



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 13 (5829) 1 апреля 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

За прошедшую неделю случаев производственного травматизма на дороге не было. Проверялись предприятия CFM на предмет обеспеченности коллективов спецодеждой и спецобувью. В частности, такая проверка была осуществлена на Бэлцком железнодорожном узле. Предстоит проверка Басарабьеского железнодорожного узла.

С начала марта т.г. зарегистрировано четыре транспортных происшествия против шести за аналогичный период 2014 года. С начала нынешнего года ста-

ПОНЕДЕЛЬНИК — ДЕНЬ КОНТРОЛЯ

В минувший понедельник, 30 марта т.г., и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдова» Сергей Петрович ТОМША провел День контроля.

стика такова: 15 транспортных происшествий против 18 за аналогичный период прошлого года.

Во всех службах дороги завершена техническая ревизия. Теперь она будет производиться в филиалах CFM.

Начался весенний комиссионный осмотр пассажирских ва-

гонов на предмет готовности к летним перевозкам.

Сергей Петрович высказал требование активизировать работу ревизорского аппарата магистрали, так как в вопросах обеспечения безопасности движения есть недоработки.

Много работы у путейцев в эти весенние дни. Поставлена

задача — снизить количество предупреждений об ограничении скорости движения, особенно на пассажирском ходу.

По информации медиков, случаи гриппа за прошедшую неделю не регистрировались, снижается количество заболевших ОРВИ.

Финансово-экономическая

ситуация на дороге по-прежнему сложная. Руководитель магистрали подчеркнул, что работа на сокращенной неделе — мера вынужденная и временная. В апреле т.г. сохраняется четырехдневный график работы коллектива CFM.

Сергей Петрович выразил надежду на то, что комплекс мер по выходу железной дороги Молдовы из трудного экономического положения будет поддержан многотысячным коллективом. Только сообща можно преодолеть имеющиеся трудности.

Ирина КРАЕВСКАЯ

ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ — ОБЩЕЕ ДЕЛО

Сергей ТОМША: «Надо исключить 70% человеческого фактора из причин транспортных происшествий и работать над оставшимися 30%»

Столичное локомотивное депо 25 марта 2015 года стало местом проведения очередного, возобновленного по инициативе руководства дороги после двухлетнего перерыва, разбора графика движения грузовых и пассажирских поездов. Провел разбор и выступил в коллективе депо — и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдова» Сергей Петрович ТОМША. Также выступили — Игорь МУНТЯНУ, и.о. заместителя генерального директора, Ион ВАСИЛАКИ, и.о. начальника службы тяги, и Илие ЦУРКАН, начальник службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий ГП «Железная дорога Молдова».



Сергей Томша

16,5 часа и в грузовом движении — на 8,4 часа. Причины разные, но в основном это — поздний выход составов из депо; порча локомотивов в пути следования; невыдержка хода. Ежемесячно в Администрации дороги под председательством Сергея Петровича Томши собираются начальники всех причастных служб, проводятся разборы по несоблюдению ГДП. Виновны в этом, надо признать, не только представители локомотивного хозяйства. Среди проштрафившихся встречаются движенцы, путейцы и СЦБисты. Но доля вины локомотивщиков в процентном отношении велика. Все случаи допущенных задержек движения детально разбираются, определяются их причины, меры наказания и мероприятия по профилактике.

ны самым тщательным образом. Вывод: они стали возможными в результате цепочки нарушений, допущенных причастными лицами. Там недоглядели, там нарушили дисциплину, вовремя на важный момент не обратили внимание, не подумали о последствиях, и в результате — серьезные случаи брака в работе. Можно много и долго рассуждать на тему старой техники, но, как показывает практика, подводит не она, а человеческий фактор. Ион Константинович высказался и по поводу содержания техники локомотивными бригадами, неопрятного внешнего вида некоторых машинистов, что явно не свидетельствует о высокой личной дисциплине. Необходима мобилизованность коллективов локомотивных депо на выполнение основного транспортного постулата — обеспечения безопасности движения грузовых и пассажирских поездов.

Начальник службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий Илие Цуркан подчеркнул в своем выступлении, что большая ответственность за обеспечение безопасности движения поездов лежит на локомотивных бригадах — машинистах и их помощниках.

