



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 17 (5779) 7 мая 2014 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

Времен связующая нить

Уважаемые железнодорожники, дорогие ветераны!

От имени руководства Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» и Профсоюза железнодорожников Молдовы сердечно поздравляем вас с Днем Победы. 9 Мая — поистине всенародный праздник. В этот светлый день мы вспоминаем всех, кто прошел эти страшные для нашей страны годы. Май 1945-го постепенно отдаляется от нас, но память о бессмертном подвиге железнодорожников в Великой Отечественной войне будет жить вечно! Желаем вам и вашим семьям доброго здоровья, счастья, светлых надежд, благополучия и долгих лет жизни!

Сергей ТОМША,
и.о. генерального директора
ГП «Железная дорога Молдовы»

Сергей ЛОГВИНЕНКО,
заместитель председателя
Профсоюза железнодорожников Молдовы

С Днем Победы!

● В ТРУДОВЫХ КОЛЛЕКТИВАХ

ПЧ-3 — самая большая протяженность, хороший кадровый потенциал

Из шести действующих на Молдавской магистрали дистанций пути самая большая протяженность у Басарабьской дистанции пути, которой руководит Почетный железнодорожник, награжденный медалью «Meritul Civic» Иван Степанович Койнак. Протяженность главного хода ПЧ-3 составляет 379,7 км, станционных путей — 152,9 км.

Коллектив дистанции, насчитывающий 546 человек, из которых 280 — монтеры пути, 41 — бригадиры пути, 17 — дорожные мастера, обслуживает три основных участка главного пути: Бендеры—Басарабьяска, Басарабьяска—Абаклия—Рени и Басарабьяска—Кахул—Джурджулешть. Основной показатель — балльность — за три месяца выполнение составило 88 баллов. Руководителей и специалистов в ПЧ-3 — 36 человек.

Считанные дни отделяют железнодорожников от традиционного профессионального экзамена — весеннего комиссионного осмотра Молдавской магистрали. Как и в прежние годы, коллектив ПЧ-3, успешную работу которой умело организует опытный руководитель и настоящий профессионал И.С.Койнак, основательно подготовился к весеннему осмотру. В течение трех недель провели сплошной генеральный комиссионный осмотр пути, земляного полотна и искусственных сооружений. За этот период осмотрено более 121 км пути и выявлено более 500 неисправностей.

Из-за несвоевременной замены негодных шпал нет возможности содержать путь без кустовой гнилости. Ощущается огромный дефицит шпал. Также не представляется возможным содержать стрелочные переводы в технически исправном состоянии: из-за отсутствия нужного количества переводных деревянных брусьев несвоевременно производится их замена.

Для разрядки «кустов» негодных шпал на главном пути требуется 20,9 тыс. шпал, на станционных путях — 12,8 тыс. штук. Требуют капитального ремонта 1367 км пути.

С начала года производилась разрядка «кустов», одиночная смена шпал при текущем содержании пути, выполнен подъемочный ремонт пути на 0,150 км на ст.Басарабьяска, закончен подъемочный ремонт на 178 км ПК 3-5, 181 км ПК 1-2 перегона Чадыр-Лунга—Кириутня. В общей сложности при текущем содержании пути по состоянию на 1 мая т.г. силами ПЧ-3 было уложено 5111 шпал.

В весенне-летний период намечаются: капитальный ремонт пути на 9,2 км, подъемочный ремонт — 2,5 км, смена переводных брусьев новыми — 9 комплектов, смена рельсов старогонными на 1,6 км, капремонт переездов и переездных настилов.

Совместно с ПМС-130 басарабьясские путейцы запланировали выполнить капитальный ремонт пути на 73 км перегона Яргара—Прут.

Непрерывный цикл работы путейцев в ПЧ-3 успешно обеспечивает своим добросовестным отношением к тяжелому физическому труду, прилагая максимум сил и старания, сплоченный коллектив хороших специалистов. Руководство дистанции пути ведет должный контроль за работой дорожных мастеров и бригадиров пути на околотках и в рабочих отделениях.

Коллектив дистанции занят текущим содержанием пути, выполнением первоочередных неотложных работ по обеспечению безопасности движения поездов.

Руководство Басарабьясской дистанции пути ратует за улучшение материально-технического обеспечения необходимыми материалами верхнего строения пути, что, несомненно, стимулировало бы тяжелый труд путейцев.

Лилиана НИКИФОРОВА



Здесь знают цену каждой шпале

В условиях острой нехватки материалов верхнего строения пути работает коллектив Окнуцкой ПЧ.

Однако это не снимает ответственности за обеспечение безопасности движения на вверенном участке. Внимание — постоянному контролю состояния рельсов и шпал. Все, что удается получить в централизованном порядке, немедленно используется для разрядки очагов кустовой гнилости в самых проблемных, не внушающих доверия местах.

