». Он пройдет 25 апреля на поле столичного спорткомплекса «Купол», начало в 15.30.

Иловайский «Локомотив», завоевавший в 2019 году золотые медали второй лиги, в текущем сезоне столкнулся с до-

стойными соперниками более высокого уровня. Тем не менее, в первой лиге команда показала хорошую результативную игру. Уже сегодня иловайчане входят в восьмерку лучших, а по итогам предстоящего матча с МФК «Крылья Донбасса» могут занять седьмое место. Игра состоится 24 апреля в 12.15 в СК «Купол».

Совместные достижения футбольных клубов железнодорожников реализуются в играх сборной ГП «Донецкая железная дорога». В настоящее время команда представлена 18-ю спортсменами, отстаивающими честь предприятия на республиканском

уровне. В их числе: монтеры пути ПЧ-5 Игорь и Руслан Холявки, помощник машиниста электровоза ТЧ-14 Олег Петровский, прораб ПМС-191 Александр Гусак, составитель поездов ДС-Сорт. станции Дебальцево Егор Савченко, мастер котельной СМЭУ-9 Роман Пинчук, операторы дефектоскопной тележки ПЧ-5 Дмитрий Носуленко и Евгений Шаповалов, бригадир пути ПЧ-5 Сергей Аксенов, старший электромеханик ЭЧ-7 Илья Олейников, бригадир ТЧ-19 Евгений Василенко, электромеханик ШЧ-10 Денис Загинский, сторож ФСК «Локомотив» Дебальцево Павел Егупов, а также инструкторы Дорожного физкультурно-спортивного клуба «Локомотив» Вадим Семенов, Александр Бабий, Сергей

Погодин, Андрей Киришкин и Владимир Чирков – капитан команды, ее лучший бомбардир.

– Сегодня команда ГП «Донецкая железная дорога» – это сформировавшийся, сыгранный коллектив, уже четвертый год показывающий достойные результаты в соревнованиях различного уровня, – говорит капитан нашей сборной Владимир Чирков. – Это очень здорово, что в команде играют железнодорожники из разных городов. Встречаясь на тренировках и матчах, мы обмениваемся опытом, оттачиваем мастерство. Уверен, что в ответственных матчах мы всегда будем в отличной форме. Хочу пожелать нам только реализации голевых моментов.

Эти пожелания будут крайне важны уже 27 апреля, когда

железнодорожникам предстоит матч за бронзовые медали в Чемпионате Донецкой Народной Республики по мини-футболу среди министерств и ведомств. Игра против сборной Министерства угля и энергетики ДНР состоится в столичном спорткомплексе «Текстильщик».

По мнению директора ДФСК «Локомотив» Евгения Корытченкова, команда имеет все шансы завоевать третье место.

– Я вижу, с каким рвением и целеустремленностью играют наши футболисты, и очень надеюсь на победу, – признается он. – Хотя уже сегодня можем без преувеличения говорить, что команда железнодорожников – одна из лучших.

Александр КОВАЛЕНКО

# Когда нас освободили, мы плакали от радости

Для пенсионерки-железнодорожницы из Иловайска Веры Петровны Олейниковой Международный день освобождения узников фашистских концлагерей – не просто дата в календаре. Это незаживающая рана, которая не дает забыть о самом страшном и трагическом этапе ее жизни.

Родилась Вера Петровна в селе Войлово Хвастовицкого района Калужской области. Родители трудились в колхозе, воспитывали пятерых детей.

– Жили мы в небольшом домике: бабушка, мама, папа, я, три сестры: Мария, Варя, Полина и младший брат Виктор, – вспоминает Вера Петровна. – Родители много работали. Мы помогали по хозяйству, играли в нашем небольшом саду. Но все изменилось в 1941 году.

Война разделила жизнь семьи на «до» и «после». Отец Петр Лаврентьевич сразу ушел в партизаны, мама Мария Прохоровна с бабушкой и детьми осталась в родном селе.

– Рядом с нашим селом находился стекольный завод. Он наверху, а мы как бы в низине. Вот оттуда нас сначала немцы и обстреливали, – вспоминает Вера Олейникова. – Когда вошли в село, выгнали местных из домов и заняли жильё. Мы с еще пятью двоюродными сестрами ютились в бане.

Однажды недалеко от Войлово убили двух немецких разведчиков. Немцы, обозлившись, сожгли село.

