



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 37 (5853) 16 сентября 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, 14 сентября 2015 года, День контроля.

тября составляла 40 вагонов в сутки по Молдове (72 % от плана на сентябрь). Номенклатура груза — песок, щебень, зерно и др.

По информации **Илие Цуркана, начальника службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий**, за прошедшие выходные транспортных происшествий на дороге не допущено. Однако в ночь на понедельник на станции Басарабьяска грузовой поезд №2109 из 60 вагонов простоял 3 часа по причине выхода из строя тепловоза. Идет выяснение на местном уровне

причины, приведшей к задержке движения данного состава с последующей передачей подготовленных материалов в службу безопасности движения и ликвидации последствий аварий ГП «Железная дорога Молдовы».

Штефан Буга, специалист службы защиты и предупреждения ГП «Железная дорога Молдовы», довел до сведения руководителя магистрали информацию, касающуюся обеспечения железнодорожников спецодеждой. Данный вопрос обсуждался на недавнем очередном селекторном совещании по охране здоровья и безо-

пасности труда по итогам августа 2015 года. В течение прошлой недели в службу пришли письма из Кишиневской, Бэлцкой и Окницкой дистанций пути, Басарабьясского рефрижераторного вагонного депо, в которых сообщалось о проблеме с наличием спецодежды.

Руководитель Молдавской магистрали Юрий Топала отдал распоряжение всем ведущим службам CFM составить списки с указанием недостающей спецодежды первой необходимости. Потребности должны быть максимально разумными по количеству и по стоимости затрачен-

ных материалов. Причем это требование касается не только спецодежды. Все, что запрашивают руководители служб и самостоятельных отделов, должно приобретаться по минимально возможному ценам.

Петр Саракуца, начальник службы пути ГП «Железная дорога Молдовы», поднял на Дне контроля вопрос нехватки железобетонных шпал для обеспечения производственного цикла в подведомственных дистанциях пути. Особенно серьезной эта проблема выглядит с учетом приближающегося холодного времени года. Путь и путевое хозяйство должны быть к нему подготовлены с гарантией безопасности движения грузовых и пассажирских поездов.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Начальник службы движения Игорь Мунтяну доложил руководителю магистрали о приеме и сдаче грузовых поездов по межгосударственным стыковым пунктам на южных, северных и центральных участках Молдавской магистрали. В среднем транзит на Румынию держался на уровне 2 составов (110 вагонов) ежесуточно. Погрузка за первую декаду сен-

На Молдавской магистрали

Новый формат обновления

Как известно, два модернизированных дизель-поезда успешно прошли тестовую проверку и были приняты в приписной парк дороги для использования на Молдавской магистрали на маршрутах Кишинев—Окница и Кишинев—Унгень.

Как это отразилось на качестве перевозки пассажиров и востребованности услуг? Отвечая на этот вопрос, прежде всего следует отметить большое социально-экономическое значение местных пассажирских перевозок. Они играют важную роль в жизнеобеспечении общества с учетом своей основной задачи — максимального удовлетворения спроса на них населения.

Как показывает статистика, и спрос имеется, и есть надежда на увеличение количества пассажиров, пользующихся услугами железнодорожного транспорта на местных линиях. Наши граждане с удовольствием занимают места в модернизированных дизель-поездах, согласно билетам, купленным в кассах железнодорожных вокзалов. Мягкие кресла, кондиционированный воздух, возможность пользоваться ПК, современный санузел — все вместе делает путешествие комфортным и не таким утомитель-

ным, как в старых, давно отслуживших свой ресурс дизелях.

По данным, полученным в пассажирской службе ГП «Железная дорога Молдовы», 1 сентября 2015 г. населенность модернизированного дизель-поезда по маршруту Кишинев—Окница составила 80 %; 4 сентября 2015 г. — 100 %; 5 сентября 2015 г. — 82 %. Из Окницы в направлении столицы модернизированные составы двигались менее полными. Из Кишинева в Унгень 5 сентября 2015 г. состав был заполнен на 70 %.

