

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 35 (5851) 26 августа 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

Юрий ТОПАЛА, и.о. генерального директора ГП «ЖДМ», провел в понедельник, 24 августа 2015 года, День контроля.

Начальник службы движения Игорь Мунтяну доложил руководителю магистрали о погрузочно-разгрузочной работе, которая проводилась в выходные дни на южных, северных и центральных участках Молдавской магистрали.

По информации Илие Цуркана, начальника службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий, прошедшие выходные дни обошлись без транспортных происшествий. 18 августа 2015 г. на перегоне Комрат—Яргара произошел несчастный случай с монтером пути. Пострадавший доставлен в больницу города Комрата. Ведется служебное расследование данного факта.

ПОНЕДЕЛЬНИК — ДЕНЬ КОНТРОЛЯ

Начальник военизированной охраны Валерий Онила доложил руководителю магистрали о проведенной оперативной работе по задержанию любителей поживиться за государственный счет с нанесением прямого убытка Молдавской железной дороге. В частности, 22 августа текущего года были задержаны муж с женой, резавшие деревья в полосе отвода CFM. 23 августа был задержан гражданин при попытке воровства дизельного топлива. Расследованием данного дела занимается полиция.

Сергей Томша, заместитель генерального директора по инфраструктуре и тяговому подвижному составу, доложил руководителю магистрали о проводимой работе в подведомствен-

ных филиалах. Идет оборудование двух переездов на участке Бендеры-2—Кишинэу, ведется работа по установке системы освещения переездов. Объявлен аукцион по установке камер видеонаблюдения на неохраняемых железнодорожных переездах.

В службе электроснабжения все работы ведутся по намеченной программе. На этой неделе ожидается получение продукции завода ЖБШ. Мостопоезд ведет работы на участке Стрэшень—Буковец. До конца года планируется завершить регистрацию площадей, числящихся на балансе CFM в ГП «Cadastru».

Мирон Гагауз, заместитель генерального директора по техническому обслуживанию и ремонту, проинформировал о на-

личии топлива и необходимости пополнить его запасы в связи с грядущими национальными праздниками.

И.о. генерального директора CFM Юрий Топала зачитал приветствие коллективу Молдавской железной дороги министра транспорта и дорожной инфраструктуры РМ Юрие КИРИНЧУКА, в котором, в частности, говорится:

«В связи с национальными праздниками — Днем Независимости Республики Молдова (27 августа) и «Limba noastră» (31 августа) — поздравляю руководителей и трудовые коллективы, желаю доброго здоровья, счастья, радости и успехов в труде».

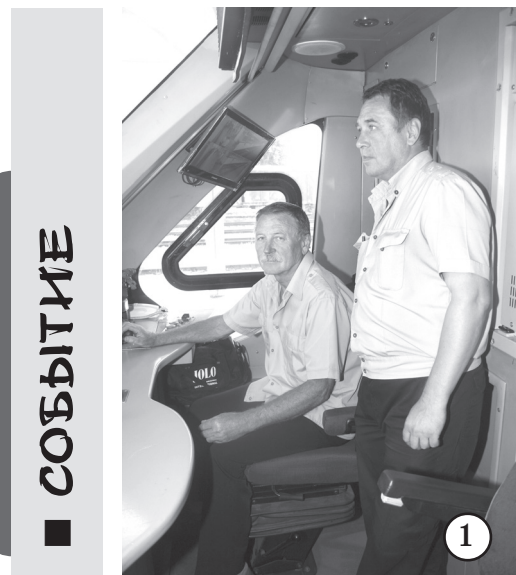
Ирина КРАЕВСКАЯ



Модернизированный дизель-поезд вновь вышел на маршрут

После перерыва вышел на маршрут один из пяти модернизированных дизель-поездов. Это значимое для дороги и пассажиров событие произошло 19 августа 2015 года.

Под своды центрального перрона столичного вокзала плавно вкатил красавец-поезд. В торжестве приняли участие министр транспорта и дорожной инфраструктуры РМ Юрие КИРИНЧУК, руководитель Молдавской магистрали Юрий ТОПАЛА, руководители и ведущие специалисты локомотивной и пассажирской служб ГП «ЖДМ». Их тут же обступили журналисты национальных телеканалов, забросав массой самых различных вопросов. Господин Киричук и господин Топала отвечали на них тут же, по ходу экскурсии по вагонам дизель-поезда (фото 2). На вопрос о проделанном ремонте состава министр заметил, что даже костюм, висевший в шкафу год без использования, нуждается в тщательном осмотре. А тут — подвижной состав... И пояснил, что поезд прошел полную техническую диагностику, во время проверки четырех модернизированных составов не было выявлено ни одного нарушения или неполадки. Это значит, что ЖДМ гарантирует безопас-



ность пассажиров. На вопрос журналистов, почему поезда до сих пор не выходили на линии, министр Юрие Киричук ответил, что этот вопрос не к нему, а к бывшему руководству магистрали.