В силу специфики их труда именно эта категория работников наиболее часто признается главными виновниками транспортных происшествий. Среди виновных могут быть и вагонники, и связисты, и движенцы, и путейцы, и другие работники.

Неграмотные действия локомотивной бригады нередко лишь замыкают трагическую цепь нарушений. И в то же время порой только высокий профессионализм машиниста и помощника позволяет разорвать ее и избежать транспортного происшествия.



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

НАЗНАЧЕНИЯ

Приказом и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдова» заместителем генерального директора по финансовой деятельности назначен **Дан МИТРЮК.**



Ион Василяки



Илие Цуркан



Игорь Мунтяну

И.о. начальника службы тяги Ион Василяки свое выступление начал с анализа состояния безопасности движения поездов в локомотивном хозяйстве.

По итогам 2014 года допущен рост транспортных происшествий. Напомнил Ион Константинович присутствующим случай крушения грузового состава по Джурджулешть, который принес дороге ущерб в размере 4 миллиона леев. Через две недели произошло новое серьезное транспортное происшествие также на джурджулештьском направлении. Затем вскоре — уход вагонов при движении поезда Етулия—Басарабьеска. Все допущенные нарушения были разобра-

Соблюдение графика движения поездов (ГДП) — тема актуальная. Это одна из составляющих преимуществ железнодорожного транспорта, благодаря чему экономические агенты и пассажиры выбирают железнодорожный транспорт.

Проблема соблюдения графика движения грузовых и пассажирских поездов имеет много составляющих. В ней задействованы разные службы, и каждая отвечает за свой участок. И, тем не менее, работники локомотивного хозяй-

ства играют решающую роль в обеспечении безопасности движения и соблюдении графика движения поездов.

В своем выступлении и.о. заместителя генерального директора Игорь Мунтяну подробно остановился на вопросах, связанных с соблюдением графика движения поездов, конкретно — в пассажирском и грузовом движении в ТЧ-1.

За рассматриваемые 4 месяца 2014 г. и два месяца 2015 г. были задержаны поезда в пассажирском сообщении — на



ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ – ОБЩЕЕ ДЕЛО



ТЧ-1. Разбор графика

(Окончание. Начало на стр. 1)

Дисциплинированность и осознание величайшей ответственности за сохранность перевозимых грузов и жизни пассажиров — то, без чего немислим каждый рабочий день на железнодорожном транспорте. В 2014 году на дороге было допущено 53 транспортных происшествия против 63 за аналогичный период 2013 года. Наибольшее количество происшествий произошло по вине работников локомотивного хозяйства. Самое страшное из них — крушение по станции Джурджулешть 4 ноября 2014 года. Привели к этому трагическому финалу два основных момента: неудовлетворительное состояние пути и ошибки, допущенные локомотивной бригадой при вождении состава. В их основе — человеческий фактор.

С начала 2015 года на дороге произошло 12 транспортных происшествий против 16 за аналогичный период прошлого года. Из 12 случаев — 11 произошли по вине локомотивного хозяйства. Илие Цуркан призвал присутствующих в зале вдуматься в цифры этой тревожной статистики и сделать каждому для себя соответствующий вывод и начать с укрепления личной дисциплины, не позволяющей халатно относиться к вопросам безопасности движения.

Выступление и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Сергея Томши на разборе графика движения в ТЧ-1 было заключительным. Руководитель магистрали подчеркнул, что график движения поездов — был, есть и будет главным законом для всех работников железнодорожного транспорта, выполнение которого является одним из важнейших показателей работы CFM.

Движение поездов строго по графику обеспечивается точным соблюдением действующих нормативов, правильной организацией и выполнением технологических процессов работы всех подразделений дороги, связанных с движением поездов, позволяет им действовать четко и согласованно.

И все же роль работников локомотивного хозяйства в строгом соблюдении ГДП самая значительная. Надо понимать, что меры, предпринимаемые руководством дороги по снижению эксплуатационных расходов, будут сведены к нулю, если не будет обеспечен график движения поездов, несоблюдение которого сопряжено с немалыми денежными расходами. К примеру, в пассажирском дальнем следовании за каждые полчаса опоздания дороги платит по 200 швейцарских франков.

