



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 10 (5826) 18 марта 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

ПОНЕДЕЛЬНИК — ДЕНЬ КОНТРОЛЯ

В минувший понедельник, 16 марта т.г., и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Сергей Петрович ТОМША провел День контроля. Анализ происходящих на дороге событий руководитель магистрали начал с ситуации в обеспечении безопасности движения.

Транспортных происшествий за минувшую неделю на дороге не было. Также их не было с начала текущего месяца. За аналогичный период прошлого года было 4 случая транспортных происшествий. С начала года статистика такова: 11 случаев против 16 за аналогичный период 2014 года.

Завершена техническая ревизия в ведущих службах дороги. 183 человека сдали испытания согласно приказу №3/Н.

За минувшую неделю на дороге не было и случаев производственного травматизма. Но это — не повод для расслабления. Необходимо укрепить трудовую дисциплину на железнодорожных предприятиях, так как именно человеческий фактор является слабым звеном в вопросах, связанных с охраной здоровья и безопасностью труда.

С 1 по 10 марта 2015 года на дороге зарегистрировано 558 случаев ОРВИ, 5 подтвержденных случаев гриппа. В целом ситуация под контролем, отмечается спад заболевших ОРВИ.

Состояние стальной колеи — в пределах нормы. Есть проблемы со шпальным хозяйством. Особенно это касается мостов на севере магистрали. Все имеющиеся в службе пути проблемы фиксируются в ходе начавшегося с 9 марта т.г. комиссионного осмотра этого хозяйства.

Также начался весенний осмотр в службе военизированной охраны. Особое внимание уделяется проверке пожарной части. Подготовлена документация по проектированию железнодорожного переезда на станции Джурджулешть.

По поступившей информации, на этой неделе предстоит демонтаж крана по станции Рэуцел. Готовы к демонтажу краны по станциям Александрень, Кишинев и Ревака. В марте в хозяйстве электроснабжения будет проведена диагностика двух мачт по Кишиневу, которые на сегодняшний день являются самыми старыми в плане эксплуатации на дороге.

Что касается грузовых перевозок — отмечается с начала месяца некоторое оживление по сравнению с прошедшим февралем. В пассажирском движении по-прежнему наблюдается спад. Руководство дороги наметило меры по нормализации ситуации в этом сегменте перевозок. Через день будут курсировать поезда на Бухарест и Санкт-Петербург. Повышены тарифы в пригородном движении. Планируется снижение тарифов в прямом сообщении дальнего следования, что положительно скажется на увеличении пассажиропотока.

Анализируя финансово-экономическую ситуацию на дороге, Сергей Петрович отметил, что на линейных предприятиях железнодорожники с пониманием отнеслись к призыву руководства магистрали поддержать в столь нелегкое время железную дорогу, перейдя на сокращенную рабочую неделю. Выразил надежду на то, что подобная мера в ближайшее время, с улучшением финансово-экономической ситуации на дороге и в республике, будет отменена.

Ирина КРАЕВСКАЯ

После почти трехлетнего перерыва на ГП «Железная дорога Молдовы» решено возобновить практику проведения периодических разборов нарушений безопасности движения, которые вызывают осложнения в графике движения поездов. Такое важное мероприятие состоялось на днях в Бэлць с участием и.о. генерального директора магистрали Сергея ТОМШИ, начальника службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий ГП «ЖДМ» Ильи ЦУРКАНА, и.о. заместителя генерального директора ГП «ЖДМ» по инфраструктуре и тяговому подвижному составу Игоря МУНТЯНУ, и.о. начальника службы тяги Иона ВАСИЛАКИ. Была также приглашена группа специалистов диспетчерского аппарата.



Рабочий момент разбора

Фото автора

ВЫСОКАЯ ЦЕНА БЕСПЕЧНОСТИ, или о роли человеческого фактора в соблюдении требования безопасности движения

Выступая перед представителями предприятий местного железнодорожного узла, руководители выразили большую озабоченность усугубляющейся ситуацией. Только за 2014 год на магистрали зафиксировано 46 транспортных происшествий (так классифицируется внеграфиковая задержка поезда свыше одного часа) и самое страшное — крушение в районе станции Джурджулешть, опустошившее и без того скудный дорожный бюджет почти на 4,5 млн леев. Это те деньги, которые могли быть направлены на закупку недостающих материалов, деталей, производство дефицитных железнодорожных шпал и т.д. Выпавшие сложившегося положения требуют общих усилий, принятия совместных решений управленческими звеньями всех уровней, повышения ответственности работников за строгое и неукоснительное выполнение должностных инструкций.

