



# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 38 (5800) 10 сентября 2014 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.



■ С СЕЛЕКТОРНОГО СОВЕЩАНИЯ

## Безопасность движения поездов и дисциплина труда – процессы взаимосвязанные

**Итоги работы Молдавской железной дороги за август и 8 месяцев 2014 года подвел 8 сентября т.г. на очередном селекторном совещании и.о. генерального директора Сергей Петрович ТОМША.**

Разговор на совещании руководитель магистрали начал с подробной информации о финансово-экономической ситуации на дороге. Она по-прежнему остается сложной, несмотря на некоторое улучшение объемных показателей по сравнению с прошлым месяцем.

В августе 2014 года ожидаемый объем работы в приведенных тонно-километрах составит 140,5 млн, что меньше плана на 8,5 % и на 14,5 % ниже отчета августа 2013 года. Тарифный грузооборот составил 115,5 млн тонно-километров, или 3,73 млн тонно-километров в сутки, т.е. невыполнен к плану на 7,5 %, а к отчету августа 2013 года – на 14,1 %.

Выполнение пассажирооборота за август 2014 года к плану ожидается на уровне 86,8 %, т.е. 25,0 млн пассажиро-километров, а к уровню августа 2013 года выполнение составит 83,9 % из-за снижения пассажиропотока в прямом сообщении.

План по отправлению грузов в августе выполнен на 109,3 %, т.е. при плане 167,4 тыс. тонн выполнение составит 182,9 тыс. тонн, а в сравнении с отчетом августа 2013 года отправлено грузов на 16,8 % меньше (на 37,0 тыс. тонн).

Прием груженого потока за август в среднем в сутки при плане 212 вагонов составил 284 вагона, т.е. ежесуточно принималось на 72 вагона больше. Сдача груженого потока в среднем в сутки при плане 207 вагонов составила 273 вагона, т.е. больше плана на 66 вагонов.

Выполнение качественных показателей по использованию вагонов и локомотивов в августе т.г. ожидается следующим образом:

- оборот грузового вагона при плане 9,30 сут. составил 7,44 сут., т.е. ускорен на 1,86 сут.;
- среднесуточная производительность грузового вагона при плане 1443 т-км нетто составила 1331 т-км нетто;
- участковая скорость движения грузовых поездов при плане 33,0 км/ч составила 33,7 км/ч;
- техническая скорость движения грузовых поездов при плане 37,5 км/ч составила 37,0 км/ч;

- средняя статическая нагрузка на вагон при плане 61,36 тонны составила 64,21 тонны;
- средний вес грузового поезда при плане 2350 тонн составил 2532 тонны;
- среднесуточный пробег локомотива при плане 420 км составил 420,5 км;
- среднесуточная производительность локомотива при плане 775 тыс. т-км брутто составила 797,1 тыс. т-км брутто.

Среднемесячная заработная плата за август т.г. составит по дороге 4097,95 лея, что на 18,6 % больше, чем в августе 2013 года. По перевозкам – 4131,11 лея, на 15,8 % больше, чем в прошлом году.

Доходы от перевозок за август т.г. ожидаются на уровне 91,6 млн леев – невыполнение составило 7,8 млн леев к плану.

Расходы по перевозкам ожидаются в сумме 97,3 млн леев, что на 3240 тыс. леев меньше плановых.

По чистому результату в августе 2014 года ожидается убыток в сумме 550,0 тыс. леев, в том числе по перевозкам ожидается убыток в сумме 5,7 млн леев. По подсобно-вспомогательной деятельности прибыль ориентировочно составит 10,0 млн леев; по инвестиционной деятельности ожидается прибыль в сумме 1650 тыс. леев.

**За 8 месяцев 2014 года** ожидаемый объем работы в приведенных тонно-километрах составит 924,2 млн тонно-километров, что меньше плана на 9,4 % и на 6 % меньше факта прошлого года. Тарифный грузооборот невыполнен к плану на 6,6 %, а к факту прошлого года – на 2,1 % и составил 744,1 млн тонно-километров или 3,06 млн тонно-километров в сутки.

Выполнение пассажирооборота за 8 месяцев 2014 года к плану ожидается на уровне 80,7 %, или 180,1 млн пассажиро-километров, а к уровню 8 месяцев 2013 года выполнение составит 80,4 % из-за снижения пассажиропотока в прямом сообщении.

План по отправлению грузов за 8 месяцев 2014 года выполнен на 112,0 %, т.е. при плане 1063,3 тыс. тонн выполнение составит 1191,5 тыс. тонн, а в срав-

нении с аналогичным периодом прошлого года выполнение увеличилось на 48,5 %.