— Говорить о соблюдении ГДП можно только в контексте обеспечения безопасности движения поездов, — отметил Сергей Петрович в своем выступлении на разборе. — В этом вопросе есть над чем работать коллективу Молдавской магистрали. Самым неблагополучным хозяйством в этом плане является локомотивное. Не скрою, во многом виновата старая техника, исчерпавшая свой ресурс. Самый старый тепловоз, работающий на дороге, крутит колеса с 1969 года. Самый «новый» тепловоз прибыл на дорогу в 1986 году. Нелегко в таких условиях обеспечивать безопасность движения. Но вот парадокс: не легче ситуация в службе пути — сказывается тот же денежный дефицит, отсутствие в достаточном количестве материалов и т.д. Но этот коллектив сумел адаптироваться в нынешних нелегких финансово-экономических условиях и держит ситуацию под контролем. Значит, дело в низком уровне личной ответственности за порученный участок, за безопасность движения в локомотивном хозяйстве. Отсюда и высокий процент влияния человеческого фактора в допущенных транспортных происшествиях.

Безопасность движения на железнодорожном транспорте является многоуровневой системой управления вертикального типа, которую можно определить как совокупность технических и организационных мероприятий по управлению и осуществлению перевозок, позволяющих обеспечить безопасность движения поездов как в каждом элементе отдельного структурного звена дороги, так и в системе управления движением в целом. Здесь важна коллективная слаженность в работе по контролю и обеспечению безопасности движения поездов. И если в этой единой цепочке имеется хоть одно слабое звено, ведущее к пренебрежению нормами безопасности, на нет сводится вся работа коллектива, совместные усилия по решению единых задач: обеспечение безопасности движения, охрана здоровья и безопасность труда, экономия эксплуатационных расходов, сохранность государственного имущества.

На прошлой неделе руководителю магистрали из транспортной прокуратуры были направлены 11 материалов с фиксацией незаконного слива дизельного топлива происходит при наличии системы «ДЕЛЬТА-СУ» во всех локомотивных депо дороги. С ее внедрением в 2011 году у руководства магистрали появилась надежда перекрыть все незаконные лазейки по воровству дизтоплива. Поначалу результаты были впечат-

ляющими. Но прошло время и система «ДЕЛЬТА-СУ» перестала быть преградой на пути нечестных в руку машинистов. Ее научились выводить из строя. Резонный вопрос задал присутствующим руководитель магистрали: **кого мы обманываем, воруя сами же у себя дизтопливо?!** Даже тяжелейшая финансово-экономическая ситуация на дороге не останавливает некоторых наших железнодорожников в желании обогатиться за государственный счет.

В январе 2015 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года по объему грузовых перевозок спад на дороге достиг 21%. Значительно упал и пассажиропоток на магистрали. А это — миллионы недополученных денежных средств в казну дороги. В январе 2015 года по сравнению с аналогичным периодом 2014 года спад пассажиропотока составил 5%. Если сравнить февраль 2015 года с январем т.г., то снижение объемов в пассажирском движении составляет уже 7%. С 1 по 24 марта 2015 года доход от пассажирских перевозок составил порядка 8 миллионов леев вместо планируемых 24 миллионов леев. При таких доходах в грузовом и пассажирском движении финансово-экономическая ситуация продолжает оставаться крайне тяжелой. На выплату заработной платы в феврале т.г. на дороге необходимо было порядка 43 миллионов леев, на приобретение дизтоплива — 25 миллионов леев, на обеспечение производственного цикла на ЖБШ — еще 8 миллионов леев и т.д. И это не считая других важных трат и имеющих задолженностей. **Риторический вопрос: откуда их взять?**

Положение дороги усугубили в 2014 года известные политические события в соседней Украине и принятие ряда ограничительных законов в РФ в отношении мигрантов из Молдовы. Вдобавок получен отрицательный результат от нахождения наших грузовых вагонов на других транспортных полигонах СНГ. В 2011 году более трех с половиной тысяч наших вагонов были задействованы за пределами Молдовы и приносили ежемесячно доход дороге в сумме более 15 миллионов леев. Сегодня арендованы всего 530 вагонов. Доход от их использования соответственно снизился и составляет порядка 2 миллионов леев.