Многое в обеспечении графика движения зависит, в частности, от того, насколько надежно функционирует тяга, а потому основное внимание на разборе было сконцентрировано на работе локомотивных бригад. Уже взявший первым слово Игорь Мунтяну прямо указал на то, что локомотивные бригады должны действовать четче в случаях вынужденных остановок тепловозов из-за возникающих в пути следования неисправностей. Не получается самим устранить поломку — оперативно вызывать на подмогу резервный тепловоз! Ведь теряет драгоценное время. Приведена горькая, заставляющая серьезно задуматься статистика выбытия поездов из графика в разрезе каждого месяца.

Тревогой за неблагоприятное состояние дел было пронизано выступление и.о. начальника службы тяги Иона Василаци, призвавшего командный состав локомотивных депо, машинистов ответственнее относиться к работе. На острой необходимости повышения дисциплины в обеспечении безопасности движения локомотивщиками и другими категориями железнодорожников акцентировал внимание начальник службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий Илья Цуркан, затронув не только прошлогодние транспортные происшествия, но и совсем недавние случаи со скорым поездом №62 и пожаром в вагоне бухарестского экспресса.

Процесс выполнения графика движения поездов следует строить так, чтобы не создавалась дополнительная напряженность в работе диспетчерского аппарата дороги и во взаимоотношениях с соседями. Он должен гармонично впи-

сываться в общий график движения всего железнодорожного пространства СНГ (передержка поезда при пересечении границы с Украиной уже свыше 30 минут чревата штрафами), а значит требует отладки до мелочей.

Средняя скорость движения пассажирских поездов по территории CFM должна быть не менее 50 км/ч. Только таким образом мы сможем выполнить график движения пассажирских поездов и своевременно сдать их по стыку соседней Украине. Об этом говорил и.о. генерального директора магистрали Сергей Томша, подчеркивая роль машинистов и их помощников в строгом соблюдении режимной карты вождения. Печально, но той дисциплины, которая наблюдалась раньше, увы, давно нет. Почему такое отношение? В локомотивных депо — масса трудностей, техника — старая, со значительным перепробегом, но люди должны осознать в полной мере, что недопустимой беспечностью только усугубляют трудное положение. Если не будет выдерживаться график движения, то вся работа фактически провалится. А этого нельзя допустить. Следует отнестись серьезней к оптимизации и обеспечению соблюдения режимных карт, уделять этому вопросу максимум внимания на технических занятиях.

Коснувшись вопроса обеспечения безопасности движения, руководитель Молдавской магистрали С.П.Томша отметил, что если, например, работники дистанций пути, электроснабжения, сигнализации и связи сумели адаптироваться к трудным условиям и выдерживают нагрузку (основные недочеты связаны в основном с острой нехваткой материалов), то свести нарушения в локомотивном хозяйстве только к объективным трудностям технического характера было бы неправильным. Ведь, как показывают расследования, в 70% случаев повинен человеческий фактор!

— Понимаю, на настрой во многом влияет невысокая по нынешним меркам заработная плата, — сказал руководитель, затрагивая все ту же проблему человеческого фактора в обеспечении безопасности движения. — Вы думаете, у меня нет желания ее повысить?! Но ведь мы находимся в условиях жесткой рыночной экономики, то есть что зарабатываем при оказании услуг по перевозкам, то и имеем в дорожном бюджете. Ни больше, ни меньше. А финансовая ситуация — тяжелейшая. Грузовой и пассажирский потоки по независимым от дороги причинам сильно упали, дороговизна энергоресурсов — и стоит фактически

вопрос о выживании предприятия. Приходится ежедневно ломать голову над тем, как выкроить деньги на дизельное топливо, материалы, ту же заработную плату. Я благодарен тем, кто меня поддерживает, понимая ситуацию. Да, нынче ее трудно спрогнозировать. Но если мы научимся не допускать малейших ошибок, которые могут привести к непростительным потерям, проникнемся настоящей ответственностью за общее дело, непременно удержимся на плаву.