Прием груженого потока в среднем в сутки при плане 223 вагона составил 236 вагонов, т.е. ежесуточно принималось на 13 вагонов больше.

Сдача груженого потока в среднем в сутки при плане 228 вагонов составила 239 вагонов, т.е. больше плана на 11 вагонов.

Качественные показатели по использованию вагонов и локомотивов за 8 месяцев т.г. выполнены следующим образом:

- оборот грузового вагона при плане 9,46 сут. составил 8,75 сут., т.е. ускорен на 0,71 сут.;
- среднесуточная производительность грузового вагона при плане 1179 т-км нетто составила 1094 т-км нетто;
- участковая скорость движения грузовых поездов при плане 33,5 км/ч составила 33,9 км/ч;
- техническая скорость движения грузовых поездов составила 38,0 км/ч, т.е. на уровне плана;
- средняя статическая нагрузка на вагон при плане 56,84 тонны составила 59,79 тонны;
- средний вес грузового поезда при плане 2373 тонны составил 2430 тонн;
- среднесуточный пробег локомотива при плане 430 км составил 430,9 км;
- среднесуточная производительность локомотива при плане 795 тыс. т-км брутто составила 801,9 тыс. т-км брутто.

Среднемесячная заработная плата за 8 месяцев этого года составит 3431,32 лея, по перевозкам – 3493,3 лея.

Доходы от перевозок за 8 месяцев т.г. ожидаются на уровне 625 млн леев.

Расходы по перевозкам ожидаются в сумме 736,5 млн леев, что на 47 млн леев меньше плановых.

По чистому результату за 8 месяцев 2014 года ожидается убыток в сумме 66,9 млн леев, при плановой прибыли 8,5 млн леев. В том числе по перевозкам ожидается убыток в сумме 111,5 млн леев (по плану – убыток 108,2 млн леев). По подсобно-вспомогательной деятельности прибыль ориентировочно составит 60,9 млн леев, при плане 50,9 млн леев; по операционной деятельности ожидается убыток в сумме 7,4 млн леев при плановой прибыли 40,5 млн леев. На чистый результат повлияли: отказ от аренды грузовых вагонов и убыток в сумме 19 млн леев по финансовой деятельности из-за большой курсовой разницы между



**ПЕРВЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТЕРМИНАЛ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ЖИДКИХ ГРУЗОВ СДАН В ЭКСПЛУАТАЦИЮ В ДЖУРДЖУЛЕШТЬСКОМ ПОРТУ**

В Международном порту Джурджулешть сдан в эксплуатацию первый железнодорожный терминал для перевозки жидких грузов. Совмещенная колея соединит Молдову с ЕС. В церемонии открытия участвовали министры транспорта и экономики.

Как отметил министр транспорта и дорожной инфраструктуры РМ Василе Ботнар, начало поставок железнодорожным транспортом горюче-смазочных материалов из Румынии – очень выгодно. Отрадно, что данный вид транспорта развивается. С помощью порта у нас есть выход на все страны мира, в акваторию Черного моря.

евро и молдавским леем по взятым ранее кредитам.

Анализируя состояние безопасности движения поездов, охраны здоровья и безопасности труда, Сергей Петрович назвал эти два аспекта основополагающими в ежедневной работе всех предприятий магистрали. В продолжении разговора об основных задачах коллектива дороги руководитель СФМ призвал к экономии эксплуатационных расходов, к проявлению ответственности за сохранность оборудования.

Нынешнее селекторное совещание подвело итог последнего летнего месяца. Впереди – осенне-зимний период работы магистрали, подготовка к которому уже идет полным ходом на дороге.

Ирина КРАЕВСКАЯ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

НАЗНАЧЕНИЯ

Приказом и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдова» на должность начальника службы материально-технического обеспечения с 5 сентября 2014 года назначен Валерий КАННА.



■ ПОДГОТОВКА К ЗИМЕ – НА ПОВЕСТКЕ ДНЯ

Движенцы узловой станции Бэлць-Слобозия ожидали проведения капитального ремонта здания вспомогательной маневровой вышки №1 давно. И вот теперь он, можно сказать, в стадии завершения. Строители во главе с мастером Владимиром Сазоненко из Бэлцкого про-рабского участка НГЧ еще раз доказали делом, что им многое под силу.

## Работы – в стадии завершения

Произведена наружная штукатурка. Качественно отделаны стены в помещении с пультом. Заменены окна, а значит в зимний период дежурным операторам больше не придется страдать от холода и сквозняков.