Сергей Петрович в своем выступлении подробно остановился на мерах, предпринимаемых руководством дороги для адаптации стальной магистрали к нынешним финансово-экономическим реалиям. С 1 апреля 2015 года были подняты тарифы на пригородные поез-

да. Сейчас готовится необходимая документация на снижение стоимости проезда в местном сообщении. Тарифы были подняты на процент инфляции в республике за последние три года. Ожидается увеличение доходов в этом сегменте пассажирских перевозок на 5 миллионов леев. Невысокая (порядка 15% в бухарестском направлении и 30-35% в Санкт-Петербургском направлении) населенность пассажирских поездов дальнего следования привела к переходу графика их ежедневного движения на трехразовое курсирование в неделю. От этой меры также ожидается дополнительный доход. Для привлечения пассажиров на железнодорожный транспорт, при поддержке Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры РМ, решено снизить на 20% тарифы в пассажирском движении дальнего следования.

Как известно, в целях сокращения затрат на дороге был объявлен технический простой. Не принеся планируемых доходов, он был заменен работой магистрали на четырехдневной рабочей неделе. Призыв руководства магистрали о поддержке этого решения нашел отклик в трудовых коллективах. Ожидается дополнительный доход от предпринятого шага в размере 7-8 миллионов леев.

Нелегко сегодня и руководству магистрали, и трудовому коллективу. Сергей Петрович призвал присутствующих к пониманию сложившейся ситуации, к необходимости проявлять гражданскую сознательность и выдержку. Молдавская железная дорога вплотную приблизилась к началу технического и технологического обновления. Согласно имеющимся проектам между CFM и ЕБРР, для модернизации железной дороги Молдовы в рамках Соглашения о финансировании между Правительством Республики Молдова и ЕБРР дороге выделен транш в размере 52,5 млн евро. Денежные средства пойдут на приобретение новых магистральных тепловозов и соответствующее обустройство депо дороги для их содержания, а также на реабилитацию железнодорожной инфраструктуры, прежде всего железнодорожного пути.

15 апреля 2015 года в Молдову придут первые консультанты по проектам, связанным с модернизацией инфраструктуры. Ожидается приезд консультантов по подготовке тендерных проектов и др.

Определена задача до конца нынешнего года провести международный тендер на закупку магистральных тепловозов. С момента заключения договора на приобретение локомотивов и до момента их поступления на дорогу пройдет, согласно процедуре, один год. С января 2017 года на Молдавскую магистраль начнет поступать новая техника, и до конца года мы получим 10 локомотивов. Согласно инвестиционному плану развития дороги на ближайшие 10 лет, всего будет закуплено 42 новых современных локомотива. Также в планах — капитальный ремонт 600 км пути; на участке протяженностью 140 км будут заменены старые рельсы на новые; КВР грузовых вагонов; приобретение новых грузовых вагонов; проведение КВР пассажирским вагонам и т.д. Ведется работа над вторым траншем в размере 54 млн евро, выделяемым европейскими банковскими структурами (ЕБРР и ЕИБ). Практически завершена предварительная работа по модернизации локомотивов серии ЧМЭЗ с участием чешской компании АО «СЗ ЛОКО».

Серьезная работа сегодня проводится руководством Молдавской магистрали. Без поддержки со стороны многотысячного коллектива дороги не реализовать все намеченное. Это должен понимать каждый железнодорожник.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА



■ В ТРУДОВЫХ КОЛЛЕКТИВАХ

На южной станции Гречень

Земля, пролегающие полосы рельсов окутаны утренним туманом. Разгоняя плечами вагонов белесую мглу, грузовой поезд со стороны Басарабьски пронесется мимо станционных построек. Туда, где в степи из-за начавших зеленеть повесеннему холмов выплывает брызжащий золотыми лучами диск солнца. Машинист тепловоза может быть спокойным, потому что фигурка дежурной, застывшая на пустынном перроне, показывает высоко поднятым флажком: путь свободен!



Станция Гречень



ДС Екатерина Швецова



ДСП Мария Ломановская



Электромеханик СЦБ Василий Неделко

Немало, что и говорить, таких составов проследовало за последние годы через южную станцию Гречень. И, как прежде, опытные специалисты, несущие дежурства за пультом поста электрической централизации, продолжают вносить весомый вклад в обеспечение безопасности движения. Направление для Молдавской магистрали — стратегически важное, открывает выход к трем придунайским портам — Рени, Джурджулешты и Галаць, а это означает, что здесь все подчинено требованиям общего технологического процесса перевозок.