Руководитель проинформировал о дополнительных мерах, предпринимаемых в экстремальных условиях с целью экономии и существенного снижения эксплуатационных расходов. Отменена часть нерентабельных маршрутов дизель-поездов, с учетом инфляции в пригородном сообщении будут повышены тарифы. А в международном сообщении, наоборот, произойдет их снижение почти на 20%. Железная дорога начала сдавать конкурентные позиции в данном сегменте рынка транспортных услуг даже авиаторам и хочется надеяться, что мера позволит вернуть значительную часть пассажиров. Поезд Санкт-Петербургского направления будет курсировать через день, а бухарестский экспресс — три раза в неделю в соответствии с реальным спросом на места в них. Это даст экономии дизельного топлива, ремонтных материалов и т.д. Руководитель поблагодарил железнодорожников за понимание и согласие временно перейти на четырехдневную рабочую неделю, что также является существенным резервом экономии средств в это трудное и непредсказуемое время.

Даже в тяжелых условиях дорога не отказывается от реализации проектов, связанных с выделением денег зарубежными банками. Продолжается разработка соответствующей документации для получения в ближайшее время двух траншей кредитов, которые после проведения тендеров пойдут на закупку десяти современных магистральных тепловозов и реанимацию верхнего строения путей на решающих участках. Третий транш будет использован для модернизации маневровых тепловозов ЧМЭЗ. Подготовительная процедура к получению необходимых средств и размещению заказов — непростая, но реализация проектов поможет решить многие проблемы по выводу магистрали из технического и экономического отставания.

В ходе разбора были даны обстоятельные ответы на многочисленные вопросы, поступившие от работников северного железнодорожного узла.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ



«ZUBR»: ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ОБЪЕМЫ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

В период с 11 по 12 марта 2015 года в г. Кишиневе проходило совещание представителей Белорусской железной дороги, Государственного предприятия «БТЛЦ» (Беларусь), Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины, ГП «УГЦТС «Лиски» (Украина), ООО «LDZ Cargo» (Латвия), Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» и оператора «Унион Экспедиция» (Молдова) по вопросам курсирования контейнерного поезда «ZUBR».



На совещании были рассмотрены актуальные вопросы увеличения объемов перевозок грузов в составе контейнерного поезда «ZUBR», сохранения во II полугодии 2015 года тарифных условий на транзитные перевозки контейнеров, действующих в I полугодии 2015 года.

Участниками совещания было принято единогласное решение продолжить работу по привлечению дополнительных объемов перевозок грузов в составе контейнерного поезда «ZUBR».

В процессе совещания были рассмотрены и утверждены следующие документы: Регламент деятельности координатора по ведению дел проекта контейнерного поезда «ZUBR», согласно которому определяются основные функции, права и обязанности координатора, избирающегося сроком на три года. А также — технология курсирования контейнерного поезда «ZUBR», устанавливающая порядок движения контейнерного поезда для перевозки универсальных и специализированных контейнеров, включая рефрижераторные, между железнодорожными станциями ЭВР, ЛДЗ, БЧ, УЗ, CFM.

Также следует отметить обращение CFM к представителям УЗ по вопросу применения действующих тарифов контейнерного поезда «ZUBR» на перевозки контейнеров, следующих транзитом по территории Республики Молдова в составе контейнерного поезда назначением на станции УЗ.

Следующее совещание запланировано провести в Республике Беларусь в ноябре-декабре 2015 года.

Николай БАРБЭСКУМПЭ,
начальник службы международных
связей и протокола
ГП «Железная дорога Молдовы»

Фото Юрия КОЗЛОВА



ПРОФСОЮЗНЫЕ ВЕСТИ ЗАВТРА — СЪЕЗД



10 марта 2015 года в Институте труда было проведено последнее XI пленарное заседание Совета Профсоюза железнодорожников Молдовы старого состава профактива магистрала.

