



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 34 (5850) 19 августа 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.



ПОНЕДЕЛЬНИК — ДЕНЬ КОНТРОЛЯ

Юрий ТОПАЛА, и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы», провел в понедельник, 17 августа 2015 года, День контроля. Было обсуждено текущее положение дел на магистрали за прошедшую неделю.

Начальник службы движения Игорь Мунтяну доложил руководителю магистрали о погрузочно-разгрузочной работе, проведенной за выходные дни.

По информации службы военизированной охраны, на территории Басарабьесского локомотивного депо был замечен посторонний мужчина, который попытался скрыться, бросив сумки. В них находились канистры

с дизтопливом. Ведется служебное расследование данного факта. На участке Абаклия—141 км в выходные дни горели лесопосадочные насаждения. Была вызвана пожарная машина с Басарабьесского железнодорожного узла. Огонь был оперативно локализован, обошлось без ущерба железной дороге.

Сергей Томша, заместитель генерального директора по инфраструктуре и тяговому подвижному составу, проинформировал руководителя магистрали о проводимой работе в подведомственных филиалах. На уча-

стке Бендеры—Ревака ведутся работы по установке неохраняемых переездов. В соответствии с планом идет подготовительная процедура по закрытию ряда станций, не задействованных в грузовой работе. Начата покраска моста на участке Стрэшень—Буковец. Готовится информация, касающаяся производственного процесса по изготовлению железобетонных шпал в цехах Бэлцкого завода ЖБШ. Ее необходимость вызвана проблемами, возникающими при эксплуатации данной продукции в пути.

Начальник службы пути Петр

Саракуца доложил начальнику дороги о проблемах со снабжением хозяйства необходимыми материалами для проведения текущих ремонтных работ.

Председатель Федерации профсоюзов железнодорожников Молдовы Ион Запорожан проинформировал руководство Молдавской магистрали о коллективном письме с Басарабьесского железнодорожного узла, в котором труженики выражают озабоченность сложившейся ситуацией с выплатой заработной платы и требуют: погашения образовавшейся задолженности, вос-

становления нормального режима работы подразделений магистрали, повышения заработной платы с учетом повышения в республике основных тарифов и обесцениванием национальной валюты. Председатель отраслевого профсоюза предложил в соответствии со ст.359 ТК РМ начать примирительную процедуру в рамках примирительной комиссии, которая должна быть создана на дороге.

19 августа 2015 года состоится пробная поездка с перрона столичного вокзала до станции Унгень модернизированного дизель-поезда № 6025. С 20 августа 2015 года планируется ввести в график этот ожидаемый нашими пассажирами дизель-поезд по маршруту Кишинев—Окница.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Юрий ТОПАЛА: «Рассчитываю на понимание и поддержку реформ в железнодорожной отрасли»

И.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий ТОПАЛА продолжает знакомство с деятельностью магистрали. 11 августа 2015 года он посетил с рабочим визитом Бэлцкий железнодорожный узел. В ходе поездки руководителя магистрали сопровождал заместитель по техническому обслуживанию и ремонту Мирон ГАГАУЗ.

Основное внимание было уделено подразделениям, являющимся по роду своего функционирования определяющими звеньями в структуре железной дороги. В их числе — завод ЖБШ. Юрий Константинович побывал в производственном корпусе предприятия, где пояснения давал директор Михаил Бейко. Раньше здесь выпускалось ежегодно до 100 тысяч шпал, но в последнее время производство вынужденно сократилось почти на две трети. Чтобы вернуть утраченные позиции, необходимо налаживание ритмичного и бесперебойного снабжения сырьевыми компонентами. Финансовое положение — не из легких, но, как заверил вникший в проблему руководитель магистрали, будут изыскиваться все доступные резервы, чтобы технических простоев в производстве шпал не возникало. Ведь это та продукция, без которой невозможно содержать в нормальном состоянии путь.

В механических мастерских завода состоялся деловой разговор с опытным фрезеровщиком Владимиром Примаком о важности обновления инструментов.

