

# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК ДОНБАССА

ГАЗЕТА ДОНЕЦКОЙ ОРДЕНА ЛЕНИНА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

ИЗДАЕТСЯ С 1934 г.

№ 29—30 (10056—10057) СРЕДА, 13 ФЕВРАЛЯ 1991 г.

Выходит по средам и субботам. Цена 10 коп.

Наши читатели уже знают: по итогам Всесоюзного социалистического соревнования за четвертый квартал 1990 года колективу Донецкой железной дороги присуждено переходящее Красное знамя Министерства путей сообщения и ЦК профсоюза отрасли.

По этому случаю в прошлую пятницу в зале заседаний управления дороги, куда были приглашены передовики и новаторы производства, представители партийных, профсоюзных и комсомольских организаций, специалисты и руководители служб, состоялось его вручение.

Заместитель министра путей сообщения В. Н. Бутко, в частности, подчеркнул, что высокая оценка донецким железнодорожникам должна быть приятна вдвойне, ибо достигнута она в очень нелегкое время. Процессы, происходящие в обществе, напрямую повлияли и на работу всего железнодорожного транспорта. События в Прибалтике, Закавказье и некоторых других регионах страны предопределили сокращение производства, а значит, и уменьшение количества перевозимых грузов, снабжения. Железнодорожный транспорт оказался незащищенным перед лицом дестабилизирующих процессов.

В последнее время, сказал

далее тов. Бутко, все ярче намечается тенденция «расставивания» железнодорожного транспорта по республикам. Но железные дороги СССР — это государственная собственность, они были

по 20, 30, 50 км, мелких грузовых станций. Где они оказываются нерентабельными, или закрыть, или передать на местный бюджет.

Решать экономические проблемы можно и путем

ходящее Красное знамя.

Ответное слово берет начальник дороги А. М. Кошкушко. В изменявшихся условиях работы, отметил он, мы прежде всего должны четко определиться и высказать

дело Донецк, Сватовская дистанция пути, рельсовая мастерская № 6 и другие, которым хочется выразить большую благодарность.

Кроме того, мы видим, что необходимо и дальше тесно сотрудничать с соседними дорогами, крепить производственные контакты, принимать незамедлительные меры по получению прибылей из дополнительных нетрадиционных источников.

От имени трудовых коллективов выступили старший дорожный диспетчер А. Ф. Бондаренко и бригадир вагонного депо Донецк Л. А. Памбухчянц.

По мнению А. Ф. Бондаренко, основным тормозом в работе четвертого квартала была острая нехватка полуwagonов, т. е. что приходили, зачастую оказывались грязными, побитыми, клиенты от них отказывались. Очень важный фактор в любой работе — предвидение ситуации, что в итоге дает возможность решать все поставленные задачи на более качественном уровне. Хотелось бы прочитать в газетах «Железнодорожник Донбасса» и «Гудок» о концепции перехода железнодорожного транспорта к рынку.

В завершение торжественного собрания в адрес министерства и ЦК отраслевого профсоюза была принята телеграмма.

С. ГРЕБЕНЮК.

## НЕ СМОТРИ НА БОЛЬШИЕ ТРУДНОСТИ

КОЛЛЕКТИВ ДОНЕЦКОЙ ДОРОГИ ПО ИТОГАМ ЧЕТВЕРТОГО КВАРТАЛА 1990 ГОДА ЗАВОЕВАЛ ПЕРЕХОДЯЩЕЕ КРАСНОЕ ЗНАМЯ.

и останутся единым целым, управляемые из центра. Факты свидетельствуют, что сейчас мы практически единственный регион, который работает наиболее стабильно. Но это не значит, что у нас нет проблем. В ближайшем будущем мы должны решить ряд вопросов, среди которых на первом месте — повышение зарплаты железнодорожникам, принятие Закона о железнодорожном транспорте, улучшение материально-технического обеспечения, снижение расходов.

Накануне вхождения в рынок необходимо обязательно дать экономическую оценку всей сети, и особенно веток

развития туризма, открытия малых предприятий вплоть до создания специальных служб, которые бы вели этот вопрос.

На днях, отметил далее выступающий, посетил Красный Лиман, Ясиноватую, побывал из многих подразделениях дороги и, что отрадно, — дорога развивается, а значит, и смотрит вперед. Главное сейчас — подготовить соответствующую базу и достойно войти в новое экономическое состояние.

Еще раз поблагодарив донецких железнодорожников, В. Н. Бутко вручает руководству дороги, представителям трудового коллектива пере-

свою позицию по происходящему. Свои задачи видим в дальнейшем развитии соревнования как важнейшего фактора повышения интересованности людей в результате своего труда. А будет заинтересованность — будет и увеличение производства и повышение качества продукции. В четвертом квартале хорошо сработали многие коллективы, среди них локомотивное депо Ясиноватая-Западное, станция Никитовка, путевая машинная станция № 10, Артемовская дистанция сигнализации и связи, Красноармейская дистанция электроснабжения, Дорстроймонтажтрест, вагонное

### Ситуации

Когда я недавно увидел на станции Ясиноватая «усеченный» наполовину дизель Попасная — Донецк — Доброполье, то не придал этому особого значения. Но потом в редакции начали раздавать звонки, и звонившие, не сдерживая эмоций, рассказывали о том, как им приходится добираться к месту назначения в укороченном дизеле. В чем же дело?

Чтобы получить ответ на этот вопрос, мы обратились к заместителю начальника локомотивного депо Попасная Александру Леонидовичу Ходневичу. Оказывается, эти самые дизели, которые бегают по напряженному маршруту, венгерского производства. И запчасти к ним раньше получали тоже оттуда. Но вот уже второй год, как поставки от зарубежных партнеров резко сократились. Почему? Ответ прост.

К власти в бывших социалистических странах пришли новые правительства (и Венгрия не исключение), которые подвергают пересмотру свои политические и экономические отношения с бывшим «большим братом», то есть с нами. А с нынешнего года торговые поставки из этих стран в СССР, и соответственно наши им, производятся по мировым ценам, и расчеты по ним осуществляются не мифическими переводными рублями, а в свободно конвертируемой валюте. А с этим делом, как известно, у нас в стране напри-

женка. Вот и выходит, что бурные политические страсти где-то далеко в Европе отозвались и у нас. Но политика политики, а работать нужно каждый день, и выкручиваться из ситуации при-

рами, всевозможными реле...

И этот список можно продолжить. Есть ли хоть какая-то надежда, что в скором будущем положение дел выправится?

— Нет, — ответил Александру Леонидович Ходневич.

## ЧТО, НА РАБОТУ ПО ШПАЛАМ?

ходится самим. В дело стаются искать выход из трудного положения. Какие-то детали восстанавливают, делают сами, что-то ищут где-то на стороне. Надежды на то, что помогут сверху, маловато.

В ноябре прошлого года по этому вопросу ездили в Москву, в ГУМТО МПС. Результат такой: из трехсот поездов по запчастям были удовлетворены заявки только на восемнадцать наименований. Комментарий, как говорится, излишни.

Большие трудности у по-пасищ с запасным электрооборудованием дизелей, лампами, фарильниками, тумблерами.

А. ПАВЛОВ.



ПРИМЕТЫ БОЛЬШОГО ГОРОДА. Фото А. Гарбарчука.