Именно за выполнением такой работы я застал в тот день тружеников бригад Андрея Кривоного, Алексея Миронова и Петра Черепинского с околотка №3. Сосредоточившись в четной горловине Новоселицкого парка узловой станции, они «выкорчевывали» из-под стрелочных переводов прогнившие брусья и взамен их укладывали новые, пахнущие свежей пропиткой. Комплект новых брусьев в количестве 43 штук разрешила взять из резерва служба пути, строго следящая за распределением и расходом материалов.

— Это очень правильное решение, потому что с заменой брусьев больше нельзя было тянуть, — объяснил бригадир Андрей Кривой. — Ведь в районе этой горловины — маневровая горка, ежесуточно ведется роспуск грузовых составов и стрелки испытывают немалую нагрузку. За сегодняшний день намести уложить не менее двадцати брусьев — по два на каждого монтера пути, а завтра завершим важную работу.

Нужно заметить, что данный околоток, руководимый дорожным мастером Игорем Гавинским, является одним из лучших в ПЧ-6. На обслуживаемом участке, включающем часть станционных

ПУТЕЙСКИЕ БУДНИ



путей, тракционные пути оборотного локомотивного депо, перегон Окнуца—Секурень до 160-го км с заходом 300 метров на украинскую территорию, поддерживается балльность на уровне 23-25 единиц при плане 100. В этом году бригадами укладывались с целью разрядки также железобетонные шпалы, в том числе по двадцать штук на пути №2 и на территории локомотивчиков. Количество негодных деревянных шпал в очагах кустовой гнилости сокращено с девяти и восьми до шести и менее.

Околоток сполна укомплектован кадрами, их текучесть почти сведена на нет. Если новичок поступает на работу, ему дают два месяца испытательного срока, приглядываясь, будет ли с него толк. Поэтому случайные люди здесь не задерживаются. «Костяк» составляют работники, отдавшие нелегкому делу не один год. Уже свыше 26 лет трудится здесь, например, монтер пути Иван

Мельник, которого премировали в канун Дня железнодорожника прошлым летом. А вот Евгений Недопака пришел на околоток всего лишь два года назад, после армейской службы, но успел акклиматизироваться и тоже является одним из лучших работников. Хорошо трудятся Вячеслав Кашняну (имеет смежную специальность стропальщика, что позволяет участвовать в разгрузке материалов верхнего строения пути), Александр Снегур, другие. А Анатолий Пламядяла умеет не только орудовать маховой подбойкой, но и мастерски выложил из кирпича печку, согревавшую зимой целую бригаду в путевом здании у маневровой горки.

Владимир СЕВЕРНЫЙ

НА СНИМКЕ: путейцы околотка на замене брусьев.

Фото автора



● АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Главное — не упустить путь

Путевое хозяйство — это тот участок, от состояния которого в решающей степени зависит дальнейшая судьба магистрали. Никакие реформы не спасут, если не будет пути надежным. Поэтому на работников дистанций пути ложится огромная ответственность за его содержание в соответствии с требованиями безопасности движения. О том, как с данной задачей справляются бэлцкие путейцы, о проблемах, с которыми сталкиваются в повседневной деятельности, рассказывает в беседе с нашим корреспондентом начальник ПЧ-5 Алексей Круглий.



Начальник ПЧ-5 Алексей Круглий

— Алексей Владимирович, ситуация, складывающаяся ныне на руководимом Вами предприятии, мало чем отличается от той, которая наблюдается в других дистанциях пути железной дороги: острая нехватка материалов, многочисленные очаги кустовой гнилости шпал. Но, тем не менее, если судить по результатам недавних проходов путеизмерительного вагона, балльность поддерживается на должном уровне.

— Да, за первый квартал она составила 50 единиц при плане 110. И это очень важно, так как северный участок является одним из главных связующих звеньев для перевозки грузов и пассажиров. Достигается такой показатель не просто, ценой немалых усилий со стороны наших тружеников. Их труд — тяжелый, не всегда подкреплен в силу объективных причин соответствующей мотивацией, но нам удается сохранять на околотках здоровый кадровый «костяк», способный выполнять поставленные задачи. Общему настрою в немалой степени способствуют ежесюжетные встречи руководства, главных специалистов, профкома дистанции с коллективами на местах. Проводим разъяснительную работу, прислушиваемся к мнениям и предложениям, вместе обсуждаем резервы. И люди понимают трудности, в которых ныне находится дорога, стараются делать все от них зависящее.

Исходя из острого дефицита материалов, приходится применять особую тактику, чтобы не упустить путь. Речь идет о постоянном и жестком контроле состояния шпал и рельсов. В случае выявления отклонений принимаются меры оперативного характера. У старших дорожных мастеров, дорожных мастеров — нормативы, но они пользуются ими так, чтобы основное внимание уделялось проблемным местам. Имен-

но там ведутся, в первую очередь, рядки очагов кустовой гнилости за счет тех шпал, которые удается получить. В прошлом году в путь уложено почти 5100 шпал, важная работа продолжается и ныне по мере выделения материала. Трудности, к сожалению, и с крепежным материалом.