Пять поездов, отремонтированных заводом «Ремар» из румынского города Пашкань, были сняты с маршрутов по техническим причинам в марте прошлого года. Министр отметил, что предприятие после снятия поездов с маршрутов понесло существенные финансовые потери, которые ощутили до сих пор.

— Я не знаю точной цифры потерь, но мы проведем внутреннее расследование. В НЦБК открыты уголовные дела по этому случаю, также по этому вопро-

су высказается и суд, тогда и будем принимать решение. Однозначно то, что потери есть, и однозначно есть ответственные лица, которые должны за это ответить.

По словам господина Киричука, после того как поезд будет протестирован на маршруте Кишинэу—Унгень, в дальнейшем маршрут, возможно, будет продлен до Ясс.

— Мы располагаем для этого всем необходимым, — отметил министр. — Процедура уже инициирована.

Исполняющий обязанности генерального директора ГП «ЖДМ» Юрий Топала заявил, что абсолютно все модернизированные поезда будут выведены на мар-

шруты и предоставлены к услугам пассажиров, так как именно последние понесли самые большие потери, путешествуя без удобств.

Пассажиры, купившие билеты на поезд Кишинэу—Унгень, были приятно удивлены отправлением на обновленном составе. Правда, нашлись и те, кто был менее оптимистичен и усомнился в том, что обновленный состав долго продержится на маршруте.

Еще четыре обновленных состава планируется вывести на маршруты до конца сентября. Билет на поезд до Унгень стоит от 22 до 49 леев — в зависимости от класса вагона.

Поезд повели машинист 1-го класса Владимир Стрелец и и.о. машиниста-инструктора Александр Павленко (фото 1). А обслуживала пассажиров в вагонах бригада проводников ДОПа Василия Митителу.

20 августа 2015 года модернизированный поезд отправился из Кишинэу на Окницу. Повел его машинист Василий Сасу (фото 3).

Александр НИКИФОРОВ

Фото Юрия КОЗЛОВА

ИНТЕРВЬЮ НОМЕРА

Глава Молдавской железной дороги о кризисе, зарплате и сокращениях

Читайте на стр. 2





2 Глава Молдавской железной дороги о кризисе, зарплате и сокращениях

Свои первые шаги в ипостаси руководителя Молдавской магистрали Юрий ТОПАЛА начал с ликвидации задолженности по заработной плате и с выяснения для себя ответа на вопрос: почему железнодорожный транспорт Молдовы, гордость и достоинство страны, в своем современном развитии находится даже не на коленях, а гораздо ниже? Об этом и многом другом наша беседа с ним.

Юрий Константинович, меньше месяца Вы в статусе и.о. генерального директора Молдавской железной дороги. Расскажите, пожалуйста, что изменилось в Вашей жизни после назначения?

— Расширился круг моего понимания проблем железной дороги, что, в свою очередь, увеличило ответственность. За мной огромный коллектив, который необходимо вести правильным курсом, создавать верную мотивацию и настрой на эффективность. Работа начальника дороги — сложная, интересная, многогранная. Очень важно, что меня окружает высокопрофессиональная, слаженная команда, которая, уверен, сможет достичь намеченных целей.

Как Вы считаете, каким вопросам начальник дороги должен уделять больше внимания?

— По прошествии столь незначительного промежутка времени нелегко расставлять приоритеты. Пока для себя определил три направления: первое — это железнодорожное производство и ориентированность на клиентов магистрали. Наша задача — удовлетворять спрос и потребности пользователей наших услуг: пассажиров, грузоотправителей, государства. Второй по счету, но не по значимости, вопрос безопасности движения. Нужно стараться больше грузить, быстрее доставлять продукцию, но безопасность перевозок — превыше всего. И третье — как главный способ достижения всего вышеперечисленного — работа с кадрами, вопрос мотивации труда. Я бы поставил знак равенства между этими тремя направлениями. Все они важны, и руководитель должен уделять им равное внимание.

Какова, на Ваш взгляд, основная причина сложившейся трудной экономической ситуации?

— Не считаю правильным рассуждать о причинах нынешнего финансово-экономического положения дороги, учитывая, что я — новый человек на предприятии и могу рассуждать о дальнейшей судьбе CFM лишь с точки зрения того, что сам планирую оперативно предпринять. Любое промедление через пару месяцев может загнать стальную магистраль в тупик, а этого допустить нельзя.

Что конкретно Вы планируете предпринять для укрепления финансового положения дороги?

— Экономическая и политическая ситуация в мире сегодня непростая, и для ее преодоления нам требуется корпоративное единство, взаимопонимание, направленность на реализацию общих целей и задач. Одна из них — уменьшить необоснованные затраты на обеспечение производственного процесса. В этом я убедился, знакомясь с положением дел в целом на дороге и ее филиалах. Спрашиваю ответственных лиц: почему тратим так много? В ответ слышу: «Так всегда было». Неверный ответ и неверный подход к вопросу хозяйствования, ведения бизнеса. Нельзя тратить, как раньше, в период былых обильных доходов от грузо- и пассажироперевозок. Сегодня мы на 25-30 млн леев в месяц расходует больше, чем недопустимо. Примерно 30% затрат на дороге необоснованны.