— И этот вопрос постараемся решить, как только на дороге улучшится экономическая ситуация, — сказал руководитель магистрали. — Без хорошего, надежного в работе инструмента при ремонте оборудования нынче трудно.

В локомотивном депо, обслуживающем большой тяговый участок, свои проблемы. И касаются они в первую очередь устаревшего, давно исчерпавшего свой заводской ресурс тепловозного парка. Состоявшийся разговор вылился в обсуждение того, какие именно локомотивы разумнее всего приобретать для дороги на кредиты от зарубежных банков — грузопассажирские или специализированные грузовые. Излагая свою точку зрения, Мирон Гагауз, а также начальник службы тяги Ион Василяки высказались в пользу второго варианта. Дело в том, что грузопассажирский тепловоз — не столь мощный, и, если состав будет весить около 4-4,5 тысячи тонн, то он его просто не потянет, вы-

нужден будет простаивать без дела или возвращаться с конечной станции в депо резервом, сжигая напрасно дорогостоящее дизельное топливо.

А замечание о том, что на втором этаже административно-бытового корпуса локомотивного депо потекла и нуждается в серьезном ремонте крыша, привело к обсуждению еще одной проблемы: не поспешили ли на дороге с расформированием в Бэлце мощного производства НГЧ? Одно дело, как сказал Мирон Ульянович, когда ремонтом зданий занимаются небольшие строительные группы предприятий, и совсем другое, если это поручено специалистам грамотным, умеющим составлять проектную документацию, профессионально и качественно выполнять работу. На дороге нынче много зданий и сооружений нуждаются именно в квалифицированном ремонте.

Руководитель магистрали осмотрел и ремонтные цеха депо. А на территории его ждала встреча с работниками, которых волновал в первую очередь вопрос погашения задолженности по заработной плате. Юрий Константинович объяснил: задолженность за май вскоре будет ликвидирована, как это ни трудно для оскудевшего дорожного бюджета, а дальше намечено своевременно оплачивать работу за текущие месяцы. Окончательная ликвидация задолженности, с чем, возможно, удастся справиться к концу года, реальна лишь с исчезновением дисбаланса между доходами и расходами дороги.

Были заданы и другие вопросы. Например, по мнению одного из работников, на дороге недооценивают резервы повышения доходности от вспомогательных услуг. На территории железнодорожного узла рядом с вокзалом находятся базар и автомобильная стоянка, от деятельности которых дорожный бюджет не получает ни бэнца. И никого это не волнует. Или такое. В депо давно пустует корпус, который можно было бы использовать под жи-



Встреча с коллективом вагонного депо Бэлць





Юрий ТОПАЛА: «Рассчитываю на понимание и поддержку реформ в железнодорожной отрасли»

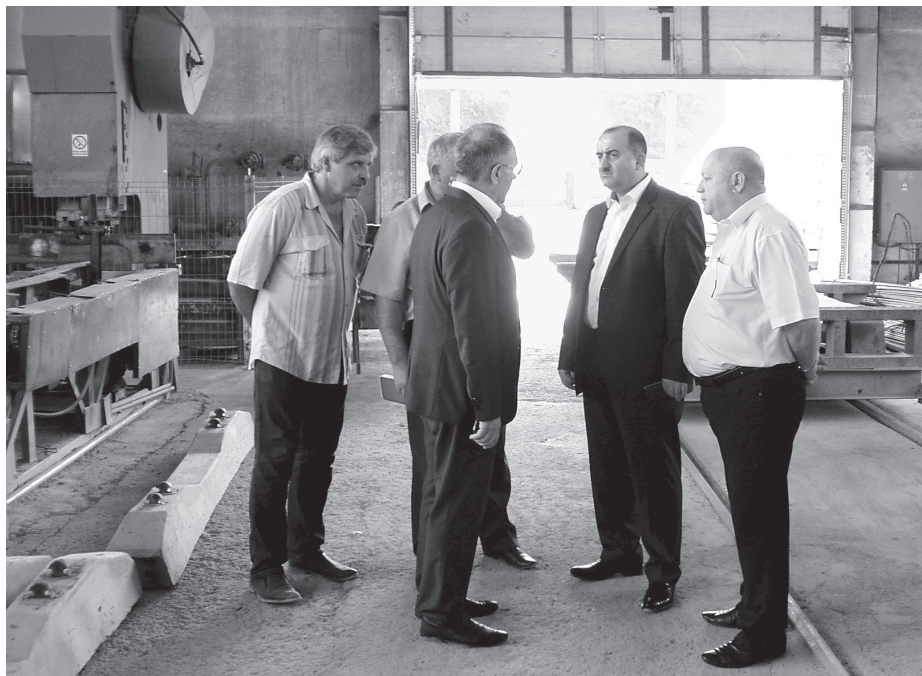
(Окончание. Начало на стр. 1)