С января 2012 года местным движением коллективом руководит ДС Екатерина Швецова. О ее деловых качествах можно судить уже по тому факту, что до назначения на ответственную должность почти 27 лет отдала работе на этой же станции в качестве ДСП. А еще в трудовой биографии была станция Рени-Наливная, где на протяжении двух лет трудилась дежурной стрелочного поста. Знает, как организовать людей, проводить месячные комиссионные осмотры, грамотно оформить документацию, на что обращать особое внимание. В случае необходимости подменяет дежурного за пультом.

У нас сугубо женский и очень дружный коллектив, которому претит любая расслабленность в работе, — так характеризует Екатерина Георгиевна своих коллег. — Всегда находим общий язык, взаимопонимание — и это помогает решать стоящие задачи. Не допускаем случаев брака, организован своевременный пропуск поездов, четко выполняются команды поездных диспетчеров. Дежурные не забывают

совершенствовать профессиональные навыки, уделяем внимание технической учебе.

О каждом из тружеников можно поведать много интересного и хорошего, у каждого — своя, неповторимая и, в то же время, с общим, железнодорожным знаменателем судьба. Например, у той же ДС, уроженки села Суворово Вулканештского района, на транспорте работают тетя Леля Мальчева и старшая сестра Мария Руссу. Они — ДСП станции Егулия. Сама Екатерина Георгиевна после общеобразовательной школы начала учиться на телефонистку, но сестра настояла перевестись в училище им.Федько — на движеническое отделение. Это, конечно, круто изменило все предыдущие жизненные планы. Тем не менее, жалеть не о чем, потому что теперь женщина себя не мыслит без нужной железной дороге профессии.

А самый большой трудовой стаж в движении среди работников станции — у ДСП Марии Ломановской. О ней знают на всем участке не только как об умелом, ответственном специалисте, но и как о наставнике, щедро делящемся опытом с молодежью. Муж Аурел — дорожный мастер местного околотка №8 ПЧ-3, а значит можно говорить о железнодорожной династии.

А в случаях с другими работниками разве не то же самое? Возьмем, к примеру, ДСП Тамару Неделко. Именно ее муж Василий, работающий электромехаником СЦБ, отвечает за бесперебойное функционирование устройств электрической централизации. Досконально разбирается в технике, опытный, с большим стажем работы на магистрали специалист. Всегда может подсказать, как правильно обращаться

с пультом управления при возникновении экстремальных ситуаций.

Муж ДСП Лидии Драгневой Иван хорошо зарекомендовал себя в качестве бригадира пути. И муж ДСП Антонины Щербан Александр относится к числу лучших работников путейского околотка. Являясь монтером пути, не раз проявлял себя при проведении ремонтов сложного хозяйства, укладках шпал.

Словом, теснейшее содружество, при котором труд на железной дороге имеет важнейшее значение как источник творческого вдохновения и, конечно же, семейного благополучия. Он дает надежду на улучшение жизни, так как найти в регионе другую достойную работу совсем не просто из-за экономических неурядиц. И пусть ныне на железной дороге финансовое положение не из лучших по причине нестабильной экономической ситуации в республике и резкого ослабления молдавского лея по отношению к двум главным мировым валютам, но люди не опускают руки. Есть вера в то, что трудности будут преодолены рано или поздно.

Помимо пропуска поездов, работники станции организуют в случае обращения экономических агентов погрузку зерновых, а также вина от Чумайского винограда, но с оформленным документацией по Вулканешты. Билетной кассы нет. Станционное хозяйство нормально вышло из зимы. И если что беспокоит, так это необходимость замены прохудившихся окон в помещениях ДСП, ДС и релейной, о чем говорилось еще в ходе осеннего комиссионного объезда.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

С экономией угля

выходит с холодной поры года коллектив линейной станции Гиздита. А все благодаря новой печке, которую движеницы соорудили сами из огнеупорного кирпича, следуя советам опытных мастеров расположенного неподалеку села Первомайское. По сравнению со своей предшественницей, старой типовой печкой с обитыми жестью стенками округлой формы (такие еще встречаются на железной дороге), она потребляет за сезон твердого топлива почти на

две тонны меньше, а теплоотдача — повышенная. Достаточно сказать, что на протяжении всей зимы, даже в условиях сильных морозов января, в помещении дежурного за пультом температура воздуха поддерживалась на нормальном уровне, что явилось хорошей профилактикой по предупреждению заболеваемости работников.