– Люди, кто в чем был, бежали, пытались спрятаться в погребах. Бежали и мы... Была зима, холодно, снегу намело, а мы полуголые, испуганные. Немцы, чтобы отогнать людей от погребов, бросали внутрь гранаты. Потом всех жителей деревни собрали на горке, мы думали, что расстреляют, – вспоминает Вера Петровна. – Но нас куда-то погнали.

Шли долго. Один за другим позади оставались населенные пункты, пока не достигли Брянска. Там обессилевших жителей Войлово завели в сарай.

– Потом погнали дальше, – рассказывает Вера Петровна. – Идти было тяжело – зима холодная, а мы все – кто в чем.

Моего годовалого братика мама постоянно несла на руках. А я несла котелок и ложки, которые где-то удалось найти. Котелок был тяжелый, я его постоянно бросала, чтобы хоть немножко отдохнуть, потом снова поднимала и несла. Шли мы день и ночь, холодные и голодные. Две мои двоюродные сестрички замерзли насмерть. Их дед немцы застрелили, когда он остановился завязать тесемки на лаптях. Убивали всех: и детей, и взрослых – повода не нужно. Так дошли мы до города Бежецк. Там на берегу речки немцы расстреливали советских пленных.

На одной из станций в Белоруссии был так называемый распределительный пункт, где людей рассортировывали немецкие начальники. Тех, у кого в семье было много рабочих рук, преимущественно отправляли на принудительные работы в Литву. Семью Веры оставили на станции, где был организован концлагерь.

– Почти всех жителей нашей деревни оставили на этой станции. Это была огороженная колючей проволокой территория, которую охраняли вооруженные немцы с собаками. Жили в копах из соломы, – делится детскими воспоминаниями наша собеседница. – Весной всех, кто мог работать, отправили в поля. У нас это были мама и сестры – одной было 13 лет, другой 14.

Кормили в концлагере скудными очистками, но даже их выдавали не каждый день.

– Есть хотелось постоянно, – вспоминает Вера Петровна. – Еду нам привозили на каких-то больших машинах, и выгружали прямо на землю. Это были очистки свеклы, картошки и турнепса – очень горького на вкус. Конечно, сырые. Чтобы получить эту еду, мы выстаи-

вали длинную очередь. С приходом весны искали корешки в земле, выкапывали и ели. А однажды осенью, возвращаясь с работы в огороде, мама сунула в карман морковку. Немцы увидели и дали 25 ударов хлыстом. Всех нас поставили в круг и заставили смотреть.

В лагере семья Веры пробыла два с половиной года. Освобождали узников солдаты 2-го Украинского фронта.

– Помню, однажды мы корешки искали, чтобы поесть, а из-за ограждения нас окликнули незнакомцы, велели родителей позвать, – делится детскими воспоминаниями Вера Петровна. – Мы сказали, что взрослые на работе. Тогда у нас начали спрашивать, много ли немцев, кто нас охраняет. Мы рассказали, что к проволоке прикасаться нельзя – убьет. Немцев немного (большая их часть, видимо, почуяв опасность, уже убежала). Потом нас освободили. Помню, немцы, когда в спешке отступали, облили бензином и подожгли склад с зерном. А мы бегали и собирали эти горелые зернышки, они бензином воняли, но было все равно очень вкусно! Немцев погнали дальше, а нам сказали, что можем возвращаться домой. Мы плакали от радости!

Путь домой был неблизким и занял почти год. В пути все переболели тифом.

– Возвращаясь, мы прошли через множество деревень, сел, поселков, и нам нигде не отказывали в помощи – давали ночлег и еду. Моя старшая сестричка часто ходила и просила продукты. Люди помогали кто чем мог: кто-то давал картошку, кто-то хлебушек, – до сих пор удивляется пенсионерка. – Помню, однажды я сильно заболела и не могла ходить, и одна женщина дала мне по-



играть куклой. А я в жизни куклы не видела, не знала, что такие игрушки бывают.

На месте родного села недавних узников ждало пепелище. Но люди, как могли, налаживали жизнь.

– Копали землянки, огораживались ветками, травой. Было много крыс, с которыми мы, можно сказать, и жили вместе, – со слезами на глазах вспоминает Вера Петровна.

Еще одним тяжелым испытанием был голод.

– Я помню, как возле нашего дома чудом уцелела одна яблоня. Все сгорело, а она осталась! Мне, семилетней, она казалась очень высокой, и у нее на самой верхушке висело яблочко. Я с трепетом ждала, когда же оно упадет – приходила каждое утро босиком по первому снегу на проверку. А однажды не выдержала, залезла и съела. Господи, я вкус этого яблока помню до сих пор! Больше никогда за всю свою жизнь я такого вкусного яблока не ела.