Какой бы ни была наполняемость наших пассажирских поездов, этот вид услуг является убыточным. Поэтому одной из основных задач, определенных руководством магистрали, является снижение убыточности пассажирских перевозок за счет снижения их себестоимости при условии улучшения организации и функционирования всех подразделений магистрали и увеличения доходов от оказания услуг населению при обязательном приобретении проездного документа на поездку в поездах Молдавского формирования.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА



Билетный кассир **Нина Вечерюк**

Выручка растет

Жители прилегающих к станции Липкань населенных пунктов уже давно успели оценить выгоду приобретения проездных документов на пассажирские поезда молдавского формирования в билетной кассе местного железнодорожного вокзала. Это стало возможным благодаря установке несколько лет назад терминала системы «Экспресс-3», обеспечивающего прямой доступ к дорожной базе данных о наличии мест.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА

Не считаясь с трудностями

Обширный участок закреплен за коллективом, руководимым старшим электромехаником СЦБ Олегом Султановым из Бэлцкой дистанции сигнализации и связи. Обслуживаемая аппаратура электрической централизации — старая, ощущается нехватка кадров, но здесь работает тот костяк преданных делу специалистов, который привык даже в трудных ситуациях брать на себя выполнение ответственных работ.

Один из них — электромеханик Андрей Ксионшкевич. Выпускник Бэлцкого железнодорожного техникума трудится на родном предприятии почти четверть века, обслуживая устройства СЦБ в районе узловой станции Бэлць-Слобозия. Это не только грамотный специалист, своевременно и качественно реализующий запланированные мероприятия согласно графику ППР, но и опытный наставник. Одно лишь вызывает тревогу: из-за слабой мотивации не все обученные



новички закрепляются на производстве, а значит нужно кардинально менять систему оплаты труда молодежи.

Владимир ОСТАПЕНКО

НА СНИМКЕ: электромеханик Андрей Ксионшкевич осматривает полигонную аппаратуру.





Администрация ГП «ЖДМ» и профсоюз ищут пути разрешения конфликта

Труженики магистрали сегодня вряд ли вспомнят, была ли когда-нибудь железная дорога в столь тяжелом финансово-экономическом положении, как сейчас. Результатом накопившихся в отрасли проблем стали не только задержки выплаты заработной платы. Ухудшение материального положения железнодорожников привело к развитию конфликта между администрацией CFM и отраслевым профсоюзом. Выходом из сложившейся ситуации стало создание по инициативе Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы, в соответствии со ст. 359 Трудового кодекса РМ, примирительной комиссии по рассмотрению возникшего коллективного трудового спора. Толчком к утверждению данной комиссии явился факт нарушения весной 2015 года администрацией CFM положений ч. (1) ст. 142 и ст. 144 ТК РМ, ст. 30 Закона об оплате труда и п. 2. 18 Коллективного трудового договора CFM. Примирительная комиссия была сформирована из представителей сторон коллективного трудового спора на равноправной основе. Ее первое заседание состоялось 3 сентября 2015 года, а через неделю — повторное.

На заседании комиссии председательствовал Мирон Гагауз, заместитель генерального директора CFM по техническому обслуживанию и ремонту. Прежде чем приступить к предметному разговору о графике погашения задолженностей по заработной плате, Мирон Ульянович проинформировал присутствующих о текущей финансово-экономической ситуации на дороге по итогам 8 месяцев 2015 года.

За указанный период ожидаемый объем работы в приведенных тонно-километрах составил 807,3 млн, что ниже плана на 11,7%, а в сравнении с аналогичным периодом 2014 года — на 12,3%. Тарифный грузооборот составил 676,9 млн тонно-километров (примерно 2,8 млн тонно-километров в сутки), что не соответствует плану на 8,3%, а в сравнении с соответствующим периодом 2014 года — на 8,7%. Выполнение пассажирооборота за 8 месяцев 2015 года к плану составило 74,3%, а к 8 месяцам прошлого года — 72,6%. Причина такого положения дел в снижении пассажиропотока.

План по отправлению грузов за текущие 8 месяцев осуществлен на 60,3%. При плане 1078,1 тыс. тонн выполнение составило 649,6 тыс. тонн, а в сравнении с аналогичным периодом 2014 года — 54,5%.

Доходы по перевозкам за 8 месяцев т.г. получены в сумме 600,1 млн леев — на 50,3 млн леев меньше плана. В том числе от грузовых перевозок — в сумме 451,3 млн леев, что на 16,8 млн леев меньше ожидаемого. От пассажирских перевозок доход составил 148,8 млн леев, что на 33,5 млн леев ниже плана. По чистому результату за 8 месяцев 2015 года предполагается убыток в сумме 88,9 млн леев, при плановом убытке 48,7 млн леев. В том числе по перевозкам убыток составил 113,7 млн леев (по плану — 106,9 млн леев). По подсобно-вспомогательной деятельности прибыль достигла отметки 64,2 млн леев, при плане 89,0 млн леев.