Согласно повестке дня участники заседания утвердили отчетный доклад на предстоящем V съезде профсоюза железнодорожников, обсудили план организационных мероприятий по его подготовке и проведению.

В ходе обмена мнениями были внесены дополнения в положение по процедуре выбора на очередном съезде председателя Профсоюза железнодорожников Молдовы.

Провела пленум заместитель председателя отраслевого профсоюза Инна Макаровна Водяницкая.

Фото Юрия КОЗЛОВА



В ПОИСКЕ РЕЗЕРВОВ

В былые времена станции Прут-1 и Прут-2, расположенные на кахульском направлении дороги, играли важную роль в организации перегруза с широкой колеи на западноевропейскую и наоборот. В нынешних условиях их функциональная специфика, конечно, значительно сужена и, тем не менее, от работы местных движенцев зависит многое. Наряду с пропуском поездов они ведут переброску и переформирование вагонных партий между Джурджулешть и Басарабьской — в связи с действующим на участке весовым ограничением составов до 1000 тонн. Есть определенная погрузка.

С 1988 года движенческий коллектив возглавляет Петр Чауш, общий трудовой стаж которого на железнодорожном транспорте — почти сорок лет. За плечами — ДИИТ, работа участковым ревизором безопасности движения, ДСП.

— О наших работниках могу сказать только одно: опытные, дружные, сплоченные. Уж и не припомню, когда у нас были нарушения требований безопасности движения и исполнительской дисциплины, — отметил не без удовлетворения в беседе со мной руководитель. — Регулярно проводим технические занятия, обращая внимание на самые актуальные темы. Стараюсь встречаться ежедневно с людьми, чтобы быть постоянно в курсе их дел, помогать в решении возникающих вопросов.

В прошлом году на участке наблюдался наплыв транзитных грузов и ДСП едва успевали совмещать основную работу с выполнением функций приемосдатчика. Поэтому во время осеннего комиссионного объезда и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» С.П.Томша, учтя просьбу ДС, дал указание о введении в штат соответствующей отдельной должности. Принятие данной меры оправдывает себя и ныне, потому что экономические агенты республики, связанные с перевалкой грузов в порту Джурджулешть, проявляют все больший интерес к железнодорожной ветке на Басарабьскую в обход украинской станции Рени.

В районе двух станций находится вагонное ПКТО в составе Виктора Табуряну, Михаила Ткаченко, Аурела Кабака и Вячеслава Червинского. У них — все необходимые условия: снабжены спецодеждой, инструментом, фонарями, переговорными устройствами. В качестве бытового помещения используется установленный и оборудованный внутри соответствующим образом 20-тонный контейнер. Однако функции непосредственно осмотрщиков вагонов могут выполнять лишь три работника, так как четвертый по состоянию здоровья отвечает лишь за сохранность вагонного парка. Необходим еще один осмотрщик вагонов. Данная проблема также поднималась в ходе осеннего объезда, но пока нет возможности для ее решения.

Теперь о погрузке, в увеличении которой коллектив станций заинтересован не меньше, чем в переформировании как можно большего числа поездов. Петр Георгиевич привел данные, которые выглядят в разрезе нескольких последних лет следующим образом. Если в 2011 году погрузка здесь составила 39,3 тысячи тонн (770 вагонов), то уже в 2012-м — резкое снижение до 1,978 тысячи тонн (36 вагонов). В 2013 году опять некоторое оживление — до 6,547 тысячи тонн (120 вагонов), в 2014 году — 15,311 тысячи тонн (242 вагона). Первые два месяца нынешнего года, к сожалению, пока нельзя назвать показательными.

Чем же объясняются такие перепады? Если учесть, что на Прут-1 всегда грузили в основном зерно, то их, вроде, не должно было бы быть. Ведь прилегающий Кантемирский район является, как известно, житницей республики в южном регионе. Здесь из года в год выращивают высокие урожаи пшеницы, кукурузы, подсолнечника. Хорошие запасы зерновых имеются на элеваторах и в настоящее время. То есть возить есть что. А все дело в конкурентной борьбе, развернувшейся между зернотрейдера-



1



2



3



4



5

ми, которые занимаются заготовкой и экспортом сельскохозяйственной продукции за рубеж. Более сильные игроки зернового рынка, стремясь к обеспечению монополии, не только вытесняют остальных (по этой причине, кстати, часть экономических агентов, сотрудничавших со станцией Прут-1, вынуждена была переместить свою деятельность в Кахул), но и в значительной степени оказывают негативное влияние на железнодорожные перевозки. В последнее время все четче прослеживается тенденция использования ими для доставки зерна из элеваторов в порт Джурджулешть собственного парка большегрузных автомашин.