Готова к эксплуатации отопительная система административно-бытового здания станции. Теплоноситель в нее будет поступать с узловой котельной.

Местные движенцы надеются, что в план дорожного строительства на следующий год будет вклю-

чен и капитальный ремонт здания еще одного вспомогательного в организации маневровой работы объекта – МП-4, расположенного в горловине со стороны железнодорожного переезда.

Владимир ОСТАПЕНКО

НА СНИМКЕ: обновленный нынче вид у здания МВ-1.

Фото автора



## ■ ОБСУЖДАЕМ УСТАВ ПРОФСОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ МОЛДОВЫ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

**В раздел 5 — полномочные органы Профсоюза железнодорожников:**

5.1. Высшим органом Профсоюза железнодорожников является съезд, созываемый один раз в пять лет.

5.2. Внеочередной съезд может созываться по требованию не менее одной трети членов Совета профсоюза путем сбора подписей или не менее одной трети первичных профсоюзных организаций, по решению их собрания (конференции), представляющих не менее одной трети членов профсоюза в срок не более 60 календарных дней. При формировании рабочих органов съезда решения принимаются открытым голосованием при наличии кворума.

5.3. Определяет цели, задачи Профсоюза, приоритетные направления деятельности на очередной отчетный период, утверждает программу деятельности Профсоюза.

5.4. Заслушивает и утверждает отчеты о деятельности Совета профсоюза, контрольно-ревизионной комиссии Профсоюза.

5.5. Утверждает и вносит изменения в Устав.

5.6. Утверждает Положение о контрольно-ревизионной комиссии Профсоюза.

5.7. Избирает Совет профсоюза по норме, установленной Советом проф-

союза, контрольно-ревизионную комиссию и ее председателя.

5.8. Избирает председателя, заместителя(лей) председателя Профсоюза.

5.9. Принимает решение о прекращении деятельности Профсоюза.

5.10. Рассматривает любой вопрос деятельности Профсоюза в соответствии с действующим законодательством, настоящим Уставом.

5.11. Может передать часть своих полномочий Совету профсоюза, кроме предусмотренных пунктами 5.4.1, 5.4.2, 5.4.4, 5.4.5, которые являются исключительной компетенцией съезда.

5.12. В период между съездами по решению Совета профсоюза созывает конференцию.

Конференция проводится через 2,5 года после проведения отчетного съезда Профсоюза.

### 6. Конференция профсоюза:

6.1. Заслушивает и утверждает отчеты о работе Совета профсоюза, контрольно-ревизионной комиссии Профсоюза.

6.2. Рассматривает ход реализации программы деятельности Профсоюза, вносит в нее изменения и дополнения.

6.3. В случае необходимости вносит изменения в Устав профсоюза, при изменении законодательства.

**Наряду с борьбой за обеспечение безопасности движения, экономическая составляющая является одной из самых главных в работе коллектива Бэлцкого ТЧ-4, обслуживающего северный тяговый участок магистрали.**

## С ХОЗЯЙСКИМ ПОДХОДОМ

С начала года отмечено перевыполнение плана перевозок (брутто). И в этом немалая заслуга не только эксплуатационников, но и тех, кто готовит технику в рейсы. Уже тот факт, что удалось не допустить на ремонт перепростоев магистральных и маневровых тепловозов, свидетельствует о многом.

Благодаря хозяйскому подходу, хорошо налаженному контролю полученная экономия эксплуатационных расходов, электроэнергии, воды, рационально используются горюче-смазочные материалы. Находящаяся на балансе локомотивного депо узловая котельная потребила на 204,8 тысячи кубометров природного газа меньше, чем предусматривалось доведенным лимитом.

Ныне перед специалистами предприятия стоит задача подготовить вверенные сложное хозяйство и технику так, чтобы и в период предстоящих холодов работать с меньшими затратами все дорожающих энергоресурсов.