В 1948 году домой, израненный и больной, вернулся отец Веры Петровны. По сути, Петр Лаврентьевич прошел две войны – Великую Отечественную и советско-японскую.

После страшных военных событий семье Веры Петровны полностью восстановиться так и не удалось. В 1952 умерла мама.

Повзрослев, Вера окончила школу механизации – на-

училась работать на комбайне, тракторе, самых разных косилках-сушилках. Все приобретенные навыки успешно использовала при покорении целины.

Но огромный этап трудовой жизни Вера Петровна связан с Донецкой железной дорогой, где она 27 лет проработала в дистанции электроснабжения. Сначала была электромонтером контактной сети, но когда возникли проблемы со здоровьем, перешла на должность контролера. Даже после выхода на пенсию она не мыслила себя без любимого дела, и долгое время принимала самое активное участие в работе Совета ветеранов дороги.

В своем почтенном возрасте, а нашей героине 83 года, она обладает уникальной памятью и острым умом. Гордится единственным сыном Юрием, который тоже работает на железной дороге. О своем военном детстве вспоминает каждый день, с трудом сдерживая слезы.

– Хлебушка до сих пор не естся не могу, – признается Вера Петровна. – Я и сейчас стараюсь так распределять еду, чтобы ничего не выбрасывать. Голод – это очень страшно.

Каждый день она молится за здоровье родных и близких и за упокой тех, кого уже нет рядом. И просит Бога об одном – чтобы не было войны.

Елена СУШКОВА

## Память поколений забвению не подлежит

11 апреля мировое сообщество отметило Международный день освобождения узников нацистских концлагерей. Именно тогда в 1945 году заключенные Бухенвальда устроили мятеж и победили.

В оккупированном Сталино фашисты создали несколько концентрационных лагерей. В конце декабря 1941 года в парке культуры и отдыха, окружавшем клуб им. Ленина (ныне – центр Славянской культуры), оккупанты устроили пересыльный лагерь для военнопленных «Дулаг-162». Территорию разбили колючей проволокой на отсеки, внутри сожженного клуба устроили бараки. Сюда согнали пленных со всего города, а позже начали привозить красноармейцев с передовой и из других лагерей. Многие были ранены или больны, все крайне истощены.

В феврале 1942 года преподаватель медицинского института доктор Кова-

лев внес на рассмотрение городской управы предложение о создании лазарета для узников «Дулага-162». К удивлению, идею поддержали и выделили под лазарет два корпуса пустующей Центральной клинической больницы.

Первое время госпиталь номинально подчинялся городской управе и не входил в структуру лагеря, хотя его служба полностью комплектовалась из узников. Больные свободно перемещались по территории, их кормили, а главное – оказывали реальную медицинскую помощь. При содействии сталинского подполья из лазарета стали осуществляться систематические побеги.

Уже к лету 42-го госпиталь полностью

перешел в подчинение лагерному начальству. Ковалева сместили с должности, и новый главврач Дикусар установил в лазарете тюремные порядки, медпомощь практически не оказывалась.

При освобождении города в 1943 году были обнаружены три журнала регистрации военнопленных, прошедших через госпиталь. В них зафиксировано чуть более 2 тыс. человек, 400 умерших. Но реальное число лечившихся тут узников было намного больше: по данным областного военкомата, на территории нынешней ОЦКБ было захоронено около 8 тыс. красноармейцев.

После освобождения города Сталино в сентябре 1943 года Комиссия по расследованию злодеяний немецко-фашистских оккупантов установила, что на территории лагеря «Дулаг-162» захватчики замучили, казнили, закопали

заживо свыше 25 тысяч человек. В 1965 году в день 20-летия Победы в память о погибших здесь был открыт мемориал «Жертвам фашизма».

В июле-августе 1942 года в поселке шахты №1 им. Челюскинцев (Петровский район) оккупанты создали крупный лагерь, включавший в себя два подразделения. В одном (в сквере возле нынешней площади Правды) содержались, в основном, военнопленные, во втором (на шахте №10 «Чекист») – не успевшие эвакуироваться партийно-советские работники. С августа 1942 года по февраль 1943 года через лагерь было пропущено 77 тыс. человек. Они трудились на тяжелых земляных работах.

По оценкам Комиссии по расследованию злодеяний немецко-фашистских оккупантов, в лагере на Петровке погибло 5 тыс. человек.