Конечно, в условиях рыночной экономики во всем этом, вроде, нет ничего предосудительного: каждый возит так, как это ему экономически выгодно. Однако, по мнению ДС, железная дорога должна учиться лоббировать свои экономические интересы, чтобы не терять занимаемых позиций на рынке транспортных услуг в столь перспективном регионе. Главным «козырем» в их отстаивании могло бы быть специальное решение Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры РМ о запрете перевозки большегрузными автомашинами по автодороге, соединяющей Кантемир, Кахул с Джурджулешть. Во-первых, данная автодорога находится в плохом состоянии, а во-вторых, пролегает через густонаселенные пункты. Мчащиеся большегрузные автомобили разрушают асфальтовое покрытие, поднимают пыль, сотрясают дома, создают повышенную

опасность для жизни. Местные жители уже не раз поднимали волнующий их вопрос, предлагая переклассифицировать перевозки крупных объемов груза в джурджулештском направлении на железнодорожный транспорт. И им, между прочим, была обещана поддержка, но...

Надеются на поддержку и движенцы двух станций, не прекращая при этом поиска других резервов. Определенный оптимизм вселяет деятельность одного из крупных агрохозяйств, сумевшего сохранить неплохой экономический потенциал в регионе. Оно возделало собственными силами мощный зерновой элеватор и, избавив себя от зависимости от зернотрейдеров, само готово поставлять зерно в порты, полагаясь на услуги железной дороги. Возможно взаимовыгодное сотрудничество на долгосрочной основе.

Обнадеживает также ожидаемый массовый завоз железной дорогой в регион щебня из Румынии для реабилитации автомобильных дорог. Уже теперь экономические агенты интересуются, как сообщил ДС, наличием на различных станциях от Джурджулешть до Яргары повышенных железнодорожных путей для разгрузки полувагонов. Имеется такой повышенный путь в комплексе с подъездной веткой и на станции Прут-1, однако ему необходим капитальный ремонт. Кто поможет в этом?

Поинтересовался я перспективами открытия для движения «законсервированной» ветки с западноевропейской колеей, которая ведет от станции Прут-2 через блок-пост в сторону румынского города Фэлчуи. Последний поезд прошел по ней в 1990 году. Идея неплохая, как прокомментировал Петр Чауш, однако никаких подвижек в ее реализации пока нет. И все дело в цене вопроса. Как подсчитано, на реабилитацию одной лишь ветки необходимо около 4 млн евро. Где их взять при нынешней нашей ситуации? А еще нуждается в ремонте железнодорожный мост

через реку Прут, находящийся на балансе железнодорожников соседнего государства. Видимо, это дело будущего, когда серьезно укрепятся торговые отношения с иностранными партнерами и удастся привлечь инвестиции.

И в заключение ДС назвал лучших тружеников. Это ДСП Валентина Червинская, Валерия Валько, Сергей Крянгэ, Евгения Чауш (выполняет также функции билетного кассира, отвечает за охрану здоровья и безопасности труда), составители Дмитрий Марин, Георгий Фокша, товарные кассиры Мария Майдан, Людмила Фучеджи, стрелочники Иван Богданов, Валентина Скурту, приемосдатчик Марьяна Лебеденко, другие.

НА СНИМКАХ:
1. ДСП Евгения Чауш.
2. Станция Прут-1.
3. ДС Петр Чауш.
4. Работники вагонного ПКТО Виктор Табуряну и Вячеслав Червинский.
5. ДСП Сергей Крянгэ.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА

ВНИМАНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ ДОРОЖНЫХ БИБЛИОТЕК!
Дорожная библиотека на станции Кишинэу и ее филиалы на станциях Басарабьска, Бендеры, Унгень, Бэлць и Окница продолжают перерегистрацию читателей на 2015 год.