**Влад ДОБРОВ**

**НА СНИМКЕ: умело эксплуатирует маневровый тепловоз машинист Виктор Пурчел, работающий в ТЧ-4 с 1988 года.**

Фото автора



## ИДЕТ ПОДГОТОВКА К ЗИМЕ Столичные путейцы круглогодично обеспечивают безопасность движения поездов

**Вот и минула первая декада первого месяца осени. А о подготовке Кишиневской дистанции пути к работе в предстоящий осенне-зимний период руководство ПЧ-1 начало проявлять заботу еще в знойные летние дни, памятуя о древней народной мудрости «Готовь сани летом!». Именно летом, как и в предыдущие годы, в столичной дистанции пути была создана комиссия из главных специалистов ПЧ-1 под руководством начальника дистанции, Почетного железнодорожника Анатолия Фрикэцела, по подготовке хозяйства к работе в холодное время года.**

**Т**радиционно были составлены «Мероприятия по подготовке объектов путевого хозяйства ПЧ-1 к работе в осенне-зимний период 2014-2015 гг.». Руководствуясь ими, а также Программой усиления безопасности движения поездов, здесь производятся все необходимые работы: проверка состояния подъездных путей, находящихся на балансе ПЧ-1, перезаключение договоров с руководителями структурных подразделений на предмет очистки закрепленных за ними железнодорожных путей от снега, проверка состояния осветительной аппаратуры в горловинах станций. Планируется перевести всю осветительную аппаратуру на энергосберегающие лампы, дающие более яркий свет.

Проведены ревизия и ремонт отопи-

тельных печей на околотках и переездах; все они благоустраиваются.

Для обеспечения безопасности движения поездов в Кишиневской дистанции пути выполнены следующие работы: капитальный ремонт 7-го пути на станции Петрешть — 0,905 км; подъемочный ремонт перегона Берешть—Унгень — 1,3 км; средний ремонт перегона Унцешть—Пырлица — 0,9 км. Планируется выполнить капитальный ремонт: 1-го пути на станции Вистерничень; перегон Корнешть—Пырлица 1640-1641 км, а так же средний ремонт перегона Унцешть—Пырлица 1650-1651 км. Для отмены ограничения скорости ведутся усиленные работы на перегонах Гидигич—Стрешень 1577 км, Унцешть—Унгень 1655-1658 км.

Для разрядки кустовой гнилостности шпал с начала весеннего осмотра по

главному ходу и на станционных путях уложено 3596 шпал, в т.ч. новых железобетонных — 2208, старогодных железобетонных — 681, новых деревянных — 558, старогодных деревянных — 149. При этом, из-за отсутствия материалов верхнего строения пути проведены работы по разрядке только 830 «кустов» негодных шпал. Планируется произвести смену переводных брусьев, для чего уже получены шесть комплектов. Шпалами, снятыми в процессе капитального ремонта 7-го пути на станции Петрешть, будут укрепляться пути №5 и №1 на этой же станции.

Для устранения угрозы подтопления земполотна произведена установка водоотводных лотков на 1631 км ПК10 — 1632 км ПК1.

— У хорошего хозяина, — сказал, в частности, начальник Кишиневской дистанции пути Анатолий Фрикэцел, — должна быть в надежном состоянии любая техника, даже та, которая используется редко, например, в экстренных случаях. Речь идет о снегоочистительных машинах. Поддерживать в рабочем состоянии технику, возраст которой превышает 30

лет, — задание непростое. Особенно в условиях изношенности деталей и дефицита запчастей. В данный момент начат капитальный ремонт снегоуборочной машины, находящейся на балансе ПЧ-1.

Среди многочисленных задач, которые необходимо решить руководству ПЧ-1 до начала зимы, — обучение перевозчиков, утепление помещений, заготовка топливных ресурсов, обеспечение зимней спецодеждой и спецообувью, создание необходимого запаса инвентаря — веников, лопат и скребков. В Кишиневской дистанции пути есть хороший опыт заготовки веников из выращенного собственными силами сорго. Этим занимается участок лесозащитных сооружений. Ежегодно участок изготавливает веники из сорго и мётлы из хмыза, необходимые для очистки от снега стрелочных переводов, железнодорожных путей и территорий. Своим качеством веники и мётлы, изготовленные железнодорожниками, не отличаются от тех, что закупаются у сторонних организаций. Зато их себестоимость значительно ниже. Также участок лесозащитных сооружений обеспечивает дровами на отопительный сезон станции, околотки, здания переездов. Регулярно производит санитарную вырубку деревьев, угрожающих безопасности движения поездов и пассажиров.

Активная подготовка к зиме в ПЧ-1 ведется наряду с выполнением Программы усиления безопасности движения поездов, с которой коллектив успешно справляется.

**Лилиана НИКИФОРОВА**

## Металлолом — это деньги

**З**айдя на территорию вагонного ПТО Берешть, уже с первых шагов подмечаешь, что здесь — настоящие хозяева, которые умеют экономить в большом и малом. Зимой помещения обогреваются котельной, которая после предпринятой реконструкции потребляет намного меньше твердого топлива, нежели это было раньше. Наряду с углем в ход идут опилки, собираемые в «столярке». А летом, благодаря специальному приспособлению в виде металлической трубы, вода для душевой подогревается солнечной энергией.