лье для молодых работников. Конечно, существуют некоторые законодательные препоны, обязывающие государственное предприятие в случае отказа от зданий продавать их или передавать бесплатно органам местной власти. Однако Юрий Константинович пообещал детально изучить вопрос, отметив, что забота о людях всегда должна быть на первом месте. Вместе с тем, дорога должна решительно избавляться от излишней, не укладывающейся в финансовые возможности инфраструктуры, сосредотачивая главное внимание на том, что напрямую способствует перевозочному процессу — тепловозам, вагонам, путевому хозяйству, ремонтной базе и т.д. Альтернативы этому просто нет в создавшихся условиях, когда речь идет об экономическом выживании.

Дорога еще не вышла на уровень прибыльности и пока многое не может себе позволить. Ведь помимо заработной платы существуют еще и такие обязательные статьи расходов, как приобретение ГСМ, запчастей для обеспечения производственного процесса. Шутка ли, уже дошло до того, что даже приобретение, скажем, для следующего объекта посещения — ВЧД-3 — бочки технической смазки колесных пар, о чем настоятельно просил начальник данного предприятия Валерий Гылкэ, составляет проблему! Пообещав помочь в конкретном случае, Юрий Константинович в то же время призвал местных хозяйственников проявлять при закупках материалов для производственных нужд больше хозяйской предприимчивости, приобретать необходимое только хорошего качества и по разумным ценам. На что Валерий Гылкэ ответил, что стремление к этому давно есть, однако нужно, чтобы специалистов предприятий включали в состав дорожной комиссии, занимающейся закупками материальных ресурсов.

Ознакомившись в ВЧД-3 с технологическим процессом ремонта вагонов, руководитель магистрали встретился, как и в локомотивном депо, с работниками предприятия. Люди поднимали не только вопрос ликвидации задолженности по заработной плате, но также выражали глубокую озабоченность дальнейшей судьбой магистрали. Ведь трудности с каждым годом только усугубляются и не совсем понятно, что ждет железнодорожников в будущем. В ходе беседы с тружениками было подчеркнуто: спасительной мерой может стать лишь серьезная модернизация основной железнодорожной инфраструктуры. После получения давно ожидаемых кредитов, которые пойдут на закупку новых тепловозов и обновление пути, удастся высвободить часть дорожных средств на насущные текущие потребности. Однако, чтобы это произошло, важно удерживать деятельность железной дороги, как перевозчика грузов и пассажиров, в стабильном русле. Банки выделяют кредитные ресурсы крепким хозяйственникам, а не банкротам.

В этот же день руководитель магистрали посетил ряд производственных участков Унгеньского железнодорожного узла. И здесь работники поднимали не менее злободневные проблемы. Вывод один: лишь откликаясь на предложения простых тружеников, уделяя внимание их нуждам, проявляя



Рабочие моменты визита

заботу, можно рассчитывать на понимание и поддержку предпринимаемых реформ, которые будут способствовать кардинальному улучшению дел в железнодорожном хозяйстве.

Ознакомление в ходе предпринимаемых рабочих визитов с производством, вне всякого сомнения, позволит лучше оценить реальную ситуацию, поможет выработать более четкую стратегию действий на будущее. В то же время общение с работниками, проходившее в конструктивном ключе и форме честного диалога, — наглядный пример того, как нужно строить в современных условиях эффективные коммуникативные отношения между управленческим менеджментом и низовыми звеньями.