Фото Юрия КОЗЛОВА

Подведенные итоги лучше любых слов характеризуют сложность ситуации, в которой необходимо сосредоточиться на главном: как в кратчайшие сроки ликвидировать задолженность по заработной плате, с учетом реальных доходов и расходов CFM.

И еще немного цифр. Ожидаемый объем грузовых перевозок в нынешнем году составит порядка 4,5 млн тонн. Если рассматривать показатели за один месяц, то получается примерно 360-370 тыс. тонн. Исходя из этого планируется получить доход от грузовых перевозок в размере 35 млн долларов. Умножив эту цифру на текущий курс доллара в стране, получим доход от грузовых перевозок в сумме около 600-700 млн леев. Доход по грузовым перевозкам в месяц составляет порядка 55-56 млн леев.

Теперь о пассажирском сегменте. Доход от пассажирских перевозок отмечен суммой порядка 16 млн леев в месяц. Прибыль от подсобно-вспомогательной деятельности достигает примерно 5 млн леев в месяц. В общей сложности все доходы железной дороги составляют 82-84 млн леев в месяц.

Заслуживают внимания и расходы CFM. На ежемесячную заработную плату требуется 46 млн леев в месяц. На приобретение топлива — 20 млн леев. На погашение имеющихся у CFM кредитов необходимо 10 млн леев в месяц. Оплата за электроэнергию составляет 1

симального сокращения всех расходов необходимо подкрепить увеличением доходов за счет более эффективного менеджмента. Именно такой подход в состоянии реанимировать экономику CFM.

Чем дольше длилась встреча администрации CFM и отраслевого профсоюза, тем отчетливее вырисовывалась нелегкая задача, которую предстоит решать в трудовых коллективах председателям профкомов. Прежде всего, труженикам магистрали следует объяснить, что погашение до конца 2015 года задолженностей по заработной плате, к сожалению, пока — с учетом сложной финансово-экономической ситуации на дороге — не представляется возможным.

В ходе прошедшего заседания участники примирительной комиссии обсудили график ликвидации долгов по заработной плате, но утвердить конкретный план так и не удалось. Предложенные варианты необходимо тщательно изучить с экономической стороны. Было решено вернуться к этому вопросу на очередном заседании примирительной комиссии, назначенном на 17 сентября 2015 года.

Если говорить более детально, то, по мнению Петра Чернецкого, заместителя председателя Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы, будущий график должен быть реальным, прозрачным и с четким указанием даты погашения.

Первый возможный вариант: ежемесячная выплата текущей заработной платы плюс 10% от исторической задолженности по зарплате за месяц.

Второй предполагаемый путь: сокращение промежутка выплаты заработной платы на два дня с предоставлением финансовой службой порядка компенсации за задержку зарплаты.

Не менее важным пунктом в ходе заседания стало обсуждение экономии, полученной от технического простоя на CFM, длившегося в общей сложности около пяти месяцев. За указанный период месячная экономия по выплате заработной платы составила чуть более 1 млн леев. После первого заседания примирительной комиссии руководство магистрали приняло во внимание высказанные отраслевым профсоюзом аргументы. И.о. генерального директора Молдавской железной дороги Юрий Топала подписал 10 сентября 2015 года приказ №401/Н о прекращении с 15 сентября 2015 года действия на дороге технического простоя, который был зачитан на заседании.

Федерация профсоюза железнодорожников Молдовы обратилась на первом заседании к администрации CFM с предложением о возможном повышении заработной платы. Было решено вернуться к этому вопросу в условиях полной ликвидации всех задолженностей магистрали.

Также необходимо отметить, что на прошедшем заседании вызвало горячие споры обсуждение инициативы, предложенной Федерацией профсоюза железнодорожников Молдовы, о том, чтобы приказы, распоряжения, телеграммы и прочие документы, связанные с положениями Коллективного трудового договора, в обязательном порядке согласовывались с отраслевым профсоюзом. Представители администрации придерживались иной точки зрения, однако предложение оппонентов приняли к сведению, с условием дальнейшего изучения его легитимности. В ходе дискуссии Петр Чернецкий все же настаивал на решении сложившейся проблемы на заседании комиссии и на последующем пересмотре изданных администрацией приказов, но стороны так и не пришли к единому мнению. Обсуждение сложившейся ситуации продолжится на следующем заседании примирительной комиссии — 17 сентября 2015 года.