Еще одна проблема — дающий о себе знать износ рельсов в кривых малого радиуса. Чем их заменять, если новые рельсы к нам не поступали? Ставка на единственно доступный внутренний резерв — пересмену с разворотом. Снимаем рельсы с прямых участков, где нет горизонтального износа, и укладываем их в кривые, а рельсы с кривых ложатся в прямые участки. В марте своеобразную ротацию использовали на участке Кобыля—Шолдэнешть. Конечно, мера эта — временная, в будущем без закупки дорогой новых рельсов не обойтись, хотя это и стоит немалых денег.

— На дороге грядут серьезные реформы, предполагающие заметное улучшение снабжения материалами верхнего строения пути при поддержке международных финансовых структур. Если такое действительно произойдет в ближайшее время и тех же шпал, не говоря уже о рельсах, будет в достатке, то за какой период, по Вашему мнению, можно ликвидировать полностью очаги кустовой гнилости по дистанции?

— Вопрос, который задали, очень серьезный. На обслуживаемом участке примерно около 100 тысяч негодных деревянных шпал только на главном ходу, а со станционными путями почти вдвое больше. Что же касается возможностей имеющегося человеческого ресурса, то мы в состоянии реально осилить объемы на укладках 5-7 тысяч шпал в год. Вот и подсчитайте! Чтобы

заменить такими темпами все негодные шпалы, понадобится лет пятнадцать-двадцать. А ведь нельзя забывать, что за этот период будут выходить из строя по истечению срока эксплуатации шпалы, которые в настоящее время не внушают тревогу. И такое положение, должен заметить, по всей дороге.

— Что же, получается заколдованный круг, из которого нет выхода?

— Я этого не сказал. Выход есть, и он состоит в повышении производительности труда в деле замены шпал. Какие резервы нам удастся задействовать. Чтобы сделать труд монтеров пути более производительным, стараемся развить новые железобетонные шпалы, полученные на территории завода ЖБШ, непосредственно к местам укладки, разгружаем крановой стрелой. С учетом того, что шпалы очень тяжелые, делаем ставку на групповой метод при укладках. Часто соседние околотки при выполнении объемных работ объединяют усилия. Однако, несмотря на это, основная часть технологического процесса из-за отсутствия должной механизации выполняется вручную. Еще один сдерживающий фактор — сравнительно малое количество людей в бригадах. Не всегда хватает топлива, чтобы задействовать автотранспорт для быстрой доставки работников на перегоны. В таких условиях единственно верное решение в борьбе за массовое искоренение очагов кустовой гнилости шпал — разумеется, при нормальном снабжении материалами — видится в усилении капитальных ремонтов. Как на главном ходу, так и на приемо-отправочных путях. Именно централизованный сбор рельсошпальных решеток и использование мощных путеукладочных кранов открывают возможность для резкого повышения производительности труда на укладках. К сожалению, у нас с этим пока слабо. В прошлом году капитальным ремонтом на нашем участке пройден незначительный сегмент пути, на нынешний год запланировано 1,6 км — на 56, 57 и 58 километрах Унгеньского направления, и то при условии, если будут рельсы.

— Насколько мне известно, на участке дистанции проводится немалая ра-

бота по содержанию в порядке искусственных сооружений: инъектирование жидким цементом каменных мостовых опор, очистка водопропускных систем, обвалка угрожающих падением камней. Однако и здесь накопилось немало проблем, которые решать не так-то просто из-за того, что большинство сооружений — старые. Возьмем, к примеру, состояние железнодорожного тоннеля возле Матеуць...

— Состояние тоннеля длиной 150 метров, построенного еще в 1893 году, действительно тревожит. Под воздействием природных факторов идет постепенный процесс разрушения. Проникающая вовнутрь вода замерзает зимой и буквально выдавливает каменную кладку стен, образуются трещины, пустоты, отмечены случаи выпадения камней, особенно в местах, где они выпирают уже на несколько сантиметров. И нужно принимать срочные меры, потому что последствия разрушения могут серьезно нарушить движение поездов. На дороге об этом знают, запланировано выполнение изыскательских работ в районе тоннеля, результаты которых послужат основой для принятия оптимального технического решения. А пока мы проводим текущий поддерживающий ремонт.

— Коль мы завели разговор об искусственных сооружениях, то на участке имеется и хороший, обнадеживающий пример. Уже летом нынешнего года на перегоне Гиндешть—Цыра должен появиться новый железнодорожный мост, сооружение которого ведется с соблюдением европейских стандартов.