На площадке текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов не дадут пропасть даже старому гвоздю, если он в хорошем состоянии. Не менее важное дело — разделка списанного подвижного состава. За выполнением данной операции мы застали газосвар-



щика Эмила Кучерявого, слесарей Валентина Русу и Иона Русу.

— На дороге скопилось немало вагонов с давно истекшим сроком эксплуатации — и не ржаветь же им без пользы под забором! — говорили специалисты. — За сданный металлолом можно выручать хорошие деньги, которые пойдут на закупку новой техники, инструмента.

Разделка тоже требует хозяйского подхода, потому списанный вагон — это не только металлолом, но и кладь старогодных деталей. Их снимают аккуратно, чтобы не повредить, приходуя, складывают в качестве резерва.

В нынешнем году работниками ПТО таким способом разделано уже несколько десятков грузовых вагонов. Важная работа не прекращается.

**Владимир ДОБРЯНСКИЙ**

**НА СНИМКЕ: слесари Валентин Русу, Ион Русу, газосварщик Эмил Кучерявый.**

Фото Юрия КОЗЛОВА



## ПУТЕЙСКИЕ БУДНИ Трудностей много, но задания никто не отменял

Участок №3 является, пожалуй, самым сложным по путевому развитию в ПЧ-5. Протяженность рельсов лишь околотка на узловой станции Бэлць-Слобозия достигает не менее шестидесяти километров. А еще в составе «треугольник», где «завязаны» Окницкое, Унгеньское и Матеуцкое направления. Плюс 53 км от Бэлць в сторону Рогожень. И все это хозяйство требует изо дня в день неустанной заботы, чтобы безопасность движения поездов обеспечивалась на приемлемом уровне.

— Стараемся справляться с поставленными задачами, хотя, чего скрывать, приходится нелегко, — рассказал старший дорожный мастер Анатолий Бамбуляк. — Еще недавно досаждала жара, когда столбик термометра достигал на перегонах едва ли не 40 градусов по Цельсию. По согласованию с руководством и профкомом дистанции действовал временный распорядок работы для монтеров — выходили на работу в шесть утра и заканчивали ее не позже пятнадцати часов. Основное внимание обращается на регулирование величины зазоров в стыках. В этом деле нужен глаз да глаз, так как при появлении сжимающего усилия рельсовая нить может выпучиться в сторону с резким искривлением. То есть произойдет нежелательный температурный выброс пути.

Повышенная температура окружающей среды — лишь один из факторов, способных негативно воздействовать на путь.

Не менее опасны остаточные неравномерные деформации, грозящие просадками, перекосами, нарушениями положения в плане, продольном профиле, которые накапливаются под тяжестью, ударами колес движущихся тепловозов и вагонов, при ливнях. И к та-

Самая большая проблема — станция Мэркулешть, как признал старший дорожный мастер Анатолий Бамбуляк. Тут около 60% негодных шпал, выправкам мешает щебень крупной фракции.



ким неожиданностям путейцы участка тоже готовы, противопоставляя целый ряд мероприятий, которые направлены на то, чтобы путь содержался в исправном состоянии.

Не все, конечно, удастся в той мере, как того хотелось бы. Сказывается нехватка материалов верхнего строения пути, средств малой механизации, транспорта и ГСМ, людей. Тем не менее, делается немало. На Гиндештском околотке, например, где особенно тяжелый профиль пути и много кривых малого радиуса, весной выполнен подъемочный ремонт на 250 метрах (50 и 52 км). Почти шестьсот метров перегона Гиндешть—Цыра охвачены капитальным ремонтом с частичным переносом в сторону — в связи со строительством нового железнодорожного моста. Смена стрелочных переводов на ст. Бэлць-Слобозия. Рихтовки, выправки. Где только можно, производится перемена рельсов, так как в кривых участках путь работает наиболее напряженно. Здесь выше уровень горизонтальных сил, которые тем сильнее, чем меньше радиус кривой и больше скорость движения поездов. По мере выделения новых шпал ведется борьба с очагами кустовой гнилости, из-за которых остается, к сожалению, закрытой часть станционных путей.

Еще один бич: из-за относительно слабой грузонапряженности на Матеуцком направлении по расчету содержится уменьшенный штат работников расположенных здесь околотков. Скажем, в бригадах, занятых по о.п. Елизавета, Путинешть, на станциях Александрень и Мэркулешть, их численность не превышает 4-5 человек, тогда как для успешной работы нужно не менее шести. Из-за нехватки транспорта, горючего люди вынуждены добираться на перегоны пешком, а это — потеря драгоценного рабочего времени.