С заседания —
Ирина КРАЕВСКАЯ

Ни шагу от регламента инструкций



Фото Юрия КОЗЛОВА

Огромная ответственность за безопасную перевозку пассажиров и грузов ложится на дежурных станций, обеспечивающих пропуск поездов и маневровый процесс. Ее хорошо осознают

липканские движенцы, неся дежурства за пультом поста электрической централизации в строгом соответствии с регламентом должностных инструкций. Четко выполняются команды поездных диспетчеров, что способствует соблюдению графика движения. Не допускается браков.

Несмотря на богатый опыт, которым обладают ДСП Иван Адажий, Олег Крейтер, Вячеслав Гуцул, Татьяна Чемиртан и Сергей Мельник, специалистам не чуждо дальнейшее совершенствование профессиональных навыков, повторение теоретического материала. И в этом помогают технические занятия, организуемые ДС Игорем Дацко.

Владимир СЕВЕРНЫЙ

НА СНИМКЕ: около 40 лет отдал служению родной магистрали Олег Крейтер, пройдя путь от оператора путейской дефектоскопной тележки, стрелочника до ДСП.



ОХРАНА ЗДОРОВЬЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ ТРУДА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

И вновь... неосторожность

На дороге участились случаи травм по неосторожности. На августовском селекторном совещании по охране здоровья и безопасности труда разбирались случаи травматизма, произошедший с работником Бэлцкого прорабского участка по неосторожности. И вот, вновь травма, и очень тяжелая, произошла по неосторожности с монтером пути Басарабьеской ПЧ-3 Захария Г.А. Об этом шел разговор на плановом селекторном совещании по охране здоровья и безопасности труда, которое провел специалист службы защиты и предупреждения Штефан Буга.

18 августа с.г. бригада монтеров пути Басарабьеской дистанции проводила работы по рихтовке пути на перегоне Комрат—Яргара. Для подвоза людей и инструментов использовалась машина съемного типа ТД-5. Все делалось по инструкции. Но при высадке на 44 км, 5 пк монтер Захария оступился и упал с подножки машины на откос балластной призмы, ударившись при этом головой о бетонную шпалу. В результате железнодорожник получил черепно-мозговую травму, ушиб головного мозга 2-й степени, линейный перелом затылочной кости справа, как определили в Комратской районной больнице, куда пострадавший был доставлен вызванной «скорой помощью». Данный случай произошел из-за личной неосторожности монтера, как было отмечено на селекторном совещании.

Исходя из случившегося и задачи перед руководителями служб и филиа-

лов дороги специалист службы защиты и предупреждения поставил соответствующие: провести периодическое обучение с причастными по допущенному несчастному случаю на производстве ПЧ-3 Басарабьеска; при проведении технических занятий с работниками уделять особое внимание соблюдению правил личной безопасности; постоянно проводить информационно-разъяснительную работу в коллективах дороги о недопустимости нарушений правил и норм охраны здоровья и безопасности труда, в которых прописано — не допускать к производству работ без спецодежды и спецобуви. А вот с этим, как прозвучало на селекторном, дела обстоят весьма неблагоприятно — просто спецодежды не хватает из-за временного отсутствия денежных средств.

С селекторного —
Александр НИКИФОРОВ

РИТМИЧНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК обеспечивает весь коллектив

Сквозь дымку утреннего тумана проглядываются строения погрузочной площадки Кривского карьера. Ощупывая колесами рельсы подъездной железнодорожной ветки, маневровый тепловоз вытягивает оттуда через Блок-пост 61-й км на главный путь вереницу полувагонов. В кузовах — гипсовый щебень, загруженный в соответствии с весовыми нормами, чтобы не возникало излишнего давления на оси колесных пар. Далее по ходу движения — расположенная в нескольких километрах станция Липкань. Именно там находится «мозговой центр» организации грузовой работы на одном из самых отдаленных движенических участков магистралей, там формируются составы.