■ С СЕЛЕКТОРНОГО ПО ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ И БЕЗОПАСНОСТИ ТРУДА
Февраль прошел спокойно

Состоялось селекторное совещание по охране здоровья и безопасности труда. Провел его начальник службы защиты и предупреждения ГП «Железная дорога Молдовы» Думитру Дурнеску. Он сделал анализ производственного травматизма и проведенной службой работы по охране здоровья и безопасности труда за февраль и два месяца с начала года.

Как свидетельствуют данные анализа, в феврале в филиалах ГП «Железная дорога Молдовы» случаев производственного травматизма не зарегистрировано. Кстати, таким же спокойным был и февраль 2014 года.

В феврале службой защиты и предупреждения были проведены проверки состояния охраны здоровья и безопасности труда в службе МТО и ДОПе. По результатам проверок руководителям были выданы акты предписания для устранения обнаруженных замечаний.

Специалисты службы в составе комиссии принимали участие в проведении аттестации по проверке знаний в службе РБ, оказывали консультативно-методическую помощь специалистам по охране здоровья и безопасности труда филиалов дороги.

Завершена работа по итогам смотр-конкурса за 2014 год.

Составлен государственный статистический отчет SSM-1 охраны здоровья и безопасности труда.

Среди задач, поставленных на текущий период перед ответственными за охрану здоровья и безопасность труда, следует выделить следующие: при проведении текущего обучения обращать особое внимание на физико-психологическое состояние работников, принимать все меры для обеспечения работников дороги качественной спецодеждой и спецобувью и не допускать к производству работ без спецодежды и спецобуви, постоянно проводить информационно-разъяснительную работу с тружениками филиалов дороги о недопустимости нарушений правил и норм охраны здоровья и безопасности труда.

Д.М.Дурнеску довел до сведения Постановление руководства ГП «Железная дорога Молдовы» и Профсоюза железнодорожников Молдовы «О проведении дорожного смотра-конкурса на «Лучший филиал железной дороги Молдовы по охране здоровья и безопасности труда» и «Лучший служащий, рабочий по охране здоровья и безопасности труда». Конкурс проводится с 1 марта по 31 декабря 2015 года.

С селекторного — Александр НИКИФОРОВ



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Поздравляем с ЮБИЛЕЕМ нашу подругу — дежурную по станции Мерень **НЕТЕДУ Тамару Константиновну**.

*В день юбилея от души желаем
Большого счастья, радости, добра.
Пусть твое сердце старости не знает
И пусть в нем будет юности пора!*

С уважением —
дежурные по станции Булбоака
Татьяна НИКОЛАЕНКО
и **Кристина АВРААМ**

Администрация и профсоюзный комитет вагонного депо Бэлць поздравляют с днем рождения **ЛЕКУ Анатолия Ивановича** — газосварщика, **НИКИФОР Еуджениу Думитру** — маляра, **ЩУР Алексея Владимировича** — фрезеровщика, **ГУЙВАН Федора Николаевича** — слесаря РПС, **ФРЭСИНЮК Дмитрия Анатольевича** — электросварщика, **ВОДОНЮК Лидию Теодор** — бухгалтера, **БОСТАН Павла Василе** — слесаря РПС, **ЕРИМЕЙКО Павла Григоре** — водителя, **ВЕТРЕНЮК Анжелу Михайловну** — помощника начальника депо по кадрам и социальным вопросам.

— Желаем именинникам здоровья крепкого, успехов в труде, благополучия.

Совет ветеранов Бэлцкого железнодорожного узла поздравляет с 70-летием ветерана **СЕМЕНКО Людмилу Федоровну** и желает ей здоровья, благополучия, внимания родных и окружающих ее людей.

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяского рефрижераторного вагонного депо поздравляют с 55-летием: **ТУРУТЯ Михаила Макаровича** — механика рефсекции, **ГРАНЧАР Григория Ивановича** — водителя; с 60-летием: **ФЛОРИАН Ивана Андреевича** — механика рефсекции, **АРАБАДЖИ Ивана Захаровича** — слесаря по ремонту оборудования котельной.