На днях планируется создание департамента по логистике, который будет четко отслеживать конъюнктуру рынка и вести куплю-продажу своих и чужих услуг с позиции экономической выгоды для дороги.

Что касается уже принятых мер по сокращению необоснованных расходов: если еще вчера мы платили за тонну дизельного топлива 890 долларов, то сегодня эта сумма составляет 810 долларов. Миллионы леев экономии только в результате данной операции. А таких возможностей немало, главное — хотеть приносить пользу дороге и укреплять ее экономическое состояние. Будем контролировать все, что покупаем.

Помимо прочего, готовится документ по затратам на автотранспорт, эксплуатирующийся на дороге. Все машины — старые. Их порядка 700 единиц по предприятиям. Цифра серьезная. Возникает вопрос: а не выгоднее ли купить в лизинг новую автотехнику, чем без конца ремонтировать старую за немалые деньги? Если произвести расчеты, то содержание одной старой автоединицы обходится дороже, чем приобретение новой. Этот вопрос необходимо детально изучить.

Будем работать не только над снижением расходов, но и над увеличением доходов и объемов перевозок. Тарифы на железнодорожном транспорте должны быть привлекательными для наших клиентов, способными удержать прежних потребителей и привлечь новых.

На днях состоялась встреча с нашими экспедиторами. Получился интересный разговор. Будем общими усилиями продолжать внедрение необходимых реформ и вместе обеспечим стабильную работу Молдавской железной дороги.

Но одного желания не всегда бывает достаточно...

— Конечно, есть много сопутствующих факторов, тормозящих любую идею. Мы должны учитывать не благополучное положение в соседней Украине, которое продолжает отрицательно сказываться на экономике дороги: теряем грузы и пассажиров. Другой момент — засуха в Молдове. Планировали одни объемы перевозок аграрной продукции, а в действительности получили другие, крайне незначительные цифры. В Румынии закрылся нефтеперерабатывающий завод, с которым мы плодотворно работали, возили цистерны. В результате — объемы теряем, а затраты остаются не просто прежними, но еще и продолжают расти. Где логика?! Намерен уделить самое серьезное внимание ликвидации этой диспропорции.

Движение дороги тормозит наличие больших долгов, а с ними, как известно, особо не разгуляешься...

— Согласен. Долги дороги в различных направлениях на сегодняшний день составляют почти 700 млн леев. Это долги перед банками — около 300 млн леев, за топливо — около 100 млн, по заработной плате — более 100 млн леев. Тем не менее, наша задача — добиться устойчивой рентабельности и параллельно погасить имеющиеся долги, грамотно и четко ведя вверенное хозяйство. В результате европейские финансово-экономические структуры, которые выразили интерес к спонсированию развития и модернизации дороги, станут нашими долгосрочными партнерами.

Сегодня всем известно плачевное состояние инфраструктуры. Помимо необходимости обновления устаревшего вагонного парка, также и железнодорожный путь нуждается в реабилитации, снятии ограничений по скорости движения и весу. В ближайшее время нам надо капитально отремонтировать 200 километров пути. Если БЕРД нам поможет, то в течение нескольких лет мы приведем путь в порядок. Движение по качественному, «бархатному» пути даст ощутимую экономию топлива, прекратится двойной-тройной расход топлива на неблагоприятных участках. Подвижной состав первым это почувствует. В результате CFM станет более привлекательной для экономических агентов. Возрастут объемы грузовых и пассажирских перевозок.

Государства в решении железнодорожных проблем?

— Да. Одна из наших больших проблем связана с пассажирским сегментом. Пассажирские перевозки приносят дороге огромные убытки — порядка 160 миллионов в год. Они являются социальным заказом, поэтому государство должно задуматься: если эти перевозки нужны, то их надо поддерживать, платить CFM дотацию. Будем обращаться в правительство с этим вопросом. Если понимания не найдем, пойдем на крайние меры — на сокращение маршрутов дизель-поездов.

Содержание инфраструктуры должно быть совместным продуктом государства и предприятия, занимающегося пассажирскими перевозками. Без господатий железную дорогу больше содержать невозможно. Существующая модель финансирования магистрали, при которой все зависит от доходов за счет грузоперевозок, больше не работает. Для примера, в европейских странах в решении подобных вопросов помогает именно государство.

Железнодорожные коллективы обеспокоены образованной задолженностью по выплате заработной платы и грядущими сокращениями численности сотрудников. Ваш комментарий по этому поводу?