Из Эльць и Унгень — Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Владимира ДОБРЯНСКОГО



Фото Юрия КОЗЛОВА

На перестановке — только профессионалы

Пограничную станцию Унгень, где сходит европейская рельсовая колея с нашей, отечественной, без пункта перестановки вагонов представить себе невозможно. Здесь под руководством начальника Вячеслава Корнея трудится дружный, сплоченный коллектив, выполняющий ответственную, прямо влияющую на соблюдение общего технологического процесса работу.

Ныне на участке наблюдается некоторый спад в движении поездов, однако старший мастер Андрей Фарфанюк, с которым удалось поговорить, уверен, что явление это — временное. Ведь еще недавно одним лишь грузовых вагонов переставлялось ежемесячно около 400, а то и 500 единиц, а значит, так будет и дальше. Уже оживилась, в частности, перевозка через границу металлолома. Причем названные цифры — не предел возможностей, так как каждая из смен, руководимых мастерами Юрием Макухой, Геннадием Вакарюком, братьями Вячеславом и Николаем Бордяну, способна осилить и более внушительные объемы. Был бы лишь грузопоток интенсивнее, а профессионалы свое дело знают. Через станцию проходит в круглогодичном обращении бухарестский экспресс, а теперь, в летнюю пору, вдобавок и пассажирский поезд Минск—Варна. За их перестановку, согласно отведенному технологическому времени, коллектив отвечает в неменьшей степени.

Кузова грузовых вагонов приподнимаются для перекачки колесных пар соответствующей ширины козловыми кранами, а пассажирских — с помощью винтовых домкратов. Самой перестановке, как завершающему этапу всех усилий, предшествуют мероприятия по подготовке тележек, профилактике и ремонту, в случае необходимости, оборудования, чтобы не подвело в решающий момент. В механических мастерских можно изготовить любую недостающую деталь, а также домкратные винты. Освоена перестановка электродвигателей. А в процессе перестановки слесари не только закрепляют кузова на тележках, но и осматривают ходовую часть, ведут промежуточную ревизию, устраняют неисправности по колесам и буксам.

На ППВ такой широкий спектр нужных специальностей — от сварщиков, электриков до токарей по металлу, плотника и даже кузнеца, что коллективу завидуют по-доброму на других участках. Когда маневровый тепловоз подает на перестановочные позиции вагоны, никто из работников не остается безучастным, нет деления, за каким цехом кто числится, а значит, поезда не выбиваются из графика. Тон в работе задают слесари по оборудованию Аурел Чеботарь, Иван Чобану, Геннадий Шупарский, Вячеслав Крянгэ, крановщики-электрики Петр Флорьяк, Валерий Мушет, Василий Снигур, токари Сергей Круду и Федор Руссу, многие другие.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ



■ ОХРАНА ЗДОРОВЬЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ ТРУДА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

К чему приводит неосторожность

Начальник службы защиты и предупреждения ГП «Железная дорога Молдовы» Думитру Дурнеску провел селекторное совещание по итогам июля и семи месяцев 2015 года.

Как свидетельствует анализ, сделанный службой, в июле с.г. в филиалах железной дороги допущено два случая производственного травматизма с временной потерей трудоспособности. Для сравнения: в июле прошлого года был допущен один случай — в ЭЧ-2 Басарабьяска.

Подробнее о нынешних случаях. 13 июля с.г. водитель Бэлцкого прорабского участка НГЧИ Кривой Н.Д. после окончания работы шел в раздевалку, споткнулся и упал. В результате — перелом правого локтя. Кривой — не новичок: более 35 лет работает на предприятии. И тем не менее допустил неосторожность при передвижении по территории прорабского участка. А все потому, что нарушил Инструкцию №1 пп.1.4, 1.5 по охране здоровья и безопасности труда.

Второй случай произошел со старшим стрелочником станции Окница В.А. Стогом. 27 июля с.г. железнодорожник пострадал в результате хулиганских действий посторонних, бросивших в него

камень, когда Стог находился на ночном дежурстве на железнодорожном переезде. По данному случаю возбуждено уголовное дело Комиссариатом полиции Дондушень.

