



Уважаемые работники и ветераны железной дороги!

От имени Белорусского профсоюза работников транспорта и коммуникаций и от себя лично поздравляю вас с наступающим профессиональным праздником!

В нашей стране с большим уважением и признательностью относятся к людям, связавшим свой профессиональный путь с железнодорожным транспортом. Каждый год в первое воскресенье августа мы с гордостью говорим об исторической, географической и экономической миссии наших стальных магистралей, вспоминаем о нелегком труде, смелости и самоотдаче людей, которые регулярно обслуживают железнодорожные пути.

Выражаю признательность всем работникам и ветеранам Белорусской железной дороги за их высокий профессионализм, чувство ответственности и преданность делу. Благодаря вашему ежедневному добросовестному труду развивается и модернизируется отрасль.

От всей души желаю вам, вашим родным и близким крепкого здоровья, счастья, благополучия и успехов на поприще любимой профессии.

Председатель Белорусского профсоюза работников транспорта и коммуникаций
Николай МАТЮК



С ПРАЗДНИКОМ!



Представляем самые заметные события, имевшие место на Белорусской железной дороге в течение года.

БЖД делает все для того, чтобы пассажиры поездов чувствовали себя максимально комфортно: регулярно обновляется парк моторвагонного подвижного состава, внедря-

ются современные технологии и новый формат перевозок. К примеру, на прошлой неделе по маршруту Гродно - Минск - Гродно начал курсировать современный дизель-поезд. Шестивагонный состав производства польской компании развивает скорость до 140 км в час, и в нем предусмотрены в том числе места первого класса. Сидя в кресле, пассажир

может отрегулировать положение спинки и подлокотников, воспользоваться розеткой. К услугам также бортовой медиасервис, Wi-Fi и кондиционер. Двери вагонов оборудованы выдвижными ступеньками. Поезда такого типа курсируют с декабря прошлого года между Минском и Витебском.

Белорусская железная дорога использует и новые способы

Железная дорога надежная всегда

оплаты проезда и перевозки грузов. Так, на сайте компании или через мобильное приложение теперь можно оформить электронные билеты с нумерованными местами на поезда городских и региональных линий экономкласса. Перевозка грузов тоже доступна по электронным документам. Без оформления накладных на бумажных носителях работа ведется, в частности, с железнодорожными компаниями России, Литвы и Латвии.

Процессы перевозок были значительно усовершенствованы благодаря созданию в 2019 году полноформатного Центра управления перевозками БЖД. Диспетчера удаленно управляют движением поездов и проводят мониторинг инфраструктуры на всем полигоне дороги. Была обновлена также Детская железная дорога им. Константина Заслонова. В мае 2020-го она открыла сезон в 65-й раз. Это уникальный образовательный комплекс: настоящее железнодорожное предприятие и учреждение профессиональной подготовки и дополнительного образования детей. Теперь в роли машиниста здесь могут попробовать себя все желающие, независимо от уровня подготовки. За время существования Детской железной дороги ее выпускниками стали более 12 тыс. человек, и каждый третий воспитанник выбрал профессию в железнодорожной сфере.

Следовать своему пути

Машинист пассажирского теплового локомотивного депо «Минск» Дмитрий Лешков привык к ночным рейсам и подъемам засветло. К огромной ответственности и принятию решений за секунду. При этом ежедневным трудностям не удалось вытеснить из его жизни ту самую пресловутую «железнодорожную романтику».

- Поднимемся в четыре утра, тихонько, чтобы никого не разбудить, возьмешь в холодильнике «сборочку», которую накануне бережно собрала жена, присидешь на дорожку, мысленно скажешь: «С Богом!» - и в путь, - с улыбкой рассказывает Дмитрий Викторович.

Такого ритуала Лешков придерживается уже 30 лет. В другие приметы не верит. Говорит: лучшая подготовка к рейсу - хороший сон и правильный настрой. Понимание этого пришло само по себе, так как в семье у Дмитрия никто не был связан с железной дорогой.

- Считаю, на выбор профессии повлиял тот факт, что я жил в Курасовичах (микрорайон Минска. - Прим. авт.), рядом с железнодорожными путями. Подростками мы ходили смотреть на проезжающие поезда. Уже тогда я думал: а каково это - находиться в кабине, управлять огромной машиной? - вспоминает он.

И свое любопытство Дмитрий удовлетворил. Правда, для этого ему пришлось принять непростое решение. Отказаться, к примеру, от спортивной карьеры. Дело в том, что Лешков учился в классе со спортивной успеваем и в его ежедневном графике было две тренировки. Потом он окончил специальное профессионально-техническое училище железнодорожников № 103 (сегодня - Минский государственный профессионально-технический колледж железнодорожного транспорта имени Е.П. Юшкевича. - Прим. авт.), но впервые рейс как помощник машиниста совершил только после службы в армии. А место «первого шилота» занял лишь спустя 10 лет.

- Чтобы перевозить пассажиров, нужно иметь опыт и квалификацию. Я несколько лет отработал на маневровом тепловозе, в дело вошел грузовой поезд, - уточняет Дмитрий Викторович. - Было непросто, но все же ощущения совершенно другие, когда за твой спящий не груз, а люди. Такая ответственность - дополнительный стимул оставаться максимально собранным и сконцентрированным.

Иначе никак, ведь в любой момент может случиться нештатная ситуация, к примеру, препятствие на рельсах. Тогда машинист обязан оперативно среагировать и применить экстренное торможение. Порой инстинктом неожиданный остановки становится пассажиры. Не так страшно, если это произошло сразу после отправления поезда (так бывает, когда кто-то из компании не успевае зайти в вагон), куда опаснее - если «стоп-кран» срабатывает на полном ходу.

- Помните анекдот? «Товарик парторгник, остановите поезд!» - «Поезд, стой! Раз, два!» В жизни все не так, - объясняет машинист. - Тормозной путь зависит от скорости, длины состава, погодных условий, но в среднем может достигать одного километра. Кстати, практика показывает, что зачастую рычаг красного цвета люди дергают... от скуки.

Таким образом, посмотреть за что будет, если... не получится. По правилам, машинист докладывает о случившемся начальнику поезда, а тот вызывает парад милиции. Хулигану грозит штраф. Оправдания «сел не в тот поезд или «забыл дома выключить утюг» не сработают. «Стоп-кран» нужен лишь для ситуаций, опасных для жизни.

Сегодня Дмитрий Лешков уже уверенно чувствует себя в кабине машиниста, а вот в роли пассажира ему не очень комфортно.

- В вагоне я не вижу, что происходит впереди, - поясняет он. - И когда возвращаюсь домой, сильно, как дельфин: одна половина мозга отдыхает, а вторая вслушивается в стук колес, ощущает его. Мысленно этот поезд веду...

Материалы подготовили Юлия КУЛИК и Вероника СОЛОВЕЯ Фото Александра ПОБАТА и Виталия ГИЛЯ