— Этот четырехпролетный мост общей длиной 77 метров заменит старый, под которым пролегал реконструируемая автодорога национального значения Орхей—Сорока. Его строительство в рамках международной программы «Сотраст», финансируемой правительством США, ведет турецкая компания ONUR. В связи с тем, что новый мост будет располагаться несколько в стороне от существующей железнодорожной ветки, предстоит выполнить перенос отрезка рельсовой колеи. Как только будет готово земляное полотно, этим займутся, скорее всего, работники Рауцельской ПМС-294 в сотрудничестве с путейцами нашей дистанции.

— Хочется верить в то, что трудности, переживаемые ныне путейцами дистанции, всей дороги, временные, и в содержании путевого хозяйства, искусственных сооружений рано или поздно наступят, при соответствующей поддержке, добрые перемены.

— Мы тоже верим в это. Ради достижения этой цели работаем, отдавая себе отчет в том, что здоровый путь — гарантия безопасного движения поездов, и, в конечном счете, условие стабильной работы магистрали.

Вел беседу
Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА

● В ТРУДОВЫХ КОЛЛЕКТИВАХ ДОРОГИ

Работы в «окно» — без задержек

Трудовой коллектив ПМС-130 ст.Басарабьяска, которым руководит специалист с 19-летним железнодорожным стажем Виктор Викторович Подгурский, прилагает максимум усилий для своевременного и качественного выполнения всех работ по подготовке к весенне-летнему периоду перевозок. В рамках этой программы по инициативе руководства на предприятии была проведена коммиссионная работа по выявлению нарушений и замечаний во всех структурных подразделениях ПМС-130.

По результатам работы комиссии были разработаны мероприятия по устранению нарушений и замечаний. Ответственные работники предприятия сразу же приступили к выполнению плановых мероприятий.

Хорошим подспорьем, добрым заделом в процессе их успешной реализации стали неплохие результаты деятельности предприятия в истекшие с начала года месяцы. Так, например, первый квартал текущего года для коллектива ПМС-130 сложился удачно. За три месяца было получено 20 вагонов железобетонных шпал. Поставка материалов верхнего строения пути в этом году в значительной степени возросла. Это позволило ПМСовцам увеличить объем работ по сборке

рельсошпальной решетки. В первом квартале на заводской базе собрано 2288 погонных метров рельсошпальной решетки, из которых 2063 предназначены для перегона Яргара—Прут, а 225 — для перегона Чимишлия—Злоць. Если не произойдет спад в поставке материалов верхнего строения пути, коллектив со своими задачами успешно справится.

Наряду с работами по сборке рельсошпальной решетки на базе ПМС полным ходом идет ремонт и восстановление машин и механизмов. Перед машинистами и механиками поставлена задача: до начала работ по капитальному ремонту пути техника должна быть в полной готовности.

Под руководством главного механика Гордея Ивановича Селезнева добросовестно трудятся машинисты-механики А.А.Сухин, Е.Н.Попушой, И.Д.Ангел. Неплохо справляется с ремонтными работами бригада машинистов машины ВПО-3000: они уже подготовили машину к работам в «окно».

Специалисты предприятия заинтересованы эксплуатировать качественно отремонтированные механизмы, а это позволит проводить работы в «окно» без задержек.

Лилиана НИКИФОРОВА

Локомотивщики не подводят

На 112,4% выполнен за первый квартал нынешнего года план перевозок грузов локомотивщиками Молдавской магистрали. Уменьшилось число неисправных тепловозов, не допущено перерасхода ГСМ. Неплохо потрудились, в частности, коллектив Бэлцко-го ТЧ-4, обслуживающий тягой северный участок.

Управленческое звено предприятия во главе с начальником Анатолием Ешаном прикладывает немало усилий по мобилизации тружеников на то, чтобы тепловозы проходили качественное техобслуживание, своевременно подавались под поезда и для выполнения маневровой работы, эксплуатировались в нормальном режиме.

Наряду с этим, в производственном корпусе депо продолжается плановый вид сложного ремонта в объеме ТР-3, которым охвачена секция «А» магистрального тепловоза 2ТЭ10Л 1225. Важным делом занимается бригада, состоящая из работников разных специальностей — от слесарей-ходовиков, электриков до мотористов. Практикуется плазменное упрочнение колесных пар, повышающее прочность и износостойкость гребней бандажей в рельсовых кривых.

Владимир СЕВЕРНЫЙ



РАДИ МИРА ПОМНИ О ВОЙНЕ

Почти семьдесят лет миновало после окончания второй мировой войны. Память о тех страшных годах необходима живым и ныне здравствующим — во имя мира, во имя святого, за что отдали свои жизни те, кто лежит в бесчисленных могилах на полях бывших сражений, на сельских и городских кладбищах. В канун 9 Мая наш корреспондент встретился с председателем Совета ветеранов Бэлцкого железнодорожного узла Михаилом Ешаном и попросил рассказать, как будут встречать праздник Великой Победы местные железнодорожники, их семьи и ветераны нынешней весной.



