



# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 30-31 (5792-5793) 31 июля 2014 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.



С праздником, дорогие железнодорожники!

## Уважаемые труженики Молдавской магистрали, дорогие ветераны!

От имени руководства Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» и Профсоюза железнодорожников Молдовы искренне и сердечно поздравляем вас с профессиональным праздником — Днем железнодорожника!

Стальная магистраль является фундаментом, обеспечивающим целостность экономического пространства нашей страны, а железнодорожные перевозки — ключевым способом перемещения грузов и пассажиров. Эффективность работы железнодорожного транспорта обеспечивается в первую очередь высококвалифицированным трудом всех работников отрасли. Именно благодаря вашему профессионализму и самоотдаче железная дорога Молдовы укрепляет свои позиции на внутреннем и международном рынке транспортных услуг.

Бережно сохраняются и переходят из поколения в поколение славные традиции железнодорожников: истинный патриотизм, высочайшая ответственность, преданность своему делу. Отдельная благодарность нашим уважаемым ветеранам отрасли, которые передают молодым железнодорожникам не только трудовой опыт, но и свое отношение к профессии.

Искренне желаем всем работникам и ветеранам железнодорожного транспорта крепкого здоровья, счастья, благополучия, праздничного настроения и всего самого доброго!



Руководство ГП «Железная дорога Молдовы»  
Профсоюз железнодорожников Молдовы

## Уважаемый Сергей Петрович!

От имени Совета по железнодорожному транспорту и себя лично сердечно поздравляю Вас, и в Вашем лице всех тружеников и ветеранов стальной магистрали, членов их семей с профессиональным праздником — Днем железнодорожника!

Железные дороги по праву считаются транспортными артериями государств, от успешной работы которых зависит их стабильное социально-экономическое развитие.

Фундаментом нашего сотрудничества является слаженное функционирование всех подразделений, профессионализм, ответственность и самоотверженность работников железной дороги, обеспечивающих грузовые и пассажирские перевозки наших стран.

Позвольте выразить всем железнодорожникам глубокую признательность за их добросовестный повседневный труд, способствующий сохранению единства пространства колеи 1520 мм. Особые слова благодарности ветеранам отрасли, заложившим традиции, которые сегодня достойно продолжает современное поколение железнодорожников. В этот праздничный день примите искренние пожелания новых успехов в труде, доброго здоровья, счастья и благополучия Вам, Вашим родным и близким!



С уважением,  
Владимир ЯКУНИН,  
Председатель Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, президент ОАО «РЖД»



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

## Результаты высоки, когда есть стремление работать лучше

*Железнодорожная отрасль нашей страны заслуженно гордится своей историей и традициями. Сегодня железная дорога Молдовы является одним из самых популярных и доступных видов транспорта в грузовом и пассажирском сообщении. Магистраль работает четко и бесперебойно, надежно обеспечивая перевозочный процесс.*

**У**верен, что эффективный труд и профессиональный дух тружеников магистрали позволят и далее успешно справляться со всеми трудностями, обеспечивать устойчивую и бесперебойную работу CFM, будут и впредь способствовать решению важнейших задач, стоящих перед дорогой.

Несмотря на напряженную геополитическую ситуацию, сложившуюся из-за событий в соседней Украине, Железная дорога Молдовы смогла не только сохранить существующие объемы перевозок грузов, но и несколько увеличить их по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Так, за первое полугодие 2014 года перевезено 2,2 млн тонн грузов, что превышает факт 2013 года на 6%. Тарифный грузооборот увеличен на 7% и достиг 533 млн тонно-км. Увеличилась в два раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года отправка грузов, которое составило 824 тыс. тонн.

Перевыполнен к плану 6 месяцев ряд качественных показателей использования вагонов и локомотивов: ускорен оборот грузового вагона на 0,43 суток, составивший 9,08 суток, увеличена на 0,2 км/ч участковая скорость, которая составила 34 км/ч, на 33 тонны увеличен средний вес грузового поезда, составивший 2417 тонн, увеличена на 0,8% среднесуточная про-

изводительность локомотива, которая составила 806,7 тыс. тонно-км брутто.

Из-за оттока пассажиров в прямом сообщении произошло снижение объема перевезенных пассажиров. За 6 месяцев текущего года было перевезено 1,9 млн пассажиров, или 91,7% от уровня 2013 года.

Капитальный и текущий ремонт основных средств предприятия выполняется в условиях острого дефицита финансовых средств. Так, в путевом хозяйстве за 6 месяцев всеми видами ремонта отремонтировано 10,5 км пути, что на 2,1 км больше, чем за аналогичный период прошлого года. Следует отметить, что, несмотря на тяжелое положение с обеспечением материалами верхнего строения пути, все дистанции пути выполнили план балльности. По дороге при плане балльности 140 выполнение составило 76 баллов.

В локомотивном хозяйстве капитальным ремонтом отремонтирована 1 секция поездного тепловоза, выполнен подъемочный ремонт маневрового тепловоза ЧМЭЗ с переоборудованием его для работы на путях узкой колеи на станции Джурджулешть.

Проведена диагностика 366 грузовых вагонов с истекшим сроком эксплуатации и выполнен деповской и капитальный ремонт с продлением срока полезного использования.

Продолжались работы по дальнейшему развитию средств связи. В первом полугодии текущего года завершено строительство первой очереди системы передачи связи по волоконно-оптическому кабелю на участках Кишинэу—Унгень и Унгень—Бэлць в границах Кишиневской и Бэлцкой дистанций сигнализации и связи. Такие системы обеспечивают лучшее качество передачи информации, компактность размещения оборудования, снижение затрат на техническое обслуживание и энергопотребление. В настоящее время протяженность железнодорожных волоконно-оптических линий связи составляет 98 км.

В плане социальной защиты железнодорожников выполняются все мероприятия, предусмотренные положениями Коллективного трудового договора, заключенного между администрацией предприятия и профсоюзом. Поскольку на железной дороге зарплата оставалась без изменений с октября 2011 года и уровень ее — ниже среднего по стране, принято решение о повышении заработной платы всем работникам предприятия на 15% с 1 августа 2014 года.

Какие бы сложные задачи не ставило время перед стальной магистралью, нет никаких сомнений в том, что железнодорожники Молдовы смогут с достоинством и ответственностью справиться с ними.



Уважаемый Сергей Петрович!

От имени Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества поздравляю Вас и возглавляемый Вами коллектив железной дороги с профессиональным праздником — Днем железнодорожника!

От всей души желаю Вам, всем труженикам и ветеранам Молдавской магистрали здоровья, счастья, семейного благополучия и дальнейших успехов в обеспечении устойчивой работы железной дороги для развития и укрепления межгосударственных транспортных связей.

Петр КУЧЕРЕНКО,  
председатель Дирекции  
Совета  
по железнодорожному транспорту  
государств-участников  
Содружества



## Событие

# По европейским стандартам

Уж и не припомнить, когда на нашей железной дороге последний раз возводили путевые искусственные сооружения. А тут на перегоне Гиндешть—Цыра Матеуцкого направления появился такой мост-красавец! Внизу, под бетонными пролетами, не иссякает поток мчащихся по асфальту автомобилей. И даже не верится, что еще во время недавнего использования в качестве пропускного коллектора старого, постройки более чем столетней давности железнодорожного моста (фото 2) в этом месте и двум телегам было не разминуться. Из-за узости пространства между боковыми уступами и крутого спуска то и дело случались транспортные происшествия.