На станции ведется также борьба за экономию дорогостоящей электроэнергии. В помещениях не горят зря

электрические лампочки, перронное освещение включается в темное время суток лишь перед приходом поезда.

Основное внимание — обеспечению безопасности движения на вверенном участке. Работники во главе с ДС Галиной Гордян не допускают нарушений, регулярно организуется техническая учеба с целью совершенствования профессиональных знаний. Хорошо трудятся ДСП Ольга Коваль, Надежда Спрычан, Сергей Олейник и Алена Бузурный.

Владимир СЕВЕРНЫЙ

Две семьи — 14 детей!

Самым большим богатством человека, наряду со здоровьем, являются дети. А если детей еще и много, как, например, у двух работников вагонного депо ст.Басарабьска (ВЧД-4) Виктора Резниченко и Михаила Фомина, то счастье и гордость переполняют родителей.

В семье Виктора Павловича РЕЗНИЧЕНКО, станочника деревообрабатывающих станков ВЧД-4 с 30-летним стажем работы на этом предприятии, и его супруги Натальи Ивановны — 8(!) детей: 5 дочерей и 3 сына. Четверо из них уже создали свои семьи и подарили родителям 6 внуков. Трое детей — ученики Басарабьсской гимназии.

Старший сын семьи Резниченко — Евгений — пошел по стопам отца: стал столяром. Вместе с женой Ириной подарили родителям троих внуков. В этом году им: Еве — шесть лет, Дэвиду — пять лет, Элеоноре — три годика.

У дочери Оксаны и ее мужа Сергея — механика ШЧ-2, подрастает малыш Марк, которому шесть месяцев. Дочь Людмила с мужем Александром порадовали родителей внучкой Синдией, которой в этом году шесть лет. Четвертая дочь — Алина с мужем Станиславом и полторагодовалым сыном Кириллом живут в Российской Федерации. Остальные старшие дети с семьями — в Дубоссарах, Кишиневе, Басарабьске.

Младшие дети семьи Резниченко остались в родительском доме. 19-летняя Ирина уже работает, Александр, Денис и Юлия — ученики соответственно 8-го, 6-го и 4-го классов Басарабьсской гимназии.

* * *

Михаил Яковлевич ФОМИН — электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования инструментального цеха ВЧД-4, выпускник Одесского техникума железнодорожного транспорта почти с 17-летним стажем работы на Молдавской магистрали, — вместе с супругой Марией Поликарповной воспитывают шестерых (!) детей. Пять прекрасных дочерей и сына.

Единственный и старший сын семьи Фоминых — Павел — выпускник колледжа транспорта и Технического университета Молдовы, живет и работает в Днепропетровске. Вместе с женой Екатериной — преподавателем музыкальной школы — они подарили родителям внука. Кстати, пятилетний Матвей — пока единственный внук.

Три средних дочери Фоминых — студентки. Татьяна занимается в Приднестровском государственном университете на факультете иностранных языков, закончив до этого Тираспольский промышленно-экономический колледж.

Ольга в этом году заканчивает Тираспольский медицинский колледж, факультет «Фармацевтика». Оксана — студентка Тираспольского межрегионального университета, факультета «Лабораторная диагностика». Младшенькие — Виктория и Юлия — отличницы учебы, занимаются соответственно в 7-м и 5-м классе Басарабьсской гимназии, а также в городской школе искусств по классу фортепьяно.

Кстати, все старшие дети семьи Фоминых — выпускники Басарабьсской школы искусств. А Павел, кроме фортепьяно, занимался параллельно по классу аккордеона.

...В многодетных прекрасных семьях Резниченко и Фоминых всегда царит атмосфера взаимопонимания и взаимовыручки, любви к детям и почитания родителей, бабушек и дедушек. Детей и внуков воспитывали и воспитывают, прививая главные ценности: любовь к труду и прекрасному, доброту и толерантность.