В июле работники службы защиты и предупреждения принимали участие в демонтаже козловых кранов на станциях Флорешть и Александрень; участвовали в работе постоянной комиссии при РБ; совместно с главным техническим инспектором Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы провели проверку состояния охраны здоровья и безопасности труда на станции Джурджулешть; принимали участие в работе комиссии по приему экзаменов в службе «Л»; оказывали консультативно-методическую помощь специалистам филиалов по охране здоровья и безопасности труда и, конечно же, участвовали в расследовании несчастных случаев, произошедших в июле с работниками железной дороги.

С селекторного — Александр НИКИФОРОВ

На направлении Абаклия—Кахул, играющем в последнее время все большую роль в организации транзитных перевозок на южном участке магистрали, расположено несколько околотов Басарабьясской ПЧ-3.

Прикладывается немало усилий для того, чтобы пролегающий здесь путь соответствовал требованиям безопасности движения. Задача, прямо скажем, не из легких в условиях плохого снабжения материалами, но ее решение вполне под силу, в частности, коллективу околотов №11, за которым закреплен участок протяженностью в 29 километров. Умело изыскивая внутренние резервы, дорожный мастер Дмитрий Митиогло и его подопечные обеспечивают балльность в пределах 20-21 единиц при плане 80. Пример организованности коллектив показал и при подготовке к нынешним летним перевозкам.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Пример высокой организованности



НА СНИМКЕ: старший дорожный мастер участка Петр Оглинда (слева) и дорожный мастер Дмитрий Митиогло.

Фото Юрия КОЗЛОВА

Все подразделения работают как единое целое

Валерий ЛОМОВ, начальник Бендерской дистанции пути

Для эффективного развития отрасли, формирования рынка транспортных услуг, вносит свою лепту в жизнедеятельность ГП «Железная дорога Молдовы» и Бендерская дистанция пути.

Основными задачами Бендерской дистанции пути являются: текущее содержание и ремонт пути для обеспечения безопасного и бесперебойного движения поездов с установленными скоростями, в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации железной дороги (ПТЭ).

При образовании Бендерской дистанции пути 70 лет назад образовалась и структура предприятия со всеми важными технологическими подразделениями, которая с 2005 г. обслуживает 225 км главных и станционных путей по направлениям Бендеры—Кишинэу; Бендеры—Кэинарь—Злоць, Кишинэу—Ревака—Кэинарь.

Цех искусственных сооружений. Громадное значение имеет текущее содержание мостов, труб, водоотводных сооружений на перегонах и станциях. Для поддержания в исправном состоянии искусственных сооружений ежедневно трудятся работники цеха Марьян Степан, Ботнар Виктор, Запорожан Серджиу, Стефанко Вячеслав, Анточ Иван, Гинкул Андрей, Верстяк Сергей. Под руководством мастера Палади Ивана Захаровича был выполнен капитальный ремонт оголовок труб на 68 км перегона Кэинарь—Злоць; 20 км перегона Хаджимус—Кэушэнь, 1510 км перегона Разьезд 1507 км—Булбоака.

Цех земляного полотна. Это подразделение предохраняет земляное полотно железнодорожного пути от деформаций, сплывов и разрушительного воздействия воды, ветра и других природных факторов. Так, рабочими Чорба Виталием, Романенко Иваном, Урсу Сергеем, молодым рабочим Курулюком Константином в мае с.г. вместе с путейцами был выполнен капитальный ремонт переезда на 42 км перегона Бэлцац—Кэинарь; в июне — капитальный ремонт переезда 75 км перегона Кэинарь—Злоць.

Цех по эксплуатации и ремонту машин и механизмов. Руководит этим коллективом мастер Катарга Савва. Ежедневно выходит на линию моторельсовый транспорт ДГКу, АС, АГМ, обеспечивая околотов необходимым материалом, инструментом и подвоз рабочих к пункту назначения. Водители дрезин Богатыренко Эдуард, Мандя Владимир, машинист Лищенко Денис и их помощники Катарга Иван, Лищенко Олег, Осипов Анатолий содержат свой транспорт в исправном состоянии, выполняют все задачи, поставленные на день.