**Н**овый мост вписался в железнодорожную инфраструктуру без особых затрат со стороны Молдавской магистрали. Будучи частью проекта по реконструкции автодороги национального значения Сэрэтенъ—Сорока, он сооружен турецкой компанией ONUR SUMMA на деньги, выделенные правительством США посредством Фонда «Вызовы Тысячелетия—Молдова». Качество соответствует лучшим европейским стандартам. Железнодорожникам оставалось лишь выполнить перенос 575-метрового отрезка пути, с чем отлично справились специалисты Рауцельской ПМС-294 и Бэлцкой ПЧ-5 (фото 3).



1



2



3

День укладки выдался ненастным, как будто стихия решила испытать характеры собравшихся на перегоне людей. Но техника не подвела, работники показали высокий профессионализм.

Событие вызвало немалый общественный интерес в республике. При сдаче моста в эксплуатацию присутствовали представители многочисленных средств массовой информации. Они наблюдали за завершением укладки пути, а также приняли участие в небольшом торжестве — забивке в деревянную шпалу при въезде на мост символического «золотого костыля». Эта почетная миссия была доверена приехавшим по такому случаю послу США в Молдове Уильяму Мозеру, вице-министру транспорта и дорожной инфраструктуры РМ Борису Герасиму и и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Сергею Томше.

Уже более месяца четырехпролетное сооружение исправно служит локомотивным бригадам, водящим поезда на важном для перевозки грузов и пассажиров участке (фото 1). Его длина составляет в общей сложности 77 метров, все элементы способны выдерживать нагрузку требуемого класса. И пожелание лишь одно: побольше бы на дороге таких объектов — современных, надежных в эксплуатации!

**Владимир ДОБРЯНСКИЙ**

Фото Юрия КОЗЛОВА

## МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЗАВОДЕ ЖБШ

Серьезно улучшить качество выпускаемых железобетонных шпал позволяет выполненная недавно на Бэлцком заводе ЖБШ модернизация оборудования бетонно-смесительного узла (БСУ). Благодаря ей усовершенствован технологический процесс приготовления смесей путем более точного, чем прежде, дозирования используемых инертных материалов — песка и щебня. Каждое порционное взвешивание теперь фиксируется с помощью специально разработанной программы в компьютерах, смонтированных в помещениях оператора и руководителя лаборатории.

# Бетон будет только отличного качества



**К**ак рассказал начальник производства Сергей Барбанягрэ, все основные мероприятия по переоснащению БСУ продуманы и реализованы непосредственно специалистами предприятия. Речь идет, в частности, об установке дополнительных весовых дозаторов, замене скипа — бункера приема взвешенных материалов и их последующей выгрузки в бетономешалку. В самой бетономешалке заменена броня, что важно для предотвращения преждевременного стирания металла.

Повышению качества продукции будет способствовать также применение в шпалах вместо стержневой более прочной и надежной проволоочной арматуры. В разработке соответствующего проекта помогли киевские ученые.

Готова производство к возобновлению выпуска

шпал, работники предприятия очистили пескоструйным способом от налипшего цементного «молочка» металлические формы. Были проверены пропарочные камеры, другое оборудование. Отпускная прочность шпал при марке бетона 550 удовлетворяет, как показывают лабораторные исследования, всем основным требованиям дальнейшей эксплуатации в пути.

В важной работе по переоснащению и подготовке производства отличились газосварщик Петр Кушнир, слесари-наладчики Виктор Бурлаку, Петр Негин, Родион Беляев, Николай Храпченков, электрики Федор Диков и Геннадий Павлов, операторы БСУ Валерий Бодыло и Сергей Васильев, машинист крана Иван Рогак, арматурщики Евгений Горин, Дмитрий Неделя, Андрей Форкаш, другие.

**Владимир ДОБРЯНСКИЙ**



## БЛЦЦ-ОПРОС

**В этом году железной дороге Молдовы исполняется 143 года. Многие десятилетия каждый год в августе страна благодарит за труд работников железнодорожного транспорта. Железнодорожники празднуют эту знаменательную дату с чувством гордости и уважения, потому что за эти годы изменилось все, но только не высококлассный и упорный труд железнодорожника, его преданность профессии и огромное уважение к традициям, заложенным всеми поколениями предшественников. В канун Дня железнодорожника редакция обратилась к труженикам магистрали с вопросом: почему вы выбрали железную дорогу?**



**Василий БОЙКО,**  
дежурный  
Бэлцкого ТЧ-4:

— Я родился и вырос в путевой семье, проживавшей на кантоне 15-й км Слободского направления и, можно сказать, сызмальства влюбился в пролегающую рядом с домом железную дорогу. Позже, когда учился в железнодорожной школе-интернате, нас часто водили на экскурсии в локомотивное депо. Появилась мальчишеская мечта о тепловозах, которую, повзрослев, реализовал в 1972 году. Окончив специальные курсы, работал в депо помощником машиниста, потом доверили самостоятельное управление маневровыми и магистральными тепловозами. Пятнадцать лет назад по состоянию здоровья пришлось перейти на должность дежурного. Отправляю локомотивные бригады в рейсы и, честно говоря, немножко завидую ребятам.



**Оксана ВОЙНОВ,**  
техник-распределитель  
№ 9 ПЧ-1:

— В солнечную Молдову я попала после окончания в 1984 году Николаевского железнодорожного техникума. И считаю, что мне повезло в жизни, потому что встретила здесь, на железной дороге, настоящих, преданных путевскому делу людей. Наш околоток — один из лучших в дистанции пути. Делаем все для того, чтобы движение на обслуживаемом участке, являющемся, между прочим, частью международного транспортного коридора, было безопасным и скоростным.



**Василий ЧЕРНОТ,**  
бригадир 8-го  
околотка  
Бендерской  
дистанции пути:

— В дистанции я работаю уже 36 лет. Мне было интересно, как содержат путь в хорошем, исправном состоянии, строгая дисциплина на железной дороге, четкое подчинение монтеров пути ру-

## Почему я выбрал железную дорогу Молдовы?

ководителям непосредственным — бригадиру, мастеру — все, как в армии. Но путейцем я стал не сразу: в начале меня приняли водителем на автомашину ГАЗ-51 — перевозил монтеров пути на места работ. И так — 20 лет. А потом пошел в путейцы и последние 16 лет, после сдачи испытаний, работаю бригадиром. Стараюсь со своей командой содержать путь в хорошем, а по возможности — и в отличном состоянии, поддерживать план балльности — главной оценки труда путейца.



**Татьяна РАКУ,**  
ДСП станции  
Бахмут:

— Не только одна я, но все в нашем коллективе считают, что станция, на которой трудимся, — одна из самых красивых на магистрали. Ведь находимся в самом сердце молдавских Кодр. И уже по этой причине мне просто приятно приходить каждый раз на смены. А главное — дежурства за пультом, четкое выполнение команд поездных диспетчеров по организации пропуска поездов. Отдала станции в общей сложности двадцать лет своей жизни, но хочется работать и работать.



**Николай КУЧЕР,**  
дорожный  
мастер  
Вэлчинецкого  
околотка ПЧ-6:

— Железнодорожниками были в свое время мой дедушка — мостовиком, отец — дежурным переезда. Вот и я после восьмого класса окончил Жмеринское ГПТУ и попал по распределению бригадиром пути в Дарницкую ПЧ Юго-Западной железной дороги.