— Вторая мировая война, справедливо названная Отечественной, оставила глубокий след на бэлцкой земле, — сказал Михаил Петрович. — Дело в том, что сразу после освобождения нашего города от коричневой чумы местный железнодорожный узел подвергся жестокой вражеской бомбардировке с воздуха, в результате чего погибли десятки работников, организовавших прохождение воинских эшелонов к линии фронта. Очевидцы вспоминали позже, что трупы висели даже на деревьях. Святые для нас мощи похоронены в двух братских могилах — на территории локомотивного депо и в привокзальном сквере. По просьбе Совета ветеранов трудовые коллективы узловых предприятий реконструировали установленные на них еще в послевоенное время памятники воину-освободителю и обелиск с именами невинно убиенных. Как и в предыдущие годы, сюда вновь придут взрослые и дети, чтобы возложить живые цветы, поклониться, отдать дань уважения. Потом направимся в центр города — к мемориалу воинской славы, где состоится митинг, посвященный 9 Мая.

— **Насколько мне известно, раньше в одном лишь локомотивном депо трудилось не менее ста ветеранов и участников Великой Отечественной войны, было их много на других предприятиях.**

— Да, достаточно вспомнить хотя бы участника штурма рейхстага Н.Н.Сапегу, который воевал в прославленном батальоне капитана Л.И.Зинченко. Или сражавшегося в Испании против коллаборационис-

тов, на Халхин-Голе и фронтах с фашистской Германией старшину П.В.Корен. В качестве отважного боевого командира прославился лейтенант М.Н.Вериховский. С первых дней войны водил под вражеским огнем воинские эшелоны в самое пекло боев В.А.Невзоров. Можно вспомнить многих других, но сердце стискивает боль: большинство из тех, с кем ты раньше трудился рядом, общался, уже, к сожалению, ушли в небесную высь, ушли, чтобы никогда не вернуться назад. И теперь в нашей ветеранской организации из 472 человек остались лишь пять участников Великой Отечественной войны. Это Николай Иванович Кузуб, Анатолий Михайлович Абашин, Владимир Филиппович Владишевский, Антон Иванович Севастьян и Даниил Федорович Пчела. В прошлом году трое из них получили в качестве материальной помощи по 1000 леев от Российской Федерации, а теперь, после того как Совет ветеранов вновь ходатайствовал перед посольством этой страны, такая сумма будет выделена еще двоим участникам войны.

— **Не обходите вниманием, наверное, и других ветеранов?**

— Хотелось бы не обходить, чтобы пожилые люди, отдавшие столько лет жизни работе, ни в чем не ис-

пытывали нужды. Но таково уж состояние нашего общества, что они, по сути, превратились в самую социально уязвимую категорию населения республики. Еще хорошо, что мизерные пособия хоть в какой-то мере компенсируются материальной поддержкой, оказываемой примэрией муниципия и железной дорогой. Удлинено до 150 километров расстояние для бесплатного проезда бывших железнодорожников в пригородных дизель-поездах. Самым остро нуждающимся примэрия выделяет по 500 леев ежемесячно, а тому, кто отказывается от денег, каждый день предоставляются благотворительные обеды (прикованным к постели тяжелой болезнью их доставляют на дом). Совет ветеранов находит взаимопонимание на уровне узлового профкома, руководителей узловых предприятий, и в частности станции Бэлць-Слобозия, локомотивного депо. Нам выделено отдельное помещение, телефон, есть неплохая мебель. Организована подписка на ряд периодических изданий. Нашу газету «Железнодорожник Молдовы» получаем бесплатно, есть возможность быть в курсе дорожной жизни, публиковать на страницах газеты поздравления с юбилеями, соболезнования, за что большое спасибо коллективу редакции. Есть просьба выделять больше мест пенсионерам в дорожный Центр здоровья.

— **Какие функции осуществляет узловой Совет ветеранов?**

— Это тот притягательный центр, который стал в трудное время настоящей точкой опоры для многих пожилых. Приходя к нам, они делятся своими радостями и тревогами. Порой даже доброго слова, простого сочувствия бывает достаточно, чтобы лицо погруженного в печаль человека просветлело. Оказываем правовую помощь в решении наболевших житейских вопросов, направляя соответствующие письменные запросы в адрес городских властей. Посещаем тяжелобольных дома и в больнице. Можно было бы делать значительно больше, однако после распада фонда милосердия, существовавшего раньше благодаря перечислению денег со стороны примэрии и железной дороги, возможности в этом деле из-за отсутствия финансов очень сузились. У нас сложился действенный совет, в состав которого помимо меня входят Л.И. Стаканова, В.К.Бугаевская, В.Ф.Околот, И.К.Сфырней, В.Н.Шашурин.

А в заключение хочу от имени совета и себя лично от всей души поздравить всех ветеранов и участников войны с праздником Великой Победы! Низкий поклон вам за то, что сделали для нас!