На примере участка просматриваются проблемы, характерные для всего путевого хозяйства нашей железной дороги. В частности, в сфере организации труда монтеров пути давно назрела необходимость серьезных перемен с целью повышения эффективности работы. Опыт лучших дистанций пути соседних железных дорог подтверждает целесообразность внедрения следующего варианта. В зависимости от сложности плана и профиля, условий эксплуатации пути и других местных особенностей в рамках околотков можно содержать не три бригады, как у нас, а две — так называемые укрупненную и малую. Первая из них занимается реализацией плано-предупредительных мероприятий по текущему содержанию пути (и даже

искусственных сооружений!), а вторая — выполняет операции неотложного, оперативного характера. При этом предполагается бесперебойное оснащение всем необходимым.

При поддержке стройгруппы дистанции пути и собственными усилиями участка предпринимаются меры по улучшению социально-бытовых условий работников. Отремонтированы кабинет дорожного мастера на ст.Александрень, комнаты приема пищи на о.п. Путинешть, станциях Флорешть и Гиндешть. В расположение Гиндештского околотка подведена вода. Намечено благоустроить помещения для путейцев, работающих в районе станций Мэркулешть и Цыра. Каждая бригада снабжена чайниками, есть место для подогрева приносимой из дому еды. Кое-где сохранились термосы для питьевой воды емкостью 15 и 40 литров. При сильной жаре дистанция выделяла бутылированную воду.

Старший дорожный мастер участка доволен работой дорожных мастеров — Почетного железнодорожника Владимира Барановского, В.П.Дикий, К.В.Ринер, околотка №5 — бригадир Сергей Ефимица, монтеры пути Дионисий Пынзарь, Александр Числаш, околотка №6 — бригадир Родион Брынза, монтеры пути Иван Хосман, Геннадий Бехер.

**Владимир ДОБРЯНСКИЙ**

Среди лучших работников околотка №4 — помощник дорожного мастера Алексей Корлэтяну, монтеры пути Б.В. Барановский, В.П.Дикий, К.В.Ринер, околотка №5 — бригадир Сергей Ефимица, монтеры пути Дионисий Пынзарь, Александр Числаш, околотка №6 — бригадир Родион Брынза, монтеры пути Иван Хосман, Геннадий Бехер.

**Владимир ДОБРЯНСКИЙ**

**НА СНИМКАХ:**  
1. Старший дорожный мастер участка Анатолий Бамбуляк.  
2. Дорожный мастер околотка №5 Григорий Паскарь и техник-распределитель Алина Курнюк.  
3. Капитальный ремонт пути на перегоне Гиндешть—Цыра.

Фото автора

В свое время Григорий Препелица (на снимке) окончил техникум механизации и электрификации сельского хозяйства в поселке Светлый. Не думал он, что приобретенная специальность техника-электрика пригодится не на полях и животноводческих фермах родного села Пырлица Фэлештского района, а на пролегающей неподалеку железной дороге. Однако судьба сложилась так, что с апреля 1970 года трудится в сложном энергохозяйстве железнодорожного узла Бэлць.



## Профессионал и просто уважаемый человек



Еще в период, когда местный электроучасток входил в состав Кишиневской ЭЧ, был электромехаником, потом — старшим мастером ремонтно-ревиссионного цеха. С 1992 по ноябрь 2011 года — старший электромеханик ремонтно-ревиссионного участка на базе ЭЧ-3. Ныне продолжает трудиться здесь в качестве электромеханика по измерениям релейной защиты. Работа — ответственная, так как заключается в монтаже и наладке приборов релейной защиты, ревизии масляных выключателей и приводов, пультов дистанционного управления на трансформаторных подстанциях, ревизии трансформаторов тока на всем северном участке магистрали. Часто приходится выезжать с центральной усадьбы дистанции на линию в сторону Шолдэнешть и Окницы, где находятся сетевые районы электроснабжения.

Григорий Михайлович — специалист высокого класса. За свой труд награжден медалью «Meritul Civic». Его уважают в коллективе. Коллеги избрали заместителем председателя профкома. А в канун нынешнего Дня железнодорожника Г.М.Препелица был награжден знаком «Почетный железнодорожник».