В грузовом цехе, оснащенном компьютерной техникой, трудятся грамотные, ответственные работники. Должностные обязанности распространяются на контроль правильности загрузки, оформление необходимой документации, взвешивание с единственного клиента сборов за оказываемые железной дорогой услуги. Здесь же контора передач — с учетом того, что грузам, прежде чем добраться до пункта назначения, нужно в двух местах проследовать соседней Львовской железной дорогой. Забот, словом, хватает, однако сбоев не наблюдается, действия отработаны, что называется, до мелочей. В числе лучших — старший товарный кассир, ветеран транспорта Зинаида Морозова, воспитавшая как наставница немало молодежи, товарный кассир Татьяна Мизюк, приемосдатчица Екатерина Бохлина, Анжела Чумак, Александра Погореловская, агенты конторы передач Оксана Фостик, Лидия Карпенко, Юлия Гуцул.

В технологической

цепочке по доставке с карьера гипсового щебня для предприятия с иностранным капиталом «KNAUF-GIPS» участвуют и другие железнодорожники. Например, на пункте отцепочного текущего ремонта Окиницкого ПКТО тщательно готовят полувагоны под погрузку, устраняя в кузовах возможные места утечек груза. Профессионально водят составы от Липкань до узловой станции Окиница, а потом на Бэлць экипажи тепловозов Окиницкого оборотного локомотивного депо. Ими же подается своевременно порожняк. Важна роль поездных диспет-



1

черов, дежурных за пультом. Так создается ритмичность перевозок. Только за семь месяцев нынешнего года из карьера на завод по производству гипсовых смесей доставлено 1432 полувагона — 99 897 тонн, грузенных необходимым для производственного процесса сырьем. А сколько еще будет!

Владимир СЕВЕРНЫЙ

НА СНИМКАХ:
1. Приемосдатчик Екатерина Погореловская.
2. В районе Блок-поста Крива.



ТВОИ ЛЮДИ, МАГИСТРАЛЬ!

1

Вся жизнь — в движении

Через село Ленкэуц Окиницкого района поезда не проходят. Однако это отнюдь не помешало многим его жителям связать свою судьбу с железной дорогой. Не исключение и Федор Васильевич Сакара, с которым мы встретились на станции Вережень моголев-подольского направления. Нужно было видеть, с каким профессионализмом ветеран манипулировал рычажками на пульте управления, давая отправление очередному грузовому составу, как четко соблюдал регламент переговоров с поездным диспетчером Тамарой Путиловой, ДСП соседних станций.

— Работа на «железке» мне очень нравится, а потому стараюсь отдаваться ей сполна, — объяснил он. — А стал я железнодорожником, хорошо помню, 16 февраля 1976 года. Это было на станции Вэлчинец, где работал составителем, приемосдатчиком. А когда внедрили электрическую централизацию, то решил, что пришла пора освоить новое для участка в то время дело, и после соответствующей подготовки пересел за пульт. Девятнадцать последних лет — ДСП уже в Вережень.

— И как же вы добирались на смены в тот же Вэлчинец, если туда от Ленкэуц не менее десяти километров?

— Очень просто, — улыбнулся своим воспоминаниям Федор Васильевич. — Был я тогда молодым, горячим, имел мотоцикл «Ява». За час до смены завел мотор — и в путь. Трудновато приходилось в холода. Но ничего — одевался потеплее, и только снежные мухи вихрились вслед. Потом обзавелся более мощным мотоциклом «Урал», на котором не боялся даже гололеда на опасном спуске за селом Мерешеука в сторону железнодорожного переезда. Ни разу не случилось, чтоб опоздал на работу. Теперь колес у меня нет, а на дежурства по станции Вережень добираться пешком. Примерно полчаса ходьбы лесной тропинкой. И в дождь, и в снег, и в летнюю погоду.

Участок, обслуживаемый Федором Васильевичем и его коллегами, является довольно-таки сложным: много кривых, обвальных мест. А это требует повышенной бдительности. Несколько лет назад на ближнем перегоне после обильных дождей пришли в движение оползни, накрыв землей и камнями рельсы в двух местах. Здесь относительно интенсивное движение пассажирских и грузовых поездов. И если график не был нарушен, то только благодаря самоотверженному труду путейцев и помогавшим организовывать движенический процесс на участке в экстремальных условиях работникам станции Вережень.