**Вел беседу
Владимир ДОБРЯНСКИЙ**

НА СНИМКЕ: председатель узлового совета ветеранов М.П.Ешан

Фото автора

«Если б не было войны»

Как красиво окрашивает природа в разные цвета времена года: весну и лето — изумрудной зеленью и золотыми колосьями; осень — багряно-пурпурным цветом; очаровательную снежную сказочную зиму наряжает в белые одежды!

Но как жаль, до глубины души жаль, что эту красоту природы, жизни уж не увидят многие из ветеранов, тех, кто завоевал Победу в те далекие майские дни.

Вроде недавно в списках нашего Совета ветеранов железнодорожного транспорта ст.Басарабьяска было 11 ветеранов Великой Отечественной войны и 5 — участников фронтového тыла. А сегодня, к сожалению, в живых лишь трое ветеранов ВОВ — Иван Иванович Бондарев, Егор Васильевич Рубцов, Трофим Митрофанович Кирющенко и одна участница фронтového тыла — Меланья Васильевна Лаврова. Все чаще приходится обводить в списке фамилии ветеранов черной рамкой...

Раньше, когда фронтовиков было больше, мы отмечали праздник в Совете ветеранов, приглашали руководителей предприятий узла, военкома города, выступали ансамблем совместно с учащимися школы и лица, приглашали вдов. А сейчас мы посещаем ветеранов на дому.

У нас в городе большую работу с ветеранами ВОВ прово-

Лишь год отделяет нас от 70-й годовщины Победы над фашизмом. Как спокойно и прекрасно жить без ужасающих звуков войны: канонады пушек, стрекота пулеметов и автоматов, авианалетов и взрывов бомб. Как легко дышать без удушья пороховой пыли движущихся ревущих танков.



дит молодежный Центр, которым руководит Андрей Цуркан. По своим разработкам молодежь изыскивает деньги, на которые выпускает газету. Ребята посещают ветеранов, вручают им небольшие суммы — по 150-200 леев (из собранных денег). Лицеисты рассказывают ветеранам о своих успехах, слушают их рассказы, а затем об этом рассказывается в очередном выпуске газеты. Кроме того, лицеисты, участвующие в работе Центра, выступают на уроках мужества, передавая рассказы ветеранов своим сверстникам.

Мы, члены Совета ветеранов, также изыскиваем средства, чтобы не только словесно поздравить ветеранов, но и вру-

чить им подарки, помочь материально. Всем ветеранам приносим нашу железнодорожную газету. Они ждут ее с нетерпением.

Совет ветеранов железнодорожного транспорта ст.Басарабьяска поздравляет всех ветеранов с 69-й годовщиной Победы над фашизмом, желает им здоровья, долгих лет!

*Всем участникам войны
Хотим цветов собрать букет
За дар тяжелых их побед,
Возможность жить, любить,
Трудиться!*

С Днем Победы!

**Лидия ВОЛОЩУК,
председатель Совета ветеранов железнодорожного транспорта ст.Басарабьяска**

ПОЗДРАВЛЯЕМ!



Администрация и профсоюзный комитет Кишиневской дистанции электроснабжения поздравляют юбиляров: **ЗАЗЮК Александра Ивановича**, водителя Кишиневского района электроснабжения, и **ПОПОВА Всеволода Борисовича**, электромонтера ремонтно-ревизионного участка.

*У вас сегодня юбилей
И мы от всей души желаем
Прожить вам много-много лет,
Печали, горести не зная.*

Администрация и профком Кишиневской дистанции электроснабжения поздравляют коллег с днем рождения: **КАРП Василия Владимировича**, **ПЕРЕГУДУ Владимира Михайловича**, **БУТНАРЬ Ивана Феодосьевича**, **БОЙКО Валентину Александровну**, **ДОЛОШКАН Кристину Константиновну**.

*Пусть будет чудесным
И радостным праздник,
Досуг — интересным,
Карьера — прекрасной!
Достойной — работа,
А жизнь — гармоничной,
Достаток — большим,
А здоровье — отличным!
Идеи перспективных, успеха,
везенья!
Пусть ждет удача в делах!
С днем рождения!*

Администрация и профсоюзный комитет Мостостроительного поезда №1 поздравляют с днем рождения **ГЕРЕГ Юрия Кирилловича** — монтера пути,

ДРАГАН Иона Ионовича — машиниста экскаватора.

*Желаем вам счастья, желаем
удачи,
Желаем веселья и смеха
в придачу,
Желаем здоровья, желаем
задора,
В семье чтобы ни было
капли раздора.*

Администрация и профсоюзный комитет Мостостроительного поезда № 1 поздравляют с юбилеем **АНДРОСОВУ Нину Ивановну** — ведущего инженера, **МОГЫЛДЯН Василия Петровича** — бетонщика.
*От всей души желаем счастья,
В работе — радостных побед,
Пусть обойдет вас все ненастья,
Как будто их в природе нет.*

Коллектив ЭЧС-2 Унгень поздравляет с днем рождения **КВАСЮК Галину Ивановну** — инспектора отдела кадров и ПК ЭЧС-1.