# Увидеть Марс – и не сойти с ума

Еще в начале 1960-х Сергей Королев заявлял: «Перелет человека на планеты Солнечной системы должен состояться в минимальные сроки». Старт советского марсианского корабля был запланирован на 1974-й. Согласно расчетам, путешествие к Красной планете заняло бы целый год. И чтобы узнать, способны ли люди выдержать столь длительное совместное пребывание в стесненных условиях, был проведен секретный эксперимент.

На территории Института медико-биологических проблем был построен прототип жилого отсека межпланетного корабля. 5 ноября 1967 года его дверь закрылась за тремя добровольцами: врачом Германом Мановцевым, биологом Андреем Божко и инженером Борисом Улыбышевым. Своим родным они сказали, что на целый год отбывают в командировку на Северный полюс.

Экипаж подобрали по принципу несовместимости. Психологи по программе эксперимента умышленно провоцировали испытателей на конфликты.

Размеры гермокамеры в точности повторяли жилой модуль марсианского корабля, спроектированного Королевым – всего 12 квадратов, половину из которых занимало оборудование. На остальном пространстве разместились три откидных полки для сна, откидной столик, плита, крошечный санузел, велотренажер. Вместо душа полагалось ведро воды на 10 суток. Она, кстати, добывалась из мочи «марсонавтов» – в гермокамере была спроектирована замкнутая система жизнеобеспечения. Эту воду пили, ею разбавляли сублимированные продукты, на ней же варили суп. Днем и ночью воздух в отсеке гоняли вентиляторы, создавая шум, как в метро. В такой обстановке испытателям предстояло жить и работать ровно год, находясь под постоянным надзором видеокамер.

Командиром назначили Германа Мановцева, который должен был следить за здоровьем

коллеги и проводить медико-биологические опыты. За научные приборы отвечал Борис Улыбышев. Биолог Андрей Божко занимался работами в оранжерее, которую «пристыковали» к гермокамере спустя несколько месяцев после начала «полета», а также вел дневник, который впоследствии лег в основу его книги «Год в «звездолете».

Общение с внешним миром шло через радиосвязь – действия экипажа координировал мини-ЦУП. Научная цель эксперимента была заявлена как отработка систем жизнеобеспечения и подготовка к полету на другую планету.

Но самым трудным оказались не быт, не аварийные ситуации, не круглосуточный шум вентиляторов, не дефицит воды и еды, а конфликты членов экипажа.

Уже через два месяца на борту «звездолета» произошел бунт: Улыбышев и Божко стали игнорировать распоряжения командира. Мановцеву и без того было очень тяжело: у него дома осталась беременная жена, и он даже не знал, сообщат ли ему о рождении ребенка.

Затем ситуация изменилась: поскольку Улыбышев стал резко терять вес, ему стали давать добавку к питанию в виде капсул с маслом, и два других члена экипажа его едва ли не возненавидели. Обстановка накалялась: любая мелочь, опрочметливо сказанное слово, неосторожный взгляд мгновенно вызывали вспышку ярости. Психологи называют такое состояние «кабинной лихорад-

кой» или «экспедиционным бешенством». Оно характерно для подводников, полярников и других малых изолированных групп людей.

«Я вспомнил рассказ врача, участвовавшего в полярной экспедиции в Антарктиде, – писал в своем дневнике Андрей Божко. – Воды у них было сколько угодно, пищу готовили повара, они обменивались «визитами» с пингвинами. Очень захотелось обменять наш комфорт и уют на невзгоды, пережитые ими во время пребывания на ледовом материке».

«Марсонавты» все реже общались друг с другом, каждый замкнулся на своей работе. Но когда организаторы еще больше ужесточили условия и смоделировали аварийную ситуацию, экипаж мобилировался и объединился – и это стало одним из главных открытий эксперимента. Так случилось, когда внутри гермокамеры подняли температуру до 35°C, уменьшили подачу кислорода, а концентрацию углекислого газа, наоборот, увеличили в 10 раз. Кроме того, испытываемым перестали давать горячую еду, вполночь сократили суточный запас воды.

Вопреки ожиданиям испытатели не рассорились, а стали поддерживать друг друга, введя новый термин – «оздоровить отношения». «Мы договорились при тренингах откровенно и спокойно обсуждать предмет ссоры и вникать в ее суть, соблюдая при этом одно правило: каждый должен говорить о своих собственных ошибках,



День завершения эксперимента

критика другого запрещалась», – вспоминали они потом.