— Давайте по порядку. Сейчас мы выплатили зарплату за май и готовимся к ликвидации задолженности за июнь. Вопрос своевременной выплаты заработной платы считаю одним из важнейших в работе руководителя. Полностью поддерживаю справедливое возмещение железнодорожников, подвергшихся такому серьезному испытанию. Как жить, если не получаешь деньги вовремя? Чем кормить семью? Удивляюсь, как эти люди терпели так долго. Побывав на многих железнодорожных предприятиях и пообщавшись с рядовыми тружениками, сделал вывод: на Молдавской железной дороге работают очень хорошие, терпеливые, понимающие люди. Если бы подобное произошло в другой отрасли, не знаю, как бы отреагировал коллектив. А железнодорожники — особая каста. Все понимают и знают текущую ситуацию, но злоупотреблять их терпением и преданностью профессии — нигде не годится. Труд на железной дороге — очень тяжелый и ответственный и обязан быть своевременно оплачен. Железнодорожники свою работу делают на высшем уровне и мы, администрация дороги, должны выполнять свою часть обязательств так же честно.

Что касается сокращения численности сотрудников, то в этом вопросе много искусственного ажиотажа.



Фото Юрия КОЗЛОВА

Пользуясь большой читательской аудиторией нашей газеты, хочу внести ясность в данный вопрос. На сегодняшний день мы говорим об оптимизации штата магистрали, а не о массовых сокращениях, которыми запугивают коллективы. Сокращения возможны только при условии тотальной модернизации всей инфраструктуры дороги, когда многие функции возьмут на себя современные машины. А до этого нам еще очень далеко. Руководство дороги пошло по другому пути. На сегодняшний день насчитывается порядка 300-400 человек, которые по 3-4 месяца в году находятся в отпуске за свой счет, параллельно работая где-то за границей. Если дорога столько времени справляется без их услуг, значит и в дальнейшем сможет без них обойтись.

Другой объект оптимизации — штат медицинских сотрудников, численность которых составляет около 650 специалистов. Мы не говорим об их сокращении. Мы думаем о том, как их передать министерству здравоохранения или примэрии города, так как на сегодняшний день медицина железной дороге не по карману, велики затраты на ее содержание. Мы оптимизируем штат, вакантные места, а не специалистов, и сокращать будем, когда для этого будут условия. Готовится ряд конкретных предложений, с которыми в скором времени я выйду на Административный совет дороги.

Зарплата и ее конкурентоспособность напрямую влияют на закрепление кадров, их текучесть, укомплектованность работниками востребованных специальностей.

— Кадровый состав магистрали — другая серьезная проблема. Лучшие специалисты — предпенсионного возраста. Еще пару лет — и они уйдут на заслуженный отдых. Кем их заменить? Нам, к сожалению, такими низкими зарплатами не привлечешь молодежь на дорогу, а возможности увеличить заработную плату пока нет. Это — разговор завтрашнего дня, а сегодня мы направим усилия на своевременные выплаты текущих сумм.

Юрий Константинович, как складываются Ваши взаимоотношения с отраслевым министерством? Есть понимание?

— У нас достаточно продуктивные взаимоотношения с министром транспорта и дорожной инфраструктуры господином Юрием Киричуком, который, будучи высоким профессионалом своего дела, знает все аспекты работы железнодорожного транспорта. Мы сотрудничаем в производственной плоскости, в формате конструктивного диалога. У нас есть понимание и общий взгляд на необходимость развития Молдавской железной дороги.

Железная дорога — особая отрасль, в которой в течение многих десятилетий формировались определенные традиции, социальные гарантии.

— Железная дорога была, есть и будет. У нее богатая история, традиции и мощный внутренний ресурс. Я это почувствовал, побывав на узлах и встретившись с коллективами. Поездки по дороге для меня крайне важны. Лично знакомясь с людьми и инфраструктурой, я смог понять ее, что называется, изнутри. Вместе мы сможем вытащить предприятие из нынешней ситуации. Примерно через полгода, надеюсь, коллектив магистрали почувствует перемены к лучшему.

Вы — оптимист...

— Я — реалист, привыкший много работать и добиваться поставленной цели.

Беседовала
Ирина КРАЕВСКАЯ



■ ОТВЕТСТВЕННЫЙ ЗАКАЗ

ДТШ: железнодорожникам — качественные знания

Позади первое полугодие. Это очередной повод, чтобы остановиться, оглянуться и проанализировать некоторые итоги пройденного периода. Не стала исключением в этом и Басарабьянская дорожная техническая школа, коллектив которой добросовестно и успешно ведет подготовку кадров для Молдавской магистрали.

— В первом полугодии 2015 года, — сказала, в частности, начальник ДТШ Надежда Васильевна Куприкова, — благодаря опытным преподавателям, профессионалам высокого класса, было успешно выпущено: 10 групп (88 человек) — повышение квалификации; 14 групп (148 человек) — переподготовка кадров. Все — по специальностям, необходимым железной дороге Молдовы: кочегары, машинисты, стропальщики, осмотровики-ремонтники вагонов, бензопильщики, электропильщики, косильщики газонов, электросварщики, бригадиры пути, помощники машинистов тепловозов, машинисты мотовозов, водители автодрезин с правом управления крановой установкой, машинисты мостовых и козловых кранов, электромонтеры СЦБ. Нельзя не отметить плодотворную работу преподавателей ДТШ В.Я.Онопrienko, С.М.Вистовского, Н.И.Влада, В.А.Петрицко, Л.П.Стояни. Вкладывая в подготовку учащихся опыт, знания и душу, эти педагоги-железнодорожники добиваются успеха в своем деле — хорошие результаты при сдаче экзаменов курсантами ДТШ.