На нашей магистрали работаю с января 1970 года. Трудился на разных ее участках, но больше всего лет отдал путевскому околотку по Вэлчинцу, так как родом из этих мест. Мне по душе избранное дело, потому что именно благодаря, в первую очередь, путевцам движутся по территории нашей страны, перевоза грузы и пассажиров.



**Наталья ПЕРМИНОВА,**  
электромеханик  
Кишиневской  
дистанции  
сигнализации  
и связи:

— Не выбрать профессию железнодорожника я просто не могла, так как все мои родственники — железнодорожники. Общий стаж железнодорожной династии Баландиных составляет 169 лет. А если прибавить еще годы работы на железной дороге Молдовы моего мужа и его родителей, то общий трудовой стаж двух семейных династий составит 252 года!



**Грета СКРИПНИК,**  
диспетчер ПЧ-6:

— Многие жители поселка Окница так или иначе связаны с железной дорогой. Был железнодорожником и мой дедушка. Наверное, поддавшись его влиянию,

я окончила в 1986 году училище имени Федыко и пошла трудиться в качестве ДСП на линейные станции — Гринзуць, Гырбова. Впоследствии жизненные обстоятельства привели в дистанцию пути, где уже девять лет. По роду работы всегда в курсе дел работников околотков и понимаю, как непросто поддерживать колею в условиях острой нехватки материалов. Люди стараются и верят, что проблемы будут решены.



**Алла КУРТЬ,**  
приемосдатчик  
станции Матеуць:

— Сама я проживаю в городе Резина, но уже давно стали привычными трудовые будни на расположенной за пять километров железнодорожной станции. Семь лет работаю в ее грузовом цехе и все больше проникаюсь значимостью дела, которое доверено нам с напарницей по смене приемосдатчиком Лилией Волонтир. Ведь в зоне обслуживания — крупнейшие предприятия, управляющие свою продукцию — металлопрокат и цемент — не только потребителям нашей республики, но и за рубеж. С экономическими агентами у нас самые тесные деловые отношения, а на первом месте в работе — отстаивание интересов родной железной дороги.



**Еуджени ПЫСЛАРЬ,**  
дежурный по  
станции Кишинэу:

— Выбрал я профессию железнодорожника по примеру своих родителей. Продолжателем семейной династии стал после окончания Бэлцкого железнодорожного колледжа. Три года работал помощником составителя поездов. Затем, в 2004 году, закончил Академию транспорта, информатики и коммуникаций РМ. Последнее десятилетие работаю дежурным по станции Кишинэу.



**Федор НЕМЦАН,**  
бригадир ПКО  
станции Берешть:

— Работаю на станции с 1973 года после службы в армии. Если говорить искренне, то железная дорога привлекла меня стабильностью, порядком, дисциплиной и, конечно же, хорошим на то время заработком. С удовольствием освоил несколько специальностей — от регулировщика скоростей, помощника составителя до грузового диспетчера. В должности бригадира пункта коммерческого осмотра уже четыре года. Остаюсь верным дороге до конца и хочу, чтобы дела на ней улучшались.



**Григорий КАТАН,**  
составитель  
поездов  
ст. Бендеры:

— Работаю на станции Бендеры составителем поездов с 1991 года. Стараюсь вкладывать всю душу в дело, ко-

торое стало для меня любимым. Бывает, возникают нестандартные ситуации и приходится принимать решения для того, чтобы полученное задание было выполнено. Конечно, сейчас по сравнению с 1991 годом объем работы меньше и состояние пути хуже, поэтому нужно быть предельно внимательным. По ходу работы приходится очень много общаться с дежурными линейных станций, приемосдатчиками, вагонниками. В основном это квалифицированные, добродетельные люди.



**Дмитрий МИТИГЛО,**  
дорожный мастер  
11-го околотка  
Басарабьяской  
дистанции пути:

— За годы работы на железной дороге понял, что здесь — настоящая мужская работа, трудятся сильные люди. Рядом и вместе с ними я прошел путь от монтера пути IV разряда до дорожного мастера. Радует, что общая работа нашего Комратского околотка была высоко оценена руководителем Молдавской магистрали во время весеннего объезда. Моим успехам рада моя жена Оксана, своим отцом гордятся сыновья.



**Сергей НАЗАРЕНКО,**  
мастер-технолог  
Бендерского  
МП №1:

— Работать в Мостопоезде начал в 1979 году. Почему избрал именно эту профессию? Во-первых, настоящая мужская работа. А потом — и уважение к профессии появилось и укрепилось. Почему пришел на железную дорогу? Здесь эффективная работа подкрепляется и высокой дисциплиной. В этом я особенно убедился, начав работать бригадиром. Потребовалось умение руководить и по справедливости требовать с подчиненных. С 2008 года работаю мастером-технологом. Выше ступенька — больше и ответственности. Отмечен за годы работы почетными грамотами и благодарностями руководства, удостоен медали «За трудовое отличие».

Желаю счастья и здоровья коллегам-железнодорожникам, родным и близким, любви и процветания их семьям, чтобы надежда и удача непременно пришли в каждую семью.



**Александр БАБЕНКО,**  
электромеханик  
СЦБ Басарабьяской  
дистанции  
сигнализации и  
связи:

— Свой выбор в пользу стальной магистрали я сделал еще 41 год тому назад, когда после окончания Киевского электромеханического техникума начал работать в Киевской ШЧ электромонтером СЦБ IV разряда. А еще 30 лет тому назад, когда был переведен в Басарабьяскую дистанцию сигнализации и связи электромонтером V разряда, лишней раз убедился, что профессия железнодорожника — ответственная и интересная, увлекательная, предоставляющая возможность для постоянного совершенствования своих знаний и опыта.

**Опрос проводили:**  
Лилиана НИКИФОРОВА, Влад ПАВЛОВ,  
Александр НИКИФОРОВ



## ■ МАСТЕРА ВОЖДЕНИЯ

# Доверено самым опытным

**Почти все пассажирские поезда восточного направления проходят через станцию Окница. И их вождение на участке доверено самым опытным бригадам местного оборотного локомотивного депо. В том числе машинисту первого класса Виктору Бурковскому и помощнику машиниста Игорю Штирбу, отличающимся высоким профессионализмом, дисциплинированностью при выполнении ответственных рейсов.**

**П**риход на смену часто выпадает на темное время суток. Вот и в эту ночь, когда пристанционный городок спал, их магистральный тепловоз вновь выходил из широких ворот предприятия на рельсовый простор. У вокзального перрона застыл в ожидании дальней дороги скорый поезд Кишинев—Санкт-Петербург. Четкие, лаконичные переговоры по радиации с дежурным станции, аккуратный, плавный до легкого лязга сцепки, чтобы не разбудить спящих в вагонах людей, задний ход локомотива. И — в путь!

Светлым днем вождение поездов требует повышенной бдительности, а ночью — тем более. За долгие годы работы специалисты, кажется, изучили до мелочей каждый поворот, каждый

спуск и подъем, но дорога полна неожиданностей. А вдруг луч мощного прожектора, бегущий впереди тепловоза, нащупает впереди лопнувший рельс или застрявшую автомашину на переезде?! При въезде на промежуточную станцию может «увести» в сторону ложно срабатывающая стрелка электрической централизации. А еще — ограничения скорости в кривых малого радиуса, а также на участках с кустовой гнилостностью шпал. В который уж раз машинист и помощник не устают перечитывать своеобразную книгу дорожных знаков, чтобы обеспечить безопасность движения.

— Трудно, но дело нам по душе, — говорят.