— Желаем прекрасного настроения, счастья, крепкого здоровья. Пусть во всех делах Вам сопутствует успех! Пусть с Вами рядом всегда будут верные друзья и надежные партнеры! Пусть все Ваши дни будут наполнены любовью и уважением родных и близких, а также Ваших коллег.

Коллектив и профком Басарабьясской ДТШ от всей души поздравляют с днем рождения **ЕВЧЕНКО Веру Георгиевну**.
— Желаем здоровья, радости и счастья на многие лета.



● ЧЕЛОВЕК КРУПНЫМ ПЛАНОМ

Если тебе доверено

У нас на дороге стало уже традицией отмечать в канун профессионального праздника лучших работников. Вот и Виталий Ветринюк удостоился такой чести, получив в начале августа прошлого года «Почетного железнодорожника». И, наверное, заслуженно, потому что выполняемая им работа в качестве заместителя начальника Бэлцкого ВЧД по ремонту очень ответственная. Особенно теперь, когда намечена серьезная программа подъема стареющего парка грузовых вагонов.



В условиях нехватки материалов, финансов организовывать нужное дело нелегко, но молодой руководитель не из тех, кто отступает перед трудностями. Тем более что в реализации поставленных задач есть на кого опереться. На ремонтном участке предприятия сложился «костяк» настоящих, преданных делу специалистов. Это не просто исполнители своих должностных обязанностей, а творчески настроенные, находящиеся в постоянном поиске резервов новаторы.

Виталий Николаевич отзывается о них с большим уважением, потому что в тесном содружестве удалось решить немало проблем, направленных на повышение эффективности труда, улучшение качества ремонта. Речь идет, в первую очередь, о внедрении передовых технологий, на основе которых ведутся реставрация и изготовление недостающих деталей, что позволило отказаться от дорогостоящих услуг посредников. Не раз приходилось выполнять задания особой для магистрали важности, как, например, в апреле 2012 года, когда в разгар капитального ремонта пути внезапно вышел из строя путееукладочный кран ПМС-294. Поломка в ходовой части оказалась

настолько серьезной, что требовался, по сути дела, заводской ремонт, на что ушло бы много драгоценного времени и, конечно, средств. Помочь вызвалась группа бэлцких вагонников, в составе которой находился заместитель начальника депо по ремонту. Она блестяще провела срочную внеплановую аварийно-восстановительную работу в проблемном узле пятника-подпятника тележки крана, приняв нестандартное техническое решение, за что, кстати, была поощрена приказом генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы».

Год нынешний тоже начался непросто. Ужесточены требования к эксплуатации наших грузовых вагонов за рубежом, теперь их можно брать в ремонт лишь после тщательного диагностирования, проводимого независимыми экспертами из железнодорожных научно-исследовательских институтов. Делясь проблемами, Виталий Николаевич сказал, что значительная часть поступающего на деповской и капитальный ремонт подвижного состава — на грани исчерпания заводского ресурса, а потому складываться в рамки новых требований нелегко. И тут же добавил, что заданий тоже никто не отменял, а значит предстоит еще бо-

лее напряженная работа. К ней ремонтники предприятия готовы.

Быть уверенным в своих силах — достоинство, которым обладает далеко не каждый человек в нынешнее нелегкое время. Молодому руководителю это удается. Вагонное дело настолько прочно вошло еще с 1990 года в жизнь,

что без него себя и не мыслит. А ведь до этого учился на движеница. Все расставило на свои места то обстоятельство, что для выпускника железнодорожного техникума не нашлось вакантной должности на узловой станции Бэлць-Слобозия. И он, решив круто поменять судьбу, пришел устраиваться в ВЧД-3. Не в характере парня было сидеть без дела. Теперь, по прошествии стольких лет, нисколько не жалеет, что все случилось именно так. Ведь попал в настоящую рабочую среду, где открывался простор инициативе, творческому приложению сил. Бригадир, а затем мастер сборочного цеха, совмещал в своей смене на протяжении почти года эту должность с выполнением функций приемщика вагонов. Мастер колесно-роликового цеха, и.о. старшего мастера. Не за-

бывал об учебе, окончил заочное отделение АТИКа в Кишиневе. Приобретенные опыт и знания не остались незамеченными, и в 2000 году Виталия Николаевича назначают на ответственную должность, в которой пребывает и ныне.

Несколько лет назад молодой руководитель был награжден за свой труд именными часами начальника дороги. Полученный летом прошлого года знак «Почетный железнодорожник» — новое подтверждение значимости той работы, которую выполняет ежедневно вместе с коллегами, стимул к дальнейшим действиям.