Прекрасно осознавая сложное финансово-экономическое положение ГП «Железная дорога Молдовы», все 18 сотрудников ДТШ и их воспитанники стараются соблюдать экономию во всем. Постоянно ведется контроль за соблюдением режима экономии со стороны руководства ДТШ: ответственными за электроэнергию назначена О.Ф.Танская, завхоз-кладовщик; за газ — Н.И.Влад, заместитель начальника ДТШ по учебно-производственной работе. За 6 месяцев т.г. экономия газа, к примеру, составила 1024 кубометра.

Экономят в ДТШ и на ремонте. Его производят, не привлекая сторонние организации: благодаря сторожу Анатолию Стефанько и помощи учащихся группы бригадиров пути, была отремон-

тирована канализация в учебном корпусе на деньги, вырученные за платное обучение учащихся; осенью планируют своими силами отремонтировать канализацию в общежитии.

За первое полугодие ДТШ заработала 15 тыс. 400 леев. Теперь администрация может приобрести моющие средства для содержания в чистоте и уюте школьного корпуса.

Каждый работник школы стремится к тому, чтобы было комфортно учиться и проживать в общежитии учащимся железной дороги Молдовы.

Для учащихся-железнодорожников в ДТШ созданы хорошие санитарные и комфортные условия для проживания: помещения содержатся в чистоте благодаря техническим работникам Лилии Оборочану, Елизавете Бербенчук, Раисе Геденко. По всей школьной территории разбиты клумбы с цветами, в помещении — цветник, во всем чувствуется хозяйская рука.

Сторожи Ю.И.Иоргу, И.С.Михайлов, А.И.Стефанько ответственно выполняют свои обязанности по охране и уборке территории от сухой травы, мусора. Будучи сплоченными и солидарными, соблюдая правила внутреннего распорядка, охраны здоровья и безопасности труда, коллектив Басарабьянской дорожной технической школы добросовестно трудится на благо железной дороги Молдовы. Он очень надеется на процветание и благополучие всего предприятия ГП «Железная дорога Молдовы».

Оборудованные всем необходимым учебные классы, сверкающее чистой комфортабельное и уютное общежитие, не могут не стать хорошей мотивацией для учащихся ДТШ, которые проходят здесь профессиональную подготовку и повышение квалификации.

Лилиана НИКИФОРОВА

Путь не терпит расслабленности

Даже в нынешних сложных условиях путейцы делают все зависящее от них, чтобы путь гарантировал безопасное движение поездов. Вот и коллектив околота №3 Бэлцкой ПЧ добивается неплохой балльности, хотя обслуживаемый участок давно не знал капитального ремонта и изобилует очагами кустовой гнилости шпал. Ныне этот показатель составляет 22 единицы при плане 100.



Объясняя причину такой стабильности, дорожный мастер Анатолий Олейник назвал главный фактор: напряженный, причем зачастую не подкрепленный должным материальным стимулированием, труд людей, осуществляющих постоянный контроль состояния путей и оперативно устраняющих выявляемые отклонения от нормы.

Много значит выполнение при поддержке дистанции пути запланированных мероприятий. Заменяли крестовину на 6-й стрелке по станции Бэлць-ораш, произвели вырезку плети на 73-м км унгеньского направления. Проведена смена остродельных рельсов на 78-м и 79-м км, уложено 364 шпалы. Выполнен демонтаж бездействующего подъездного пути в сторону бывшего биохимического завода. Пользы от него все равно никакой не было, а ржавые рельсы, которые дальнейшему использованию не подлежали, сданы в металлолом.

Тем не менее, повода для успокоения нет, потому что на отдельных участках пути допускаемая скорость движения поездов не превышает 40 км/ч. Надеяться на проведение капитального ремонта вряд ли реально в ближайшей перспективе. А вот средний ремонт не помешал бы уже сейчас.

На околоте — две бригады, которыми руководят Лилиан Марку и выпускник технического колледжа железнодорожного транспорта Руслан Ришковой (ныне его замещает временно старший монтер пути Максим Каськов). Первая обслуживает подъездные пути, а вторая — главные. С ответственностью относятся к порученному делу монтеры пути Юрий Морару, Валерий Тимчук, Денис Вакарчук, Валерий Головатый, Александр Ненеско, Юрий Одажий, дежурные переездов Кристина Стадничук, Сергей Еремчук, Евгения Корлэтяну. Среди молодого пополнения, появившегося недавно на околоте, успели проявить себя трудолюбивым и исполнительным монтерами пути Иван Трипадуш и Петр Былич.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Миссия в редакцию



Горжусь коллективом

С некоторым опозданием хочу поделиться на страницах нашей газеты «Железнодорожник Молдовы» своими мыслями о коллективе Мостопоезда №1.