Для Виктора Бурковского профессиональный выбор состоялся еще в 1975 году, когда устроился в оборотное депо после службы в армии. Тут трудился машинистом отец Петр Ефимович, мать Анна Андреевна была дежурной бригадного дома. Парень твердо решил, что должен продолжать трудовую династию. Ездил в рейсы в качестве помощника машиниста, потом доверили самостоятельное вождение. Не забывая о повышении технического уровня знаний, окончил заочное отделение Одесского железнодорожного техникума. На транспорте работает жена — билетным



кассиром. Защитила диплом ДИИТа дочь. А у Игоря Штирбу за плечами — училище имени Федько, подготовившее немало отличных специалистов для дороги. За четыре года совместной езды с Виктором Петровичем он зарекомендовал себя надежным работником. И, что не менее важно, перспективным, потому что недавно сдал на право управления тепловозом.

Бригада водит скорые пассажирские поезда №61/62 и №47/48. Как в сторону Могилева-Подольского, так и на Кишинэу.

**Владимир ДОБРЯНСКИЙ**

**НА СНИМКЕ:** машинист Виктор Бурковский и его помощник Игорь Штирбу  
Фото Юрия КОЗЛОВА



## ■ ИСТОРИЯ ОДНОЙ ФОТОГРАФИИ

# Рабочее напряжение нормальное

На железной дороге все настолько «завязано» на электричестве, что без него невозможна работа даже небольшой линейной станции. А в ведении мастерского участка под руководством электромеханика Константина Попова из Кишиневской ЭЧ-1 их несколько — от Кэлэраша до Вистерничень. И чтобы электроснабжение находящихся здесь объектов было бесперебойным, приходится уделять максимум внимания трансформаторным подстанциям, линии электропередачи, подводящим кабелям, резервным источникам питания и т.д. А еще — оперативные выезды в случае необходимости на линию в любое время суток и при любой погоде, борьба с зеленью, подкрадывающейся к проводам

«воздушек» и грозящей коротким замыканием, многое другое, заложенное в мероприятия по проведению ППР.

Специалисты не подводят, и уже в ходе майского комиссионного объезда начальник службы электроснабжения был так доволен их работой, что решил сфотографироваться вместе с коллективом. Помимо электромеханика Константина Попова, на Кэлэрашском мастерском участке трудятся с полной отдачей сил и умения электромонтеры Андрей Никифоров, Семен Курикер и водитель Николай Яковенко.

**Влад ДОБРОВ**

**НА СНИМКЕ:** бригада участка Константина Попова вместе с начальником службы электроснабжения Дмитрием Моцок (крайний справа).

Фото Юрия КОЗЛОВА

## ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Администрация и профсоюзный комитет ТЧ-2 поздравляют коллектив Бендерского локомотивного депо и всех работников ГП «Железная дорога Молдовы» с Днем железнодорожника!

Железнодорожник,  
Сегодня твой праздник,  
Желаем успехов тебе самых разных,

Пусть поезда, словно молния, мчатся,  
И пусть все маршруты ведут только  
к счастью!

## ■ ЧЕЛОВЕК КРУПНЫМ ПЛАНОМ

# На путевой передовой

**На станции Кэушень — важном пункте пропуска поездов направления Кучурган—Басарабьяска—Рени — сконцентрированы усилия нескольких железнодорожных служб. Среди них — околотов №7 Бендерской ПЧ-2, обслуживающий путевой участок с 8-го по 29-й км. Работники, руководимые дорожным мастером Валерием Панькиным, из месяца в месяц добиваются отличной балльности — 12-14 единиц при плане 70, что способствует обеспечению на требуемом уровне безопасности движения. Такой показатель — один из лучших не только в дистанции пути, но и на всем южном участке магистрали.**



Фото Юрия КОЗЛОВА

**У**словия не какие-то особенные в сравнении с другими околотками — острая нехватка материалов, относительно слабая мотивация тяжелого труда, из-за чего не очень-то охотно устраивается на работу молодежь близлежащих сел. И если что подпитывает успех, то только настрой людей, еще не потерянная вера в наступление добрых перемен и, конечно же, постоянная нацеленность на поиск доступных резервов, рациональная организация труда. Недостаток кадров, в частности, на маневровой площадке станции Кэушень, восполняется при выполнении трудоемких операций временным объединением монтеров пути двух действующих здесь бригад. Получается что-то вроде группового метода, благодаря которому удалось сменить рамные рельсы на стрелках 1,3,4,5,24; комплекты брусьев на стрелках 1 и 5. По указанию службы пути демонтирован подъездной путь №24. Надобность в нем отпала из-за отсутствия объемов погрузки-выгрузки у экономического агента. По этой же причине ведется демонтаж пути №10. Высвобождаемые таким образом материалы — подспорье для укрепления главных ходов.

Очень помогает делу крепкое организационное ядро в лице бригадиров со

стажем Сергея Епуре и Владимира Цуркана, а также молодых Сергея Катаной и Андрея Бурсука, окончивших Басарабьяскую дорожно-техническую школу. Большим опытом обладает дорожный мастер, который на транспорте уже 36 лет. Начинал монтером пути, был длительный период бригадиром, а в нынешней должности уже пятнадцатый год.

Поинтересовался условиями быта путевцев. Забота, проявляемая о них со стороны руководства дистанции пути, слов нет, немалая. В каждой бригаде имеются помещения, где можно подогреть и принять пищу, переодеться, хранить инструмент. Неплохая обеспеченность спецодеждой. И, тем не менее, останавливаться на этом нельзя, можно и нужно делать для людей еще больше.

Хотя до наступления холодов еще далеко, важно уже теперь обратить внимание на то, что в прошлую зиму бытовые помещения путевцев по Кэушень отапливались плохо, не работали душевые.

**Владимир ДОБРЯНСКИЙ**

**НА СНИМКЕ:** дорожный мастер Валерий Панькин относится к когорте беспокойных, неравнодушных к делу специалистов.



# Центр, дарующий здоровье



Василий МИТИЮК,  
главный врач Оздоровительного центра

**Наш Оздоровительный центр функционирует с ноября 2004 года — в этом году будет круглая дата. Здесь поправляют свое здоровье железнодорожники и члены их семей. Также реализуем путевки всем желающим, не связанным с железнодорожной отраслью. Основной принцип Оздоровительного центра — предоставление качественных медицинских услуг, доступных всем категориям населения Республики Молдова. Санаторное лечение проводится по четырем профилям: заболевания органов дыхания; заболевания желудочно-кишечного тракта; заболевания нервной системы; заболевания опорно-двигательного аппарата. Для этого Оздоровительный центр располагает всем необходимым: оснащен современным медицинским оборудованием. Высококвалифицированные специалисты Центра и ЦКБ проводят медицинские обследования, всевозможные качественные процедуры, дают необходимые консультации.**



**О**существляем несколько видов реабилитации пациентов: бальнеотерапию — ванны с экстрактами лечебных трав и морской солью, подводный душ-массаж; кинетотерапию; аэроионотерапию; грязелечение; фитотерапию; лечебный массаж; дозированное вытяжение позвоночника и вибрационный массаж; парафино-озокеритные аппликации; спелеотерапию. Кстати, этот вид реабилитации для пенсионеров и детей от 5 до 12 лет проводится бесплатно.

В течение 12 дней пациенты не только квалифицированно оздоравливаются, но и полноценно отдыхают. К их услугам — номера люкс, двухместные номера, оснащенные санузлами с душевыми, есть в палатах и телевизоры, подключенные к кабельной сети. То есть созданы все необходимые условия. Кроме того, имеются бильярд, бар, функционируют бассейн, сауна. Питание — пятиразовое. Можно принять Кавказские минеральные воды (Архыз, Нарзан, Ессентуки), кисловодный коктейль.