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

Коллектив и администрация Басарабьяской дистанции электроснабжения поздравляют с 30-летием старшего электромеханика Прутского сетевого района **УЖАКОВА Сергея Федоровича**, с 50-летием — водителя ремонтно-механических мастерских **ГАЛАЧА Виктора Николаевича**.

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

Коллектив и администрация станции Комрат поздравляют с 60-летием старшего приемосдатчика груза и багажа **ДЕРМЕНЖИ Кипьяну Федоровну**.

*Желаем Вам в работе вдохновенья,
В кругу семьи — тепла и доброты,
Среди друзей — любви и уваженья,
А в жизни — сбывшейся мечты!*

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкой дистанции электроснабжения поздравляют с днем рождения

ПРЕПЕЛИЦЭ Андрея Георгиевича — электромонтера Бэлцкого района электроснабжения, **ЭЛЬФАНДА Лариона Анатольевича** — электромонтера Бэлцкого района электроснабжения, **ГАВРИЛЮКА Владимира Васильевича** — электромонтера Окницкого района электроснабжения, **КИСТРУГУ Анатолия Владимировича** — водителя-электромонтера Окницкого района электроснабжения, **ГАЛАЦКИ Василя Яковлевича** — водителя-электромонтера Шолднештского района электроснабжения.

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

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяского локомотивного депо сердечно поздравляют с 50-летием водителя Восстановительного поезда №2 **ФРУНЗЕ Федора Ефимовича**.

*Желаем счастья и здоровья,
Желаем бодрости и сил,
Чтоб каждый день обычной жизни
Вам только радость приносил!*



Анатолий Фрикэцел

Коллектив Кишиневской дистанции пути сердечно поздравляет с днем рождения начальника ПЧ, Почетного железнодорожника **ФРИКЭЦЕЛ Анатолия Федоровича**.

*От всей души, с поклоном
и любовью
Мы Вам желаем долгих-долгих лет!
Большого счастья, крепкого
здоровья,
Хороших дел и трудовых побед.*

Администрация и профком Центра санэпиднадзора поздравляют с днем рождения **МЕДВЕЦКУЮ Лучию Ивановну** — помощника врача-эпидемиолога СЭУ Бэлць, **ДЬЯУРА Николая Трофимовича** — заведующего отделением профдезинфекции.

*Желаем света и добра,
Любви, заботы, красоты!
Пусть жизнь, как красивая песня,
поется,
И только хорошее в ней остается!*

Сердечно поздравляем **Лидию Николаевну ЗАЙЧЕНКО** с весной и 50-летием создания семьи с **ЗАЙЧЕНКО Петром Владимировичем**.

*Не подыскать такого слова,
Чтоб в полной мере пожелать
Большого счастья, крепкого
здоровья*

*И никогда не унывать.
Желаем мира и добра,
Поменьше горя и печали,
Чтоб больше было светлых дней,
А хмурые — не посещали.
Но в день чудесный юбилея
Все пожеланья хороши.
Пусть все оставшиеся годы
Несут Вам радость от души.*

С уважением,
коллектив Бэлцкого ТЧ,
друзья, знакомые и родные



Внимание любителей бега!



Железнодорожный клуб любителей бега «Экспресс-К»
4 АПРЕЛЯ С.Г. В СТОЛИЧНОМ ПАРКЕ ДОЛИНА РОЗ
проводит открытый чемпионат Республики Молдова по кроссу среди любителей бега — железнодорожников.
Начало — в 11-00.

Скандворд

Вздор и бессмыслица	... Долгорукый	Отвергнутый обществом	"Зеленый лимончик"	Прилавок в баре	Змея, поглотившая Клеопатру
Коллектив журналистов	... изобилия	Его поражает Георгий Победоносец	Обеззараживатель воды	Имя кинорежиссера Лелюша	И Табаков, и Ефремов
Краска осенних тонов	Загарный песок у моря	Прилегающая местность	Брат Чука или друг Тома	Садко как музыкант	Город в Литве
Чип и ...	Другое название Вятки	Местоимение (мн.ч.)	Штаны чуть ниже колен	Обойная розница	Соперник Фантомаса
Что у тетки такое же?	Телевизионная программа	Пловное зерно			