Коллектив участка по покраске металлических железнодорожных мостов МП-1 успешно завершил покраску пролетного строения железнодорожного моста на 83 км перегона Бэлць-город — Бэлць-Слобозия как раз накануне профессионального праздника — Дня железнодорожника. В субботу, 1 августа, мостовики закончили погрузку на пять железнодорожных платформ и в два поезда и подготовили к отправке все оборудование, складские и бытовые помещения. Автоколонной в составе автомашин КрАЗ-255Л с тралом, автокрана КС-3575, автосамосвала МАЗ-5551 и автобуса ПАЗ-32053-07 (все транспортные единицы были также загружены) работники Мостопоезда №1 выехали на ст.Буковец для выгрузки всего, что погрузили в Бэлць, и передислокации на новый объект — покраску металлического железнодорожного моста на 1590 км перегона Стрэшень—Буковец.

В этот день наш хозяйственный поезд не смогли прицепить к проходящему грузовому составу, как намечалось, из-за ограничения допустимого веса. Удалось это осуществить только 4 августа, и, естественно, прибыли наши вагоны на ст.Буковец 5 августа в 14:00. Бригада вынужденно отдыхала: ночевали в машинах и автобусе, питались в бытовке-столовой, закрепленной на трале, вечером купались в озере, расположенном неподалеку.

Я приехал на ст.Буковец как раз в момент подачи наших вагонов под выгрузку. Представьте себе: температура воздуха около 40 градусов, раскаленный металл, к которому без рукавиц нельзя прикоснуться. Начальник участка В.А.Коркодел оформлял железнодорожные документы, прораб Г.Н.Бодю уже стоял с техникой и людьми, готовыми к выгрузке первых бытовок. Порадовало не столько проведение работ на высшем профессиональном уровне, а

внешнее и внутреннее эмоциональное состояние людей. Мокрые от пота, но в чистой спецодежде, обуви и кепках, свежесбрившиеся. Здоровался по ходу во время выгрузки, и... опять поразился: никто не задавал вопросов, когда будет зарплата, когда отправятся домой и других в этом духе.

В былые времена я бы настоял на денежном вознаграждении поистине тружеников-героев, но в настоящее время могу и хочу выразить огромную благодарность всем работникам этого героического участка. Назову лишь нескольких имен: В.А.Коркодел — начальник участка, Г.Н.Бодю — прораб, С.В.Бурка, М.М.Волонтир и В.П.Могылдан — бетонщики, А.М.Нетада — машинист-бульдозерист, С.М.Федорчук — штукатур-маляр, В.К.Гергег и А.И.Бэлцэтеску — водители, П.С.Подолин, В.М.Горчак и Ю.К.Гергег — монтеры пути, хотя похвалы заслуживают все работавшие на этом объекте.

Огромное спасибо за помощь и поддержку хочу сказать начальнику ст.Буковец Руссу Степану Ивановичу, который преподавал отличный пример организации маневров сравнительно молодому ДСП во время оперативной подачи наших вагонов под выгрузку: он не просто работал за пультом, а виртуозно манипулировал всеми кнопками, телефонами. В общем, отличный знаток своего дела.

Очень хочется также поблагодарить за оказанную помощь и поддержку при отправке нашего хозяйственного поезда со ст.Бэлць-Слобозия на Буковец НЗИТ ТОМШУ Сергея Петровича и начальника службы пути САРАКУЦУ Петра Александровича.

С уважением —
Сергей СЕВЕРИН,
начальник Мостопоезда №1

НА СНИМКЕ: бригады мостовиков МП-1 во время смены вахты.

Фото автора

■ ПО СТРАНИЦАМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГАЗЕТ

Как экономить киловатты

В локомотивном депо Жлобин Белорусской железной дороги внедрили в производство установку индукционного нагрева УИН-30. За счет своей малой мощности она — не только хорошее подспорье в работе при реставрации и изготовлении деталей, но и помогает экономить электроэнергию.

Новинка приобретена взамен морально устаревшего и исчерпавшего свой ресурс оборудования 1980-го года выпуска, мощность которого была в два раза больше.

Еще одно достоинство в сравнении с предшественником — компактность, соответствие всем требованиям технологического процесса всех видов термообработки. Установка способна выполнять локальную и объемную закалку деталей, стандартного и специального инструмента с твердосплавными пластинами, пайку меди и латуни, отжиг.

На предприятии взят курс также на внедрение другого энергоэффективного оборудования. Например, в дизель-агрегатном отделении появилась печь для нагрева деталей и узлов тепловозов.

Хороший эффект от индукционной печи на сушильно-пропиточном участке. Запланировано приобретение трех печей для плавления баббита в залиточном отделении. На радиаторах отопления в служебных помещениях административно-бытового здания смонтированы автоматические регуляторы поступления теплоносителя.