Разнообразные виды процедур предоставляет физиотерапевтическое отделение: ингаляции, магнитотерапию, фототерапию (лазеротерапию, ультрафиолетовое облучение), термотерапию и др.

Все виды услуг входят в стоимость путевки. VIP-номер стоит 8100 леев, одноместный номер — 5900 леев, а оздоровление и проживание в двухместном номере обходится пациенту в 5500 леев. Есть у нас и курсовое лечение. Также 12-дневное. Стоимость курсовки (без проживания и питания) — 1200 леев.

**К СВЕДЕНИЮ:** работающим железнодорожникам путевки выдаются в двухместные номера через отраслевой профсоюз бесплатно.

Я уже отметил, что обслуживают пациентов высококвалифицированные, опытные медицинские работники. Это — медсестра Гердан Надежда, медицинские сестры физиотерапевтического отделения Мотыган Татьяна, Ганя Ксения, массажист Тимотин Михаил; нельзя не отметить и старшую медсестру Стратулат Ларису, сестру-хозяйку Бабий Евгению. Большой груз ответственности по обеспечению нормального функционирования Оздоровительного центра лежит и на плечах заместителя главного врача по хозяйственной части Кырпа Владимира, главного бухгалтера Шерепера Оксаны и многих других, кто ежедневно участвует в оздоровлении наших пациентов, создании им полноценного отдыха, добросовестно и профессионально выполняет свои функциональные обязанности. Пользуясь случаем, поздравляю всех с Днем железнодорожника, желаю здоровья и благополучия!

Фото Юрия КОЗЛОВА



**■ ЭКОНОМЛЕННЫЕ  
СРЕДСТВА —  
В КОПИЛКУ ДОРОГИ**

## Всеми голова — хозяйский ПОДХОД

**Эксплуатация электрошпалоподбоек, электросверл и другого подобного оборудования часто сопряжена с повышенными нагрузками, что приводит к выходу из строя электродвигателей. Их ремонт на стороне стоит немалых денег.**

**В**от и задумались в Окницкой ПЧ-6, как организовать это дело в собственных механических мастерских. Или, вернее, возродить, потому что еще в 70-е годы тут функционировал целый специализированный участок, ремонтировавший электродвигатели для нужд почти всех дистанций пути бывшей тогда Одесско-Кишиневской железной дороги.

В отдельном помещении сохранились неплохо оборудованные рабочие места, за одним из которых застал электрообмотчика Валерия Барбуца (**на фото**). Обмотка проводов — операция сложная. Приходится иметь дело с очень тонкой проволокой — до 0,6-0,8 мм в диаметре. Не каждому под силу. А у Валерия Николаевича — большой практический опыт.

— Если учесть, что мы вынуждены ежегодно менять электродвигатели для одних лишь шпалоподбоек — до 40-50 штук, не считая другого инструмента, то благодаря ремонту в собственных условиях удается сберечь средств немало, — рассказал начальник ПЧ-6 Александр Бродский. — И это не единственный резерв экономии. В кузнечном цехе изготавливаются лапы для выдергивания костылей, ломы, маховые подбойки, приварные и штепсельные соединители для ремонтных целей. Ремонтируем мадерны, многое другое. Занялись ремонтом внутренней электропроводки козловой крана на погрузочно-разгрузочной площадке.

В дистанции пути недавно покрашены два мотовоза ДГКУ. И это тоже экономия, потому что качественная покраска предотвращает преждевременное ржавление металлических корпусов. Не залеживается на околотках и центральной усадьбе металлолом в виде вырезанных из рельсов остродельных кусков, а также ставших непригодными в связи с уходом от старой технологии крепления костылей, прокладок.

Особо следует остановиться на применяемой наплавке крестовины стрелочных переводов, которая после Окницы осуществляется ныне на станциях Вэлчинецкого направления. Стоимость новой крестовины — около 46-65 тысяч леев, а затраты на восстановление старой с продлением срока эксплуатации на три-четыре года не превышают и тысячи леев. Экономический эффект, как говорится, налицо.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА





## ■ СЕМЬИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

# Магистраль — их путеводная звезда

Долгие годы трудился заместителем начальника Бэлцкой ПЧ по искусственным сооружениям Владимир Тимофеевич Круглий — высочайшего класса специалист, порядочный, душевный, веселого и неунывающего нрава человек. Ныне его дело продолжает сын Алексей, который в свое время, после окончания ДИИТа, успел хорошо зарекомендовать себя в должности главного инженера, а теперь руководит дистанцией пути. Главные качества — компетентность в решении сложных технических и организационных вопросов, с которыми сталкивается предприятие в этот непростой для железной дороги период, умение находить взаимопонимание с коллегами — такими же, как и он сам, преданными путейскому делу специалистами.

На транспорте нашла свое призвание жена Алексея Владимировича — Елена Анатольевна, которая является главным инженером узловой станции Бэлць-Слобозия. Тоже выпускница ДИИТа. О ее работе можно услышать самые лучшие отзывы, и она специалист опытный, неравнодушный к порученному делу.

Следует заметить, таких трудовых тандемов, как супружеская чета Круглий, на нашей железной дороге немало. Это молодое поколение, на долю которого



выпала нелегкая, но благородная миссия дальнейшего развития отечественной магистрали.

**Влад ДОБРОВ**

**НА СНИМКЕ:** железная дорога стала путеводной звездой для супругов Круглий из Бэлць

**Иван МИКЛЕУШАНУ** — старший дорожный мастер 1-го участка ПЧ-3, награжденный знаком «Почетный железнодорожник», медалью «Meritul Civic», отметил в этом году 41 год работы в этой дистанции и 40 лет семейной жизни. Иван Николаевич вместе с супругой Дориной Георгиевной вырастили и воспитали 5 (!) сыновей, двое из которых стали путейцами, один работал в линейной транспортной полиции. У четы Миклеушану — 8 (!) внуков: 5 внучек и 3 внука, которые любят и гордятся такими дедушкой и бабушкой.

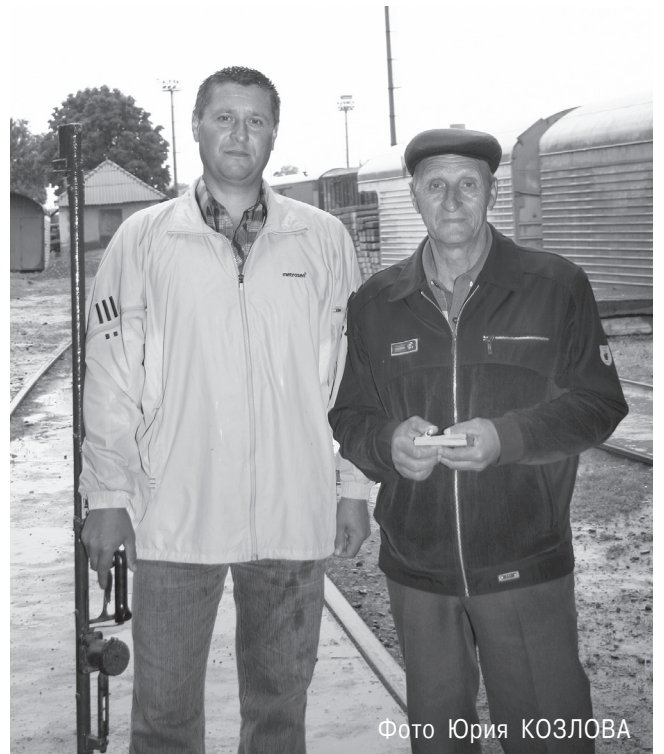


Фото Юрия КОЗЛОВА

## ■ ПРЕДАННЫЕ МАГИСТРАЛИ

# Путейское сословие Миклеушану

**Н**астоящим кладом профессионального опыта, народной мудрости и доброты, олицетворением трудолюбия и добросовестности руководство Басарабьской дистанции пути считает старшего дорожного мастера 1-го участка И.Н. Миклеушану. На протяжении всех лет работы в ПЧ-3 у коллектива, которым руководил и продолжает руководить Иван Николаевич самая лучшая балльность, самое высокое качество выполняемых работ по капитальному и текущему ремонту железнодорожного пути.