**Владимир ДОБРЯНСКИЙ**

Коллектив станции Кахул глубоко скорбит по поводу безвременной кончины своего руководителя

**СТАМАТИ**

**Федора Никодимовича**

и выражает искренние соболезнования родным и близким покойного. Пусть земля ему будет пухом.

Коллектив службы движения ГП «Железная дорога Молдовы» глубоко скорбит по поводу безвременной кончины начальника станции Кахул

**СТАМАТИ**

**Федора Никодимовича**

и выражает искренние соболезнования родным и близким покойного.



## ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Токарю колесно-роликового цеха пассажирского вагонного депо Кишинэу **ЧЕБАНУ Ивану Ивановичу** исполнилось 54 года, и мы, коллектив цеха, поздравляем нашего коллегу с днем рождения. Желаем ему крепкого здоровья, счастья и долголетия.

*В преданьи старом говорится:  
Когда родится человек,  
Звезда на небе загорится,  
Чтобы светить ему весь век.  
Так пусть звезда тебе сияет,  
По крайней мере, лет до ста!  
Пусть счастье дом твой окружает,  
Пусть радость будет в нем всегда!*

Профком Кишиневской дистанции сигнализации и связи поздравляет с ЮБИЛЕЕМ **ПУШКАРЕНКО Руслана Ивановича**, **ЧОРБА Руслана Ивановича** и **ОЛТЯН Артура**.

*Пусть радость и счастье, любовь  
и участие  
Всегда освещают ваш путь.  
Пусть умчатся подальше невзгоды,  
И поменьше обидных потерь,  
В жизни — только «хорошей  
погоды»,  
Рядом — только надежных друзей!*

Коллектив станции Мерень сердечно поздравляет с ЮБИЛЕЕМ начальника станции **КОСТЕНКО Марию Степановну**.

— Желаем крепкого здоровья, счастья, благополучия, долголетия и дальнейших успехов в работе.

*Желаем быть загадочно желанной,  
Самой любимой и самой красивой.  
Желаем счастья Вам вечно,  
Смеяться в жизни бесконечно,  
И счастье счастьем запивать!*

Коллектив и профсоюзный комитет Бендерского локомотивного депо поздравляют с 60-летием слесаря **ТИЩЕНКО Ивана Николаевича** и желают:

*По пустякам не огорчаться,  
Не нервничать и не болеть,  
А в общем — жить и не стареть!*

Коллектив и профсоюзный комитет Бендерского локомотивного депо поздравляют с 55-летием машиниста тепловоза **АРМАШ Ивана Федосеевича** и слесаря **КОЖОКАРЬ Григория Ильича**.

*Пусть будет меньше дней ненастья,  
Тревог, обид, болезней, бед.  
Здоровья, радости и счастья  
Желаем вам на много лет!*

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкой дистанции электроснабжения поздравляют с днем рождения **МОКРЯК Ивана Петровича** — энергодиспетчера, **ТРОФИМЕНКО Надежду Олеговну** — бухгалтера, **ЗАБОЛОТНУЮ Валентину Андреевну** — контролера-монтера Окницкого района электроснабжения, **МАРИЯН Татьяну Павловну** — уборщица служебных и производственных помещений.

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

Администрация и профсоюзный комитет вагонного депо Бэлць сердечно поздравляют с днем рождения **ХАРАНДА В.Ф.** — столяра, **МОЛДОВАН Е.С.** — уборщицу, **ОСМАКОВУ И.И.** — бухгалтера, **ШЕВЧЕНКО С.П.** — бригадира, **ВЕТРЕНЮК В.Н.** — заместителя начальника депо по ремонту, **КЛИПКА Г.И.** — слесаря.

— Уважаемые коллеги! Желаем вам здоровья, счастья, удачи, успехов в работе и исполнения всех ваших желаний!

# Скандворд

Змей-душител	Можжевеловая водка	И клоун, и акробат							
				Полоска радуги	Водная процедура			Среднеазиатский общепит	
"Платон мне друг, но ... дороже"		В нем крутится ротор		Краткое наименование фашиста	Взнос в акционерное общество				
Сапог на меху								На что ставят, когда спорят?	
			Состязательная форма закупки	Боевая девица у Чапаева					
Пустой и пошлый человек	Угол, определяемый компасом								
			Цветок на плече Миледи	Денежная единица Японии					
Пыль как память о костре					Напиток с пенной шапкой	Птица отряда ракетаобразных	Изысканный блеск	Овца, ходящая "в девицах"	
				... - дура, штык - молодец					
Пудовые для силача		Монета времен трех мушкетеров							
					Чем плачут церковные свечи?				
Заросли в раю		"Сорок пять - баба ... опять"							



## Пассажиры остались довольны

Мы, пассажиры поезда №47/48, выехавшие 31 августа 2014 года из Кишинэва в Москву, хотим выразить благодарность проводнику вагона №11 Ивану Яковлеву за отличную работу в пути следования. Прекрасное отношение, чистота в вагоне, аккуратное обслуживание оставили у нас самые приятные впечатления.