Представитель железнодорожной трудовой династии, родоначальником которой был дедушка, работавший в былые времена кочегаром паровоза, а потом помощником машиниста тепловоза. Ныне его дело в местном локомотивном депо продолжают двоюродный брат и двоюродная сестра Виталия Николаевича. А рядом с ним трудятся жена и сын.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКЕ: Почетный железнодорожник Виталий Ветринюк.
Фото Юрия КОЗЛОВА

ВНИМАНИЕ: конкурс!

Дворец культуры железнодорожников приглашает всех детей работников магистрали принять участие в конкурсе рисунка «Culorile copilăriei» («Цвета детства»).

Положение конкурса рисунка, посвященного Международному дню защиты детей — 1 июня — «Рисуют дети железнодорожников», на тему «Culorile copilăriei» («Цвета детства»)

I выпуск

Организатор:

Дворец культуры железнодорожников.

Цель конкурса:

— развитие творческого потенциала детей железнодорожников в области рисования, живописи, коллажа;

— воспитание уважения и гордости к работе родителей — профессии железнодорожника, работника ГП «Железная дорога Молдовы»;

— стимулирование креативности детей, развитие индивидуального мышления и воображения.

Участники конкурса:

— дети работников ГП «Железная дорога Молдовы».

Конкурс делится на две возрастные категории:

I — 5-9 лет;

II — 10-14 лет.

Время и место проведения:

— конкурс рисунка состоится 1 июня 2014 года во Дворце культуры железнодорожников в рамках празднования Международного дня защиты детей.

Условия участия:

— формат листа рисунка — А-4;

— техника работы — на выбор;

— работы сопровождаются заявкой на регистрацию;

— время сдачи работ — до 28 мая 2014 года.

Работы отправляются по адресу:

г. Кишинэу, ул. Дечбал, 2, Дворец культуры железнодорожников, или через железнодорожную экспедицию, с пометкой: «На конкурс рисунка «Culorile copilăriei».

Представленные работы не возвращаются.

Оценка работ и премирование:

— оценка работ будет проводиться профессиональным жюри 29-30 мая 2014 года.

Критерии оценки:

— раскрытие темы;

— использование всего формата листа;

— гармоничность рисунка;

— аккуратность оформления.

Все работы будут выставлены на вернисаже работ, организованном во Дворце культуры железнодорожников.

По каждой возрастной категории за I-II — III места будут вручаться премии. Всем участникам конкурса будут вручены дипломы, подарки. Результаты конкурса будут объявлены в рамках празднования Международного дня защиты детей — 1 июня 2014 года.

Контактный телефон: 022 83 29 57

Аурелия ХЫНКУ,
директор ДКЖ

В заявке на регистрацию для участия в конкурсе рисунка «Culorile copilăriei» («Цвета детства»), 2014 год, просьба указать фамилию, имя, возраст участника и название работы.

На обороте работы написать: название станции (или филиала ЖДМ); Ф.И.О. участника; возраст; название работы; поставить личную подпись.

ПРИГЛАШАЕМ НА КОНЦЕРТ!



10 мая в 12-00 во Дворце культуры железнодорожников состоится концерт музыкальной студии,

художественный руководитель — Савелиу КОЖОКАРУ,

по случаю выпуска музыкального альбома «Crede-n steaua ta».

Вход свободный

Отклонились от нормы...

Мужчина, который не чувствует холода

Дэвиду Блейну очень далеко до голландца Вима Хофа, который вообще не чувствует холода. При всем при этом его организм не страдает от холода, даже в самых экстремальных условиях. Ну, например, он не раз покорял горные вершины в одних трусах или лежал во льду долгое время. После тестов, проведенных медиками, выяснялось, что никаким изменениям его организм не подвергался. Он словно нечувствителен к холоду. Ученые не могут это объяснить, а Вим Хоф и дальше удивляет народ, нормально чувствуя себя в условиях, которые для любого другого человека были бы смертельными.

Девушка, которая может есть только Tic Tac

Нет, с головой у нее все в порядке, и ест она эти драже не по своей

воле. Просто она не может больше ничего есть. По какой-то необъяснимой причине Натали Купер, 17-летняя девушка, может питаться только Tic Tac-ом, только его принимает ее желудок. Все остальное причиняет страдания и... практически сразу отвергается организмом. Медики нашли другой способ — кормят ее через трубочку специфическим питательным концентратом.

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения выражают искренние соболезнования заместителю начальника финансовой службы Протасевич Валентине Петровне по поводу безвременной кончины ее

МАТЕРИ

Пусть земля ей будет пухом.

Коллектив финансовой службы Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» выражает искренние соболезнования заместителю начальника финансовой службы Протасевич Валентине Петровне по поводу безвременной кончины ее

МАТЕРИ

Пусть земля ей будет пухом.