Способствуют энергоэффективности в холодное время года новые ворота релейного типа, установленные при входе в цех приписного парка локомотивов.

(Газета «Железнодорожник Беларуси»)



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Руководство Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» поздравляет с днем рождения заместителя директора Дирекции управления кадрами **ДУКА Николае**, начальника службы движения **МУНТЯНУ Игоря**, начальника технического отдела службы движения **МИЛЕВА Петру**, старшего дорожного диспетчера службы движения **КОЧУРКУ Мирона**, поездного диспетчера службы движения **ЧУМАКА Ивана**, поездного диспетчера службы движения **ХАРЖАНА Юрия**, ведущего инженера службы сигнализации и связи **ШАМАРДИНУ Нину**.

— Желаем вам крепкого здоровья, семейного благополучия и счастья! Пусть удача сопутствует во всех добрых делах!

Администрация и профсоюзный комитет вагонного депо Бэлць поздравляют с днем рождения **ЧУЧУЛИНА Владимира** — слесаря РПС, **ПУСТОВОГО Игоря** — электросварщика, **МУНТЯН Виктора** — слесаря РПС, **ГЕРГЕЛАШ Владимира** — слесаря по оборудованию.

— Желаем вам крепкого здоровья, успехов в труде, семейного благополучия!

Администрация и профком Басарабьеского СМП-740 поздравляют с днем рождения **ПУРТЯНУ Диониса** — охранника.

Желаем вам в работе вдохновения, В кругу семьи — тепла и доброты,

Среди друзей — любви и уваженья,
А в жизни — сбывшейся мечты!

Работники и профсоюзный комитет Басарабьеской дистанции пути сердечно поздравляют с днем рождения техника 12-го околота **МЛАДИНОВУ Наталью**, диспетчера дистанции **БАРДУК Надежду**, дорожного мастера 7-го околота **КАРА Ивана** и с ЮБИЛЕЕМ — инженера техотдела **ЧЕБОТАРЬ Юлию**.

Пусть будет океан здоровья
И исполнение мечты,
Ну а по жизни песней соловьиной
Ведет тропинка доброты!

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электрооборудования, а также коллектив ЭЧС-2 Унгень поздравляют с 50-летием водителя **ТАТАРУ Георгия**, с днем рождения — начальника Унгеньского энергоучастка **МЕДИНСКОГО Евгения**.

Примите наши поздравленья
От всех сотрудников, друзей!
Отлично желаем настроенья,
В труде — успехов, долгих лет,
И пусть печали стороной обходят,
Судьба хранит от всяких бед!

Коллектив вокзала Окница сердечно поздравляет с днем рождения распределителя работ **ЯЗОЛИНСКУЮ Татьяну**.

Татьяна, ты в свои года
Так же будь всегда красива,
В жизни — каждый миг счастлива,
Свету белому мила.
Долгих лет тебе желаем,
С днем рожденья поздравляем!

Коллектив ст.Унгень поздравляет с 50-летием начальника ст.Пырлица **МАРТИНЕНКО Галину**.

— Примите наши искренние поздравления, желаем крепкого здоровья, благополучия, успехов в труде, семейного счастья и исполнения всех заветных желаний!

В минуту досуга

Электронный дублер летчика	О них не спорят	Упрямый, как ...	Братья - их имя носит море	Американское название смерча
Одинок поющий	Рош из "грусливых" деревьев	Срез с годовыми кольцами	"Туман" при кипении	
Доброй Надежды		Выделяющаяся личность	Взбитый шампунь	Экс-муж Королевы
Волька...-Алеся (из сказки)	"Тихо в лесу, только не спит..."			
		Одна из фамилий Штирлица	Материал для плетения лаптей	
Сорт яблок и ароматная трава			Хозяин, начальник, руководитель	Привет в трубку
			Топтыгин при Маугли	Рулевой механизм конной тяги
"Кис-Кис" в фантике				
Имя одного из сыновей Сталина	Покоритель пиков	Отпечаток ноги		
		Мудрая подружка Пятачка		

КОНКУРС для всех фотомобильщиков

Сообщество Европейских железных дорог и инфраструктурных компаний (CER) проводит Третий конкурс фотографий «Европейские железные дороги». По результатам этого конкурса будут выбраны 12 фотографий, отражающих наиболее современные, яркие и динамичные образы железных дорог, для иллюстрации страниц календаря CER на 2016 год.

ПРЕДЕЛЬНЫЙ СРОК ДЛЯ ОТПРАВКИ ФОТОСНИМКОВ В ЭЛЕКТРОННОМ ФОРМАТЕ — 16 октября 2015 года.

Конкурс открыт для всех жителей одного из 28 государств — членов Европейского Союза, а также Албании, Боснии и Герцеговины, Грузии, Македонии, Молдовы, Черногории, Норвегии, Сербии, Швейцарии и Турции.