Плюс замечательное чувство юмора и корректное общение с пассажирами превратили нашу утомительную дорогу в приятное путешествие.

Выражаем также благодарность и начальнику поезда Григорию Дулгиеру за прекрасный персонал, работающий под его руководством.

Хотелось бы, чтобы руководство Молдавской железной дороги поощрило таких добросовестных сотрудников.

**От имени благодарных пассажиров вагона №11 — Татьяна СИНГУР, Кишинев—Москва**

### ВНИМАНИЮ ЛЮБИТЕЛЕЙ БЕГА!

Железнодорожный клуб любителей бега «Экспресс-К» проводит 20.09.2014 г. в столичном парке Долина Роз открытый чемпионат Республики Молдова по кроссу среди работников магистрали. Начало — в 10-30.

## НА СТРАЖЕ ЗДОРОВЬЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

# Лихорадка Эбола — самая «злая» лихорадка

**Геморрагическая лихорадка Эбола — это вирусная высококонтагиозная болезнь, редкое, но крайне опасное заболевание.**

Вспышку лихорадки, которая сейчас бушует в странах Центральной и Юго-Западной Африки, уже назвали самой смертоносной за все время после обнаружения вируса в 1976 году. Число погибших превысило 2000, случаев заражения — более 4000. И эти показатели ежедневно меняются в сторону увеличения.

Нынешний штамм «Заир» считается наиболее опасным из всего семейства вирусов Эбола: умирают 8-9 человек из каждых 10 заболевших.

Для лихорадки Эбола характерны: внезапное повышение температуры, выраженная сухость и першение в горле (ощущение «веревки» в горле), боли в грудной клетке и сухой кашель; на 2-3-й день болезни появляются боли в животе, рвота и понос с кровью, приводящие к обезвоживанию организма; на 3-4-е сутки появляются кровотечения (кишечные, желудочные, маточные), кровоизлияния в местах инъекций и поврежденной кожи, в конъюнктиву глаза. Смерть наступает на 8-9-е сутки от массивной кровопотери и шока. При благоприятном исходе лихорадочный период длится 10-12 суток, выздоровление происходит медленно — в течение 2-3-х месяцев. Вирус обнаруживается

в крови, слюне, носоглоточной слизи, моче, сперме больных. Заражение людей происходит при уходе за больными, в бытовых условиях — через руки и предметы обихода, загрязненные биологическими жидкостями (кровью, мочой



и др.) больного, через медицинские инструменты и, возможно, половым путем. Погребальные обряды, при которых присутствующие на похоронах люди имеют прямой контакт с телом умершего, могут играть значительную роль в передаче вируса Эбола.

В некоторых странах Африки (Конго, Габон) документально подтверждены случаи заражения людей вирусом Эбо-

ла в результате контакта с инфицированными шимпанзе, гориллами и лесными антилопами — как с живыми, так и с мертвыми.

Восприимчивость людей к вирусу Эбола высокая, не зависит от возраста и пола.

Ни вакцины, ни лекарств от этой лихорадки до сих пор не существует. При лечении медики лишь пытаются облегчить состояние пациентов доступными средствами: обезболивающими, искусственной вентиляцией легких и т.п.

Всемирная организация здравоохранения рекомендует ограничить в настоящее время поездки в страны Центральной и Юго-Западной Африки. Но если вам пришлось оказаться в эндемических по лихорадке Эбола местностях, необходимо использовать защитные маски и воздерживаться от посещения мест массового сосредоточения людей, от контактов с больными, особенно с высокой температурой тела.

При появлении первых симптомов заболевания необходимо избегать контакта с окружающими людьми, пользоваться средствами индивидуальной защиты, оставаться дома, немедленно вызвав «скорую помощь».

Лицам, которые возвратились из эндемических по лихорадке Эбола стран, при появлении любых из указанных выше признаков болезни не следует заниматься самолечением, а немедленно обратиться за медицинской помощью, обязательно сообщив при этом о пребывании в странах Центральной и Юго-Западной Африки, о возможном контакте с заболевшими.

**Ирина БАРБИРОША, врач Центра санэпиднадзора ГП «Железная дорога Молдовы»**