...На железную дорогу Молдовы Иван Николаевич пришел по примеру своего старшего брата Василия, который проработал в ПЧ-3 40 лет дорожным мастером околота №2. Оба начинали мастерами пути, оба добились профессионального роста и заслуженной оценки труда. Братья Миклеушану родом из села Миклеушень Ниспоренского района, однажды присягнув настоящей мужской профессии железнодорожника, остались преданными ей на всю жизнь.

По стопам Ивана Николаевича пошли его три сына. Вячеслав проработал в линейной транспортной полиции 15 лет. Сергей и Олег трудятся рядом с отцом в ПЧ-3 по 13 лет. Сергей — бригадир пути околота №3, и.о. дорожного мастера этого околота. Олег работает монтером пути IV разряда околота №3. Во всем сыновья равняются на

своего достойного отца и стараются походить на него. Так, например, самый старший из пяти сыновей — Сергей — постоянно совершенствует свое профессиональное мастерство, пройдя путь от монтера пути до и.о. дорожного мастера. Остальные два сына избрали дружной путь — не железнодорожный.

Дорина Георгиевна и Иван Николаевич Миклеушану, отмечая 40-летие своей супружеской жизни, рубиновую свадьбу, еще раз объединили свою большую и дружную семью. Кроме сыновей и невесток, поздравить «молодоженов»-юбиляров пришли их внуки: 14-летняя Алина и 12-летний Максим, 10-летняя Юлиана, 9-летний Станислав, 6-летние Вета и Даша и 2-летний Денис.

Одна семья — 20 человек! Далеко не каждый может таким похвастаться. И это не вся династия Миклеушану. Если придут еще брат Василий Николаевич со своей супругой, сыновьями и четырьмя внуками, то это — настоящее человеческое счастье. А Иван Николаевич убежден, что главное в жизни человека — это его работа и его семья.

**Лилиана НИКИФОРОВА**

**НА СНИМКЕ:** старший дорожный мастер 1-го участка ПЧ-3 Иван Николаевич Миклеушану и его старший сын, бригадир пути, и.о. дорожного мастера околота №3 Сергей Миклеушану.

## ■ ХОРОШИЙ ОПЫТ



# Книга Почета на станции Злоць

**Стремительно летит время, сменяя поколения железнодорожников. И спросишь бывало молодого работника того или иного участка о том, кто трудился лет двадцать-тридцать до него, а он лишь руками разведет в недоумении: не ведаю, мол. На южной станции Злоць все по-другому, потому что память хранит толстая книга в твердом переплете.**

**Н**ачатая в ней еще в 1957 году летопись трудовых дел местного движенического коллектива представляет собой ныне из-за ослабления стимулов морально-поощрения скорее историческую ценность. Листаю пожелтевшие страницы — и уже первые записи пробуждают неподдельный интерес. Вот имена и фотографии лучших тружеников той

поры: ДСП Дмитрий Михайлович Эйтулес, Маркиан Васильевич Данилов, Дмитрий Николаевич Бобиков, старший рабочий Ефрем Александрович Гуцан. Этих замечательных людей, к сожалению, уже нет в живых, но книга напоминает, что и они трудились в свое время на станции, обеспечивая безопасность движения поездов.

Добрые трудовые традиции, заложенные предыдущими поколениями, продолжают нынешние специалисты станции. Это возглавляющая уже несколько лет коллектив местных движеницев, а вообще работающая еще с 1977 года в качестве ДСП выпускница училища имени Федько Василиса Караман. Пятнадцать лет несет дежурства за пультом Светлана Лянка, восемь — Лариса Гуцу. По пять лет стажа — у ДСП Инны Чебан и Елены Кужба. Нужно назвать станционную рабочую Валентину Грицко, отвечающую за порядок в помещениях и на территории. Тесные контакты в обеспечении безопасности движения работники станции поддерживают с дорожным мастером путейского околота Василием Грековым, электромехаником СЦБ Александром Табакарем. Все очень дружны, привыкли делить вместе и радости, и невзгоды.

И если в Книге Почета еще много свободных страниц, то почему бы не продолжить их заполнение новыми именами, подумалось мне. Более того, было бы неплохо, если бы добрую традицию переняли коллективы остальных станций нашей магистрали.

**Владимир ДОБРЯНСКИЙ**

**НА СНИМКЕ:** с Книгой Почета — ДСП станции Злоць Инна Чебан.

Фото Юрия КОЗЛОВА

## Память в сердце храним



В коллективе Бендерского Мостостроительного поезда №1 чтут память о тех, кто стоял у истоков становления этого подразделения. В личном архиве начальника МП-1 С.С.Северина хранится немало фотографий той давней поры. На любезно предоставленном редакции фото, которому без малого 30 лет, объектив запечатлел группу командиров путевого хозяйства Бендерского железнодорожного узла во время проведения замены металлического пролетного строения моста длиной 88 м на участке Кишинев—Бендеры в 1986 году. В центре снимка — начальник Мостопоезда №1 Чайников В.П., справа от него — его заместитель Руфеев П.П. и представитель службы, слева — главный инженер МП-1 Андросов В.Е. (в каске), инженер по охране труда Чебаков В.М. и главный инженер ПЧ-2 Мартыненко А.П.

**Александр НИКИФОРОВ**



## ■ ПРОФЕССИЯ РОДОМ ИЗ ДЕТСТВА

# Его преимущество — преданность делу

**Наверное, не многие слышали о такой профессии, как поездной электромеханик. Но без специалистов, владеющих ею, не обходится ни один рейс пассажирских составов. Вот и Владимир Кузняк сопровождает в этом качестве поезда дальнего сообщения еще с 1985 года. Причем последние пятнадцать лет работает в бригаде Виталия Германского на направлении Кишинев—Санкт-Петербург.**

— Мне очень повезло, что судьба связала именно с этим коллективом, — говорит. — Его руководитель — специалист, душой болеющий за дело, знает, чем «дышит» каждый вагон, тщательно проверяет его техническое состояние перед выездами. Сплоченностью, аккуратностью, любовью к порядку отличаются проводники.