А примером во всем были и остаются родители, бабушки и дедушки. Они — эталон добросовестного отношения к труду, к профессии железнодорожника. Кстати, родители М.Я.Фомина — Мария Ивановна и Яков Павлович — всю жизнь проработали на Басарабьском железнодорожном узле. В этих семьях поистине родители могут гордиться своими детьми, а дети — своими родителями.

Лилиана НИКИФОРОВА



Вот они – железнодорожные бойцы-молодцы!



В прошлом номере нашей газеты была опубликована информация о республиканском чемпионате по кикбоксингу, в котором успешно выступили и спортсмены из Басарабьяски. По техническим причинам фотоиллюстрация не была опубликована. Сегодня мы представляем фото Петра Колтука, на котором запечатлены все 17 басарабьяских спортсменов – участников этого престижного турнира.

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Профком Кишиневской дистанции с поздравлениями и связи поздравляет с днем рождения: **ВАСЬКОВА Леонид Федоровича**, **ВИЕРУ Елизавету**, **ГУШЕВАТЕ Снежану**, **ЕЖОВА Владимира Ивановича**, **ИВАНОВА Юрия Владимировича**, **ИСАЕНКО Вячеслава Романовича**, **КОБЗАК Веру Васильевну**, **КОВАЛЬЧУК Оксану Владимировну**, **КОЖОКАРУ Георгия Александровича**, **КОСТЮНИЧЕВА Александра Александровича**, **ЛЯХУ Галину Михайловну**, **МОЦИПАН Владимира Георгиевича**, **МУНТЯН Сергея Константиновича**, **ПАВЛЮК Андрея Николаевича**, **ПЕТРУШКА Даниелу Сергеевну**, **РАЕЦКУЮ Мирославу**, **СКУРТУ Галину Тихоновну**, **ТЕЛЕГИНА Александра Владимировича**, **ШАБАЙКИНА Вячеслава Анатольевича**, **ЦЕНТЕР Елену Владимировну**.

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

Коллектив и профком вокзала станции Окница сердечно поздравляют с днем рождения билетного кассира **КОТОВУ Л.Г.** и рабочего по вокзалу **ПРОДАН А.**

— Желаем много, много здоровья, исполнения всех желаний, взаимопонимания с теми, с кем общаетесь ежедневно, и бесконечной радости от дорогих и любимых!

Коллектив службы внутреннего аудита ГП «ЖДМ» поздравляет с днем рождения **ВОРНИЧЕСКУ Дину Станиславовну** — аудитора. — Желаем Вам крепкого здоровья, семейного благополучия и счастья! Пусть удача сопутствует во всех добрых делах и в жизни будет множество интересных и восхитительных событий!

Коллектив и профсоюзный комитет Басарабьяской дистанции пути сердечно поздравляют с днем рождения бухгалтера ПЧ-3 **КАЙКЫ Елизавету Васильевну**, техника 11-го околотка **СЫРБУ Марию Федоровну**, мастера стройгруппы **ГАЛАЧ Владимира Николаевича** и начальника мехмастерских **КУЦЕВАЛ Владимира Петровича**.

*Пусть счастье всегда согревает,
Удача украсит ваш дом,
Пусть жизнь, словно солнце, сияет,
А все остальное — потом!*

Коллектив станции Сипотень поздравляет с днем рождения начальника станции **КОЖОКАРЬ Юлию Константиновну**. — Желаем счастья, здоровья и долгих лет жизни!

*Пусть счастье не кончается,
Все в жизни получается,
И то, о чем мечтается —
Скорей произойдет!*

Коллектив колесно-роликового цеха ВЧД-1 сердечно поздравляет с днем рождения заместителя начальника пассажирской службы по пригородным перевозкам **МИХАЙЛОВА Анатолия Николаевича**.

днем заместителя начальника депо по ремонту **ПЕТКОВА Сергея Викторовича**. — Здоровья Вам крепкого, счастья, успехов и благополучия во всем!