Цех рельсовых цепей. Специалисты подразделения контролируют свободное или занятое состояние участков пути, на перегонах и станциях, а также целостность рельсовых цепей, что позволяет исключить возможность остановки подвижного состава на перегонах. Руководит

дит цехом молодой мастер Чебан Степан. Несмотря на небольшой стаж работы и молодой возраст, в коллективе пользуется уважением. Задача цеха — не допустить брака в работе рельсовых цепей.

Цех дефектоскопии. Профессия дефектоскописта является не слишком распространенной, но в то же время исключительно важной и востребованной. Эта профессия относится к числу тех, от которых зависит жизнь и благополучие людей. Они проверяют и выявляют дефекты, образовавшиеся в рельсах, осуществляют расшифровку рефлексограмм. Протяженность проверки — 255 км. Возглавляет цех мастер с большим стажем и опытом работы, наставник Вызый Василий Антонович. Коллектив в цехе дефектоскопии молодой и технически грамотный.

Цех зеленых насаждений. В дистанции пути это новое подразделение, образованное в 2008 г. по содержанию лесополосы на каждом направлении дистанции пути. Грамотный и опытный специалист в этой сфере — мастер Арсирий Григорий Степанович. Участок обслуживания большой, но он справляется, обход территории осуществляется постоянно, следит за укрепительными насаждениями. Не считается с личным временем. Коллектив молодой, старательный.

Околотов дистанции пути. Монтер пути — одна из самых массовых профессий на железной дороге. Профессия, которая требует силы, выдержки, самых разнообразных навыков и знаний. Чтобы строить и ремонтировать железную дорогу, надо хорошо знать свойства грунтов и балластных материалов, разбираться в способах укладки шпал и

рельсов, уметь закреплять их и выполнять множество других операций. В наши дни строительство и ремонт железной дороги ведется мощными путевыми машинами, но без монтера пути не обойтись. Бригада монтеров пути участвует в непосредственной укладке рельсошпальной решетки, железобетонных и деревянных шпал, выправке и рихтовке пути.

В 2015 году монтерами пути были произведены работы по смене шпал: 30 шт. — деревянные новые; 177 шт. — деревянные старогонные; 708 шт. — железобетонные новые; 1295 шт. — железобетонные старогонные; снятие шпал при уменьшении эпюры — 31 деревянная/1418 железобетонных.

Каждый дорожный мастер околотов старается содержать путь в хорошем состоянии, с хорошей балльностью пути, которая составляет 75 баллов при плане 150 баллов. План балльности выполняется всеми околотовками, но особо отличившиеся — ПД-2 Николаенко Б.П., ПД-3 Петрушка И.Г., ПДБ Нигаи И.К.; ПД-6 Пяота П., ПД-7 Панькин В.А., ПДБ Бурсук А., Катаной С.; ПД-8 Булат С., ПДБ Чернат В.П.; ПДБ ПД-1 Мержиевский Н. и все монтеры пути, выполняющие такую тяжелую работу. Хорошая балльность пути — это оценка труда, выполняемого всеми нами.

В дистанции пути имеется 10 околотов, согласно административному делению — это три участка. Руководят ими старшие дорожные мастера Цымбалюк Г.М., Орлов М.Н., Осипов И.Л.

Развитие технологического процесса в настоящее время требует от каждого работника новых знаний. В дистанции пути работники проходят аттестацию на повышение разряда, направляются на обучение в Басарабьясскую дортехшколу, в учебный центр мун.Кишинэу, а также обучаются в высших учебных заведениях.

Следует отметить такие отделы дистанции пути, без которых никак не обойтись, как: технический, руководитель — Шевченко М.; бухгалтерия — Киселица Е.; инженера по организации и нормированию труда Сандуцу С.Г., специалиста по охране здоровья и безопасности труда Ермаковича Н.В. и, конечно же, моих главных помощников: главного инженера Сливку М.А., помощника по безопасности движения Чебаненко Н.Г.