На 121-е сутки у Бориса Улыбышева начались галлюцинации: ему казалось, что по ночам кто-то ходит по гермокамере. Так продолжалось три ночи, пока Борис не решился включить свет. Он увидел, что призраком был Герман Мановцев. Командир втайне от всех принимал обезболивающее, пытаясь скрыть гнойную кисту за ухом и высокую температуру. Когда лекарства уже не помогали, врач Мановцев прооперировал себя сам.

25 февраля 1968 года в полночь неожиданно включилась громкая радиосвязь. Руководство сообщило командиру экипажа, что у него родилась дочь. Правда, увидеть жену с ребенком он смог лишь через 8 месяцев.

Единственным из испытателей, кому удавалось вести личную жизнь, был Андрей Божко.

22 января к гермокамере пристыковали оранжерею. Экипаж очень обрадовался: впервые, это дополнительное пространство, где можно сделать еще 6 шагов или укрыться на время от других участников. Во-вторых, теперь у «марсонавтов» будут хоть какие-то

витамины – они уже замечали у себя признаки цинги.

Примерно в то же время на командном пункте появилась новая дежурная-оператор. «Доброе утро, ребята!» – будила она их приятным голосом. Андрею Божко казалось, что это голос ангела. Он стал думать, как привлечь внимание Виолетты Горюхиной, которую и увидеть-то можно лишь случайно через не до конца задернутую шторку иллюминатора. Влюбленный биолог написал девушке письмо и закопал в грунт в шлюзе оранжереи, где он ежедневно хозяйничал. Почтальоном выступил знакомый инженер «с той стороны», помогавший в опытах с растениями. После мучительных ожиданий Андрей получил ответ от Виолетты.

Переписка длилась полгода – девушка ждала возвращения испытателя, словно из реального космического полета. Свадьбу сыграли вскоре после завершения эксперимента.

5 ноября 1968 года, на 366-й день эксперимента, космонавты успешно завершили полет на Марс, не покидая Земли. Каждый день этого эксперимента принес уникальный материал для медицины, биологии, техники, социологии.

## Зарядка для ума

Ноутбуки, планшеты и электронные редакторы давно затмили ручки и карандаши. Между тем обычный лист бумаги может принести мозгу гораздо больше пользы.

В процессе письма мы действуем различные зоны мозга. И если время от времени писать от руки, он будет получать дополнительную тренировку.

Письмо от руки – это сложный комплексный вид деятельности, который участвует в развитии мозга человека (нажатие на клавиши такого развивающего эффекта не дает). При помощи функциональной магниторезонансной томографии ученые наглядно доказали, что письмо от руки заставляет «шевелиться» зоны мозга, которые отвечают за рабочую память, пространственные функции, способность к переключению.

Ученые утверждают: тренировка рукописных навыков может стать полезным упражнением для сохранения остроты ума. С 1980-х годов даже практикуется «лечение письмом», суть которого состоит в том, что пациенты ежедневно запи-

сывают свои эмоции в течение 15-30 минут. Такие упражнения позитивно отражаются на психическом и физическом здоровье человека.

Известно, что мелкая моторика оказывает положительный эффект на ретикулярную формацию мозга, а это – своеобразная батарея, которая поддерживает работоспособность всего мозга.

Кроме того, привычка записывать свои переживания и мысли на бумаге позволяет снизить их остроту. Вы рисуете каракули, когда говорите по телефону, и находите это занятие успокаивающим? Это происходит потому, что при физическом написании букв задействованы нейронные пути мозга, проходящие рядом с участками, отвечающими за эмоции. Кстати, психологи утверждают: для того, чтобы успокоиться, достаточно 20 раз написать простую фразу: «Я спокоен».

				Кочевник	Распря						
Поза йога	Костюм гимнастов	Место-рождение				Сосуд в виде рога	Оформитель		Микки из Голливуда		
Индикатор	Конфета-тянучка				Северюга	Партийный «развод»					
	N	Ловля ветра					Первый рукокрыл		Док-воины		
			Достоевский		Комплект венцов						Царь из Нового Завета
	Защитник головного мозга	Красный командир				Государство в Океании	Боксер, США				
				«Огненный» камень							
	Шумное собрание	Запрет				Вымогатель	Провокатор-зуба				
					Столица Сербии						

Ометы на сканворд  
 По горизонталу: Ломос, Раздор, Копи, Ирис, Никар, Федор, Азот, Науру, Щорс, Алч, Череп, Ракетир, Табу, Око, Кагал, Белград.  
 По вертикали: Трико, Скиф, Ритон, Декоратор, Рурк, Дамчик, Тумета, Опал, Осемп, Сруб, Раскол, Улика, Ирод.