*62 — не срок для старости,
Пусть не чувствует сердце усталости,
Это — зрелость во всем и всегда,
Это — опыт большого труда!*

Администрация и профком ВЧД-1 сердечно поздравляют с днем рождения заместителя начальника депо по ремонту **ПЕТКОВА Сергея Викторовича**.

*Желаем жить без старости,
Работать без усталости,
Здоровья — без лечения
И счастья — без огорчения.
Желаем Вам всех благ земных,
Мы знаем — Вы достойны их!*

Администрация и профком ВЧД-1 сердечно поздравляют с днем рождения **ДМИТРИЕВА Ф.А.** — слесаря, **НИКОЛАЙ Т.В.** — бухгалтера, **ЛУПАШКО В.М.** — главного инженера, **ЦУГУЙ Б.Ф.** — слесаря, **БОШКА А.И.** — слесаря-электрика, **ВЕДУЖЕНКО А.В.** — слесаря, **МАЙМЕСКУ А.М.** — столяра, **ЛУЦЭ А.** — грузчика.

*Желаем, чтобы счастья и здоровья
было много,
Чтобы удача верной спутницей была,
И чтоб на жизненной дороге
Всегда хватало ласки и добра!*

Коллектив автоконтрольного пункта ВЧД-1 сердечно поздравляет с ЮБИЛЕЕМ слесаря **ЦУГУЙ Бориса Федоровича**. — Желаем крепкого здоровья, счастья, благополучия и долголетия.

*Мы с юбилеем поздравляем,
Душой желаем не стареть,
Прошедших лет не замечая,
Желаем только молодеть!*

Администрация и профсоюзный комитет Мостостроительного поезда №1 поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **ГАНДАКОВА Василия Никифоровича** — бетонщика.

*Сегодня наш коллега юбиляр!
Спешим его поздравить с круглой датой.
Ему желаем жизни полной чаши в дар,
Активными событиями богатой.*

Профсоюзный комитет, ветеранская организация ПЧ-1 поздравляют с днем рождения **ЛУКАСЕВИЧА Романа Ануфриевича** и желают ему крепкого здоровья, оптимизма и внимания родных и близких людей!

Коллектив колесно-роликового цеха ВЧД-1 сердечно поздравляет с днем рождения заместителя начальника пассажирской службы по пригородным перевозкам **МИХАЙЛОВА Анатолия Николаевича**.

*Желаем, чтобы сердце не шалило,
Как часы, на башне било,
Чтобы счастья было море,
Чтоб не ведали Вы горя.*

Скандворд

| | | | | | | | |
|-----------------------------|--------------------------|------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|------------------------|-------------------------------|
| Каждый мерит на свой ... | Граненый ... | Творение кинорежиссера | | | | | |
| | | | | Элемент, очень нужный зубам | | Вино, похожее на сироп | "... и Гек" - рассказ Гайдара |
| Звук съедаемых чипсов | Паровоз в хвосте состава | | | | | | |
| | | | | Микки от Уолта | | Черноплодная рябина | |
| Пьер, сыгравший в "Игрушке" | Специалист-взрывотехник | | Кромешная тьма | | | | |
| Эскадрилья журавлей в небе | Куча ... | | | | Фасон с рукавом от ворота | | Легкое движение лобзиком |
| | | | | Ущерб, убыток | | | |
| Африканская муха | 1% от доллара | Река у Зимнего дворца | В Москве - Москва, в Париже - ... | | | | |
| Боярские жоромы | | | | Экскурсионный поводырь | | | |
| | | | | | Покрывало бородинского хлебушка | | |
| Болотный газ | Подтвержденная уликами | | | | | Досадно-дурная ошибка | |
| | | | | | Река имени крокодила | | |

ПРИГЛАШАЕМ

ЛОКОМОТИВНОМУ ДЕПО БЭЛЦЬ СРОЧНО ТРЕБУЮТСЯ НА РАБОТУ:

✓ начальник склада топлива; ✓ бригадир склада топлива.

Образование — среднее техническое; необходим опыт работы в данной сфере.

Справки по тел.: 8 22 29; 8 22 11

Коллектив редакции газеты «Железнодорожник Молдовы» выражает искренние соболезнования директору издательства РР «Depozit en Gros» Романовой Ирине Васильевне по поводу кончины матери

ГРЕЧКО
Марины Сергеевны

Пусть земля ей будет пухом.