НА СНИМКАХ: техника всегда готова к работам.

Фото Юрия КОЗЛОВА





В МИРЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Самые пунктуальные в Европе

Федеральные железные дороги Швейцарии (CFF) названы самой пунктуальной железнодорожной компанией Европы.



В прошлом году около 87,7% клиентов CFF добрались до места назначения вовремя. По сравнению с 2013 годом показатель точности вырос на 0,2%. Таким образом, CFF становится самой пунктуальной железнодорожной компанией Европы. Для сравнения: в большинстве европейских стран поезд, опоздавший менее чем на 5 минут, считается прибывшим вовремя. В Австрии временной барьер, после которого начинается отсчет опоздания поезда, равен 5 минут 29 секундам, в Германии — 5 минутам 59 секундам. В Швейцарии используются более жесткие критерии для вычисления пунктуальности транспорта. В частности, считается, что пассажир прибыл вовремя, если задержка составила менее 3 минут.

Туристы боятся скоростных поездов в Китае

Высокоскоростные железные дороги, которые считаются национальной гордостью Китая, направлены на де-

монстрацию технологических достижений страны.

Пассажиры технологии оценили, но скорость попросили снизить. И это неудивительно, ведь самый быстрый поезд развивает скорость 350 км/час.

С начала этого года по миру прокатилась волна публикаций, в которых туристы делились впечатлениями от поездов на скоростных поездах и практически единогласно высказались за снижение скорости движения. Официальные лица Китая с формулировкой «невероятно рискованные» не согласились (поставщиками этой технологии являются французы, японцы и немцы, у которых этих поезда успешно эксплуатируются), но противиться не стали.

Сегодня в Китае утверждают, что снижение скорости положительно повлияет на безопасность пассажирских перевозок и позволит снизить цены на билеты, что должно сделать китайские «пули» — именно так называют поезда — доступнее. В то же время о намерениях свернуть дальнейшее строительство высокоскоростных маршрутов не сообщается. В строительстве железных дорог в Китае вложены миллиарды долларов, и на сегодняшний день Китай имеет самую большую сеть поездов в мире.



— Вот какой арбуз я вырастила!

Фото Влада ДОБРОВА

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Руководство ГП «Железная дорога Молдовы» поздравляет с днем рождения **НОСАТЫЙ Ингу** — ответственного за отношения с масс-медиа, **МЕЛЕНТИЙ Надежду** — секретаря-референта генерального директора, **ПЕТРЕНКО Евгения** — заместителя начальника службы пути, **УРСАКИЙ Виктора** — ревизора по коммерческим операциям, **САЧАЛА Марию-Надежду** — бухгалтера 1-й категории.

— Желаем вам крепкого здоровья, семейного благополучия и счастья! Пусть удача сопутствует во всех добрых делах и в жизни будет множество интересных и восхитительных событий!

Профсоюзный комитет Кишиневской дистанции сигнализации и связи поздравляет с днем рождения: **АКСЕНТИЙ Владимира Юрьевича**, **АНДРЕЕВА Константина Владимировича**, **БРЫНЗЭ Валентина Ион**, **БЫРСАН Николае**, **ГЕЛЮТА Ирину Адамовну**, **ГРИБИНЕНКО Ивана Григорьевича**, **ДАНИСКА Надежду Михайловну**, **ДОРОГАН Ольгу Петровну**, **ДУДАЙ Чичилию Ивановну**, **ЗАВИЗИОН Ольгу Владимировну**, **КОВАЛЕВА Артура Владимировича**, **КОСТОГЛОТОВУ Наталью Вячеславовну**, **ЛУКА Ивана Георгиевича**, **МЫНДРЕСКУ Сергея Петровича**, **НАНУ Ивана Петровича**, **ПЕРМИНОВУ Наталью Юрьевну**, **РОШКА Бориса Дементьевича**, **ТИЩЕНКО Валентину Николаевну**, **ТОВБАЗ Наталью Кирилловну**, **ТРОФИМ Светлану Игоревну**.