Будут рассматриваться только снимки, сделанные в этих странах. Каждый фотоснимок, включенный в календарь, будет подписан именем его владельца. Организатор конкурса оставляет за собой право внести поправки и/или изменить правила проведения конкурса без предварительного уведомления.

Правила проведения конкурса читайте на сайте:
<http://www.cer.be/publications/photography-contest>

ПОЗНАЙ СЕБЯ ТЫ И АВТО

Этот тест позволит определить ваше отношение к личному автомобилю

- 1. На трассе у тебя сломалась машина. Что ты будешь делать?**
 - а) сам возьмусь за ремонт;
 - б) вызову эвакуатор;
 - с) буду ждать, пока кто-нибудь остановится.
- 2. У тебя есть сумма, которую можно потратить только на автомобиль. Как ты распорядишься деньгами?**
 - а) поменяю некоторые детали, масло, шины. Лучше не ждать, пока автомобиль развалится на ходу!
 - б) продам свой автомобиль, добавлю эти деньги и куплю другой;
 - с) сделаю красивую аэрографию.
- 3. Есть ли правила поведения в твоём авто?**
 - а) да! Не курить, не сорить! Не есть, не дышать, не двигаться!
 - б) есть кое-какие правила, но и я, бывает, от них отступаю;
 - с) нет, в моем авто можно делать все, что пожелаешь.
- 4. Ты выбираешь авто. На что ты обратишь внимание в первую очередь?**
 - а) на технические характеристики;
 - б) на комфорт и внешний вид;
 - с) на хорошенькую девушку-консультанта в автосалоне!
- 5. Друг попросил у тебя машину «покататься», пока тебя не будет в городе. Как ты поступишь?**
 - а) не дам ни за что! Еще неизвестно, в каком виде он мне ее вернет;
 - б) дам ему машину под расписку или под залог;
 - с) конечно, пусть берет. Это ведь такие мелочи!
- 6. Ты несешься по трассе. И вдруг, сигнала, мимо пролетает автомобиль. За рулем — женщина. Твои действия:**
 - а) приму это как вызов на дуэль и дам по газам;
 - б) спокойно поеду дальше. Я соблюдаю все правила, значит она сигналила не мне;
 - с) махну ей рукой или пошлю воздушный поцелуй.
- 7. О, ужас! Твой автомобиль угнали! Какие первые слова ты произнесешь, когда узнаешь об этом?**

- а) аaaa! Кто это сделал?
 - б) так. Вызвать полицию, переписать свидетелей.
 - с) ну вот! Как мне теперь успеть на свидание?!
- 8. Сможешь ли сам поменять колеса?**
- а) конечно, смогу, как и каждый уважающий себя водитель;
 - б) только по инструкции с картинками;
 - с) Нет, мне легче поменять автомобиль.
- 9. Какую фразу можно назвать твоим девизом по отношению к скорости?**
- а) а воз и ныне там;
 - б) поспешишь — людей насмешишь;
 - с) и какой водитель не любит быстрой езды?
- 10. На заправке тебе случайно залили не тот бензин. Как ты поступишь?**
- а) пусть немедленно заменят его!
 - б) можно ехать. Главное, чтобы это не отразилось на безопасности;
 - с) мою машину хоть соляжкой заправляй! Мне-то что?

Теперь посчитайте, сколько у вас получилось ответов «а», «б» и «с».

БОЛЬШЕ ОТВЕТОВ «а»: Вы чересчур серьезно относитесь к своему авто. Подчас вы уделяете больше внимания машине, чем себе и своим близким. Помните, все-таки это всего лишь средство передвижения. Относиться к нему с таким трепетом, недолго забыть и обо все остальном!

БОЛЬШЕ ОТВЕТОВ «б»: Золотая середина! Вы разумно смотрите на вещи и правильно расставляете приоритеты в отношении автомобиля. Такой подход можно назвать самым верным.

БОЛЬШЕ ОТВЕТОВ «с»: Ваше отношение к автомобилю можно назвать легкомысленным. Будьте серьезней! Автомобиль — не игрушка, он требует внимания. Не забывайте о техосмотрах и смене резины, почаще прислушивайтесь к тревожным сигналам вашего железного коня.

Заготавливаем овощи на зиму: сушка

Сушка овощей не слишком популярна, чаще таким образом заготавливают ягоды, фрукты, грибы и зелень. Однако некоторые овощи — к примеру, помидоры и морковь — тоже можно сушить, чтобы зимой добавлять в суп.



Подготовленные овощи ровным слоем раскладывают на противне, выстланном кулинарным пергаментом, и сушат 10-12 часов в духовке при постоянной температуре 60-70 градусов. Высушенные овощи нужно хранить в плотно закрытых бумажных или тканевых пакетах или в плотно закрытых банках. Сушеные помидоры можно хранить в масле. Для этого в чистую стерилизованную банку слоями укладывают помидоры, переливая их рафинированным растительным маслом, закрывают банку простерилизованной крышкой и убирают в прохладное место. Чтобы помидоры не испортились, они должны быть полностью покрыты маслом.