А началась трудовая биография Владимира Ивановича на транспорте значительно раньше — еще в 1974 году. После окончания Одесского железнодорожного техникума — механик АРВ в ПТО Кишинэу от ВЧД-2. Позже был переведен по производственной необходимости диспетчером рефрижераторного отдела. Там познакомился с бывшим поездным электромехаником, который рассказывал с большим интересом о полной романтики специальности. Поездной электромеханик — это не просто электрик, как может показаться на первый взгляд, а по сути — специалист широкого профиля. Отвечает фактически за все, связанное с состоянием вагонов — отопление, водоснабжение, ходовую часть, тормозную систему и т.д. Это не могло не «зажечь» парня. Он устраивается по переводу в столичное вагонное депо, и с той поры трудовые будни проходят под стук вагонных колес. О высокой квалификации электромеханика свидетельствует тот факт, что в свое время за образцовое состояние вагонов в пути следования был награжден именными часами министра путей сообщения СССР. 27 лет беспрерывно сопровождает поезд с комиссией, выезжающей на весенние и осенние осмотры. За период работы подготовил почти тридцать



Фото Юрия КОЗЛОВА

поездных электромехаников, «обкатывая» их в ходе производственной практики.

Следует также отметить, что Владимир Иванович — представитель целой железнодорожной династии. Еще в далеком послевоенном 1947 году приехала трудиться на Молдавскую магистраль по распределению после Тамбовского железнодорожного техникума мать Анна Юлиусовна. Была инженером техотдела вагонного депо на станции Кишинэу. Отец Иван Николаевич попал на это же предприятие, окончив фабрично-заводское училище. Трудился электросварщиком, плотником, а когда получил диплом об окончании Одесского железно-

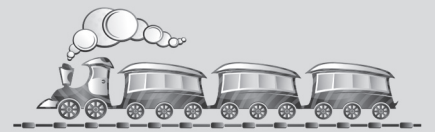
дорожного техникума, назначили мастером сборочного цеха. Рационализатор. Одним из первых в республике научился сваривать алюминиевые детали. У него было немало учеников, значительная часть которых до сих пор трудится на железной дороге. И стоит ли удивляться, почему сын тоже пошел по родительским стопам? Имея перед глазами такой пример, он не мог поступить иначе. Еще с детства проникся любовью к «железке», которая, пролекая недалеко от дома, каждодневно напоминала о себе тепловозными гудками, деловым ритмом, подпитывая мальчишескую мечту о дальних, неизведанных дорогах.

А время летит. Теперь уже сын Владимира Ивановича Олег, окончивший АТИК, трудится на пассажирско-технической станции ДОПа. Восемь лет. Пока слесарь-электрик, но амбиций парню не занимать. Он хочет достигнуть того же профессионального роста, что и дедушка, отец. В целом, если подсчитать, трудовой стаж железнодорожной династии Кузнецов составляет 132 года.

Владимир Иванович — не просто отличный специалист. Коллеги знают его также как человека разносторонних способностей, не связанных с профессией. Прекрасный, хорошо эрудированный собеседник, вызывающий уважение глубокими, взвешенными суждениями о жизни. Когда годов было поменьше, руководил вокально-инструментальным ансамблем вагонного депо, организовывал дискотеки, играл на гитаре. Активно участвовал в соревнованиях по спортивному ориентированию среди коллективов железной дороги. Увлекается техническим творчеством, фотографией, любит коллекционировать предметы из железнодорожного обихода прошлого. Таким людям никогда не скучно, они не привыкли унывать, открывая для себя в больших и малых делах источник оптимизма, светлой веры в окружающих людей.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

## Слово детям



**АДЕЛИНОЧКА, 3,5 года — внучка водителя МП-1 Анатолия Плешка:**

— Поздравляю своего любимого дедушку Толю с Днем железнодорожника! Желаю ему крепкого здоровья, счастья, хороших дорог и зеленого света на светофорах; зарплаты, которой хватало бы и мне на нарядные платья, игрушки и сладости.



\*\*\*



**Дети и внуки Тищенко:**

— Поздравляем своего папу — Тищенко Юрия Ивановича — и дедушку — Тищенко Ивана Николаевича, работников Бендерского локомотивного депо с Днем железнодорожника! Желаем им крепкого здоровья, успехов в работе и высокой зарплаты. Мы гордимся вами!

\*\*\*



**АНАСТАСИЯ, 8 лет — дочь инженера по организации и нормированию труда Натальи Викторовны и начальника ППВ Унгень Вячеслава Корней:**

— Поздравляю с праздником — Днем железнодорожника своих папу и маму, а также — дедушку и бабушку. Здоровья им и хорошей работы!

\*\*\*



**ВАРВАРА, 5 лет, и КИРИЛЛ, 4 года — внуки машиниста ТД Окница Александра Николаевича и товаро-билетного кассира ст. Вэлчинец Людмилы Васильевны Филипчук:**

— У наших дедушки и бабушки большой праздник — День железнодорожника. Мы поздравляем и желаем им здоровья. Мы их уважаем и любим!

ПОЧЕТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК



## Вагоны стали судьбой

реальность немало творческих задумок. А сколько их еще впереди!

Год нынешний можно назвать одним из самых напряженных. С одной стороны, ужесточились требования к состоянию грузовых вагонов в железнодорожном пространстве стран СНГ, а с другой — многие из них на грани истощения заводского ресурса, и нужны дополнительные усилия, чтобы продлевать сроки

эксплуатации. Известные трудности создает дефицит колесных пар, тележек. Но работа по ремонту не стоит на месте — и это самое главное.

Трудится Виталий Николаевич в депо уже почти четверть века, и вагонное дело настолько прочно вошло в жизнь, что без него и родного коллектива себя не мыслит. А ведь до этого учился на движущем, окончил железнодорожный техникум с отличием. Решающим оказалось то обстоятельство, что для молодого выпускника не нашлось вакантной должности на узловой станции Бэлць-Слобозия. Другой опустил бы руки, а он, проявив характер, круто поменял профессию. И, наверное, в том был указующий перст судьбы, так как теперь ни-

сколько не жалеет о произошедшем. Ведь попал в настоящую рабочую среду, где открывался простор инициативе, творческому приложению сил.

Трудовая закалка началась с самого сложного на предприятии участка — сборочного цеха. Оттуда, где вагоны, находящиеся на ремонтных позициях, озаряются огненными сполохами электросварки, а под сводами производственного корпуса шумят непрерывно мостовой кран, перенося тяжелые узлы и детали. Бригадир, мастер с совмещением в своей смене на протяжении почти года функции приемщика. Далее — мастер соседнего колесно-роликового цеха, и.о. старшего мастера. Не забывал о дальнейшем профессиональном росте, обучаясь на заочном отделении АТИКА.

За добросовестный труд и высокое чувство ответственности Виталий Ветринок был награжден в свое время именными часами начальника магистрали. А в прошлом году ему вручен знак «Почетный железнодорожник». В подтверждение значимости той работы, которую выполняет вместе с коллегами.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

**НА СНИМКЕ: заместитель начальника ВЧД-3 по ремонту Виталий Ветринок.**



## Не обошлось без железнодорожников

В 1923 году скульптору Александру Плэмэдялэ было предложено разработать проект памятника Штефану чел Маре. В поисках портрета Штефана он объездил множество монастырей, пока в одном из них — Хуморском, на территории современной Румынии, не обнаружил миниатюру, датированную 1475 годом, ценность которой была в том, что художник писал Штефана с натуры. Это изображение Плэмэдялэ взял за основу для работы над портретом. Окончательный вариант памятника Штефану Вели-

## СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ ДОРОГИ

кому был готов уже в 1924 году, а в 1925 году он был отлит в Бухаресте из бронзы. Открытие памятника состоялось только через три года, в 1928 году.

В настоящее время памятник стоит на том самом месте, на котором его открыли в 1928 году — на углу проспекта Штефана чел Маре и улицы Митрополита Гавриила Бэнулеску-Бодони, у входа в городской сад «Штефан чел Маре».

Интересна история последнего водружения памятника на нынешнее историческое место. К этому приложили свои рабочие руки труженики Молдавской магистрали.

Бронзовая статуя господаря Молдавского княжества Штефана Великого была обнаружена в румынском городе Крайова ученицей Плэмэдялэ молдавским скульптором Клавдией Кобизевой, экспертом по изобразительному искусству. Летом 1945 года по железной дороге скульптура была возвращена в Кишинев.

Начальник дороги получил специальное распоряжение от правительства республики об установке памятника. Работа была поручена коллективу кишиневского восстановительного поезда, располагавшему соответствующими техническими средствами. Бережно и умело, работая без перерыва с полудня 21-го до утра 22-го августа, начальник поезда И.И.Кирпиков, его заместитель Б.И.Фомин, машинисты подъемного крана И.Е.Ромм и П.И.Лазарев, такелажник С.И.Бонин и др. — переправили с вокзала и водрузили статую господаря на постамент в парке в центре Кишинева.

## Школа-интернат для детей работников железной дороги



Бывшая школа-интернат находится на углу нынешних улиц Митрополита Дософтея и Петру Мовилэ. Также в нем могло находиться и управление железных дорог.

В этом великолепном и сохранившемся до нас здании сейчас располагается главное управление по делам образования, молодежи и спорта.

## Водно-спортивный комплекс «Железнодорожник»



В конце 30-х годов бывший примар города Кишинева Николае Бивола соорудил за железной дорогой настоящий плавательный бассейн с пляжем — так называемый шtrand. Вода подавалась с боль-

шой глубины и все время менялась. Берега были засыпаны песком, оборудованы кабины-раздевалки, работал буфет. Весь Кишинев был там. Особенно любила этот шtrand молодежь. Но, случилось, и тонули, так как часть бассейна была глубокой. Был такой случай: студент-спортсмен Д.Иванцес заключил пари, что простоят час под сильной струей воды, которая постоянно была, снабжая бассейн. Он выиграл пари, но через несколько дней умер от сильнейшей ангины, вызванной переохлаждением.

Шtrand Бивола сохранился до наших дней. Сегодня он не принадлежит железной дороге. О бывших хозяевах бассейна — железнодорожниках — сегодня напоминает его название «Локомотив».

## ПОЗДРАВЛЯЕМ!



От души желаем счастья,  
Много, много лет,  
Ну а главное — здоровья,  
Ведь дорожке его нет!

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкой дистанции электроснабжения поздравляют с днем рождения электромонтера Шолдэнештского района электроснабжения **РОТАРЬ Андрея Викторовича**.

— Наши искренние пожелания крепкого здоровья, благополучия, успехов в труде и исполнения всех заветных желаний!

23 июля у бывшего начальника Бэлцкого вагонного депо **Виктора Алексеевича КОВАЛЯ** был ЮБИЛЕЙ. Поскольку в этот день наша газета по графику не выходила, мы сегодня публикуем поздравление администрации и профсоюзного комитета юбилару:

Без лишних слов, без лишних фраз,  
С глубоким чувством уваженья,  
Позвольте нам поздравить Вас  
С днем светлым Вашего рожденья!  
Что пожелать Вам в этот день,  
Каких же благ, какого счастья?  
Чтоб никогда не унывать,  
Не знать болезней и несчастья;  
Чтоб Вы не знали никогда  
Ни огорчений, ни печали,  
Чтобы товарищи, друзья  
С улыбкой всюду Вас встречали!

**НА СНИМКЕ: В.А.Коваль (справа) вручает Почетную грамоту электросварщику Г.М.Цыбырны (2005 год).**

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяского рефрижераторного вагонного депо поздравляют с 55-летием техника **КИСЕЛАРЬ Наталью Федоровну**, токаря **ЧЕБОТАРЬ Николая Георгиевича**; с 60-летием — механика резерва **ФЕДОРЕНКО Юрия Викторовича**, водителя **КАТРАНЮК Михаила Федоровича**.

Коллектив станции Сипотень от всей души поздравляет с днем рождения билетного кассира **БЫНЗАРУ Наталью Валентиновну**.

Храни тебя судьба  
От тяжкого недуга,  
От злого языка,  
От мелочного друга,  
И дай тебе Господь,  
Коль это в его власти,  
Здоровья, долгих лет  
И много-много счастья!

Администрация и профком локомотивного депо Басарабьяска поздравляют с днем рождения машинистов **МУТАФ И.И., ЕШАНУ В.Ф.**; слесарей **ШМАТОВА В.А., ЧЕБАН Д.Г.**; дежурную бригадного дома **ТОФАН В.И.**

— Примите наши искренние пожелания здоровья, добра, радости, благополучия и уверенности в завтрашнем дне вам и вашим семьям! Успехов в вашем труде и исполнения всех желаний!

Администрация и профсоюзный комитет ДОПа поздравляют с ЮБИЛЕЕМ начальника поезда **ГЕРМАНСКОГО В.Н.** — Пусть эта прекрасная дата станет продолжением всех добрых перемен, которых будет еще очень много на Ва-



Виталий Германский

шем жизненном пути! Здоровья Вам, семейного благополучия и отличного рабочего настроения!

Администрация и коллектив Басарабьяской дорожной технической школы поздравляют с днем рождения **ОБОРОЧАНУ Лилию Васильевну** и **ОНОПРИЕНКО Виталия Яковлевича**.

Мы поздравляем вас  
И в жизни главного желаем:  
Здоровья, радости, веселья,  
Любви, тепла и много, много лет!

Коллектив и администрация Басарабьяской дистанции электроснабжения поздравляют с 35-летием электромонтера ремонтно-ревизионного участка **ДОБРОВОЛЬСКОГО Вячеслава Георгиевича**.

Желаем солнечного света,  
Гостей за праздничным столом!  
Пусть будет Ваша жизнь согрета  
Любовью, радостью, теплом!

Коллектив ЭЧС-2 поздравляет с днем рождения экономиста ЭЧ-1 **ПРОНСКУЮ Екатерину Викторовну**.

Желаем жить без огорчений,  
Без обид и без утрат,

Чтоб хорошее здоровье,  
Было лучше всех наград!

\*\*\*

Родные, близкие, друзья, коллеги по работе сердечно поздравляют с днем рождения начальника станции Тырнова **МУНТЯНУ Татьяну** и желают ей здоровья, благополучия, успехов в работе, исполнения всех, или хотя бы большинства, задумок и желаний.



Тонко  
подмечено

НЕСКОЛЬКО ПРИЗНАКОВ  
ТОГО, ЧТО ТЫ —  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК:

- по ночам тебя мучают кошмары про проезд запрещающего или взрез стрелки;
- расстояние ты измеряешь в пикетах;
- дома при отключении электричества звонишь энергодиспетчеру;
- на огороде вместо картошки закапываешь кабели;
- когда к 8 не успеваешь домой, берешь у мужа (жены) приказ на продление режима;
- тебя конкретно напрягает слово «окно»;
- стоя в пробке, думаешь: «А может, по неправильному рвануть?»
- ДСП — это НЕ древесно-стружечная плита;
- ты четко знаешь, что вагон не может быть «пустой» или «полный», он может быть только «порожний» или «груженный»;
- ты четко знаешь, что у поезда не может быть «конца» или «начала», может быть только «хвост» и «голова»;
- даже если ты мужчина, тебя все равно имеют как минимум два раза в год: весной и осенью;
- слово «объезд» у тебя не ассоциируется с ремонтом шоссе.