Пусть годы мчатся чередой,
Минувя все ненастья,
Мы вам желаем всей душой
Любви, здоровья, счастья!

Коллектив станции Сипотень сердечно поздравляет с днем рождения ДСП **БОЛДУРЕСКУ Парасковью Константиновну**.

Желаем здоровья, тепла и добра,
Чтоб бед, неудач отступила пора,
Чтоб жить — не тужить до ста лет
довелось,
Пусть сбудется все, что еще
не сбылось!

Администрация и профсоюзный комитет вагонного депо №3 Бэлць поздравляют с днем рождения **ВЕТРЕНЮКА Руслана Павловича** — токаря, **КОРОЛЮК Екатерину Васильевну** — дефектоскописта.

Желаем, чтобы в жизни много
счастья было,
Удача — верным спутником была
И чтоб всегда на жизненной дороге
Хватало солнца, ласки и тепла!

Администрация и профком Басарабесского СМП-740 поздравляют с днем рождения **УРСУ Марию Федоровну** — охранника.

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

Коллектив станции Буковец поздравляет с днем рождения ДСП **РУСУ Марию Анатольевну**.

— Желаем крепкого здоровья, долгих лет жизни, семейного счастья, благополучия и успехов в труде!

Руководство и профсоюзный комитет службы военизированной охраны ГП «ЖДМ», коллектив и профсоюзный комитет Бендерской команды службы военизированной охраны поздравляют с 50-летием старшего стрелка-пожарного **КАЗАК Михаила**, с 45-летием — старшего пожарного **КИКАРОШЕ Валентина**, с днем рождения — начальника отделения **ПОПАЗОВА Бориса**, помощника начальника караула **ЧЕБОТАРУ Федора**, стрелка-пожарного **ЦУРКАН Николая** и стрелка-пожарного **ЧЕМЫРТАН Вячеслава**.

— От всей души желаем вам крепкого здоровья, долгих, счастливых и успешных дней жизни, радости и счастья в семье!

Коллектив и администрация Бэлцькой дистанции пути поздравляют с ЮБИЛЕЕМ главного бухгалтера **ВЕРГЕЛИС Людмилу Николаевну**.

— Много лет Ваша трудовая деятельность связана с нашим предприятием, с родным коллективом. Вас всегда отличает высокая ответственность за любое порученное дело, искреннее и доброе отношение к людям. Пусть Ваши замечательные человеческие качества и профессионализм помогают Вам в работе и жизни. Всегда оставайтесь столь же жизнерадостной, полной сил и энергии. Желаем счастья, благополучия, мира и гармонии в душе! С юбилеем!

Дирекция и профсоюзный комитет Бэлцького железнодорожного колледжа сердечно поздравляют **ОЛЕЙНИКА Бориса Ивановича**, заместителя директора колледжа, с 65-летием. Прекрасный организатор, чуткий педагог, Борис Иванович после окончания ДИИТа успешно трудился на многих предприятиях Молдавской железной дороги, пройдя путь от инженера-путейца до преподавателя технического колледжа. Желаем юбиляру крепкого здоровья и дальнейших успехов на педагогическом поприще по подготовке специалистов-железнодорожников!

В МИНУТУ ГОСУДА

Имя Деларде	Делает булочку ватрушкой	Кудрявый купол березы				
			Остров с "вольером" Минотавра	Снятие кандидатуры	Другое название ягеля - олений ...	
Место спектаклей	Хижина краснокожих					
			Предшественник чая на Руси	То, что сапер совершает однажды		
Прикрытие для автомотора	Церковный орган при патриархе	Затяжка воздухом				
Боевой парусный корабль	Часть речи			Предсказатель из древних	Обычная соль NaCl - хлористый ...	
			Сторожит покой Родины			
Искусство Каннского фестиваля	Договор	"Солнечный круг, ... вокруг"	Немазана ... скрипит			
Бегущий впереди всех						
			Промышленный невод			
Финист - ясный	Столица с видом на Каспий				Крик птицы разинь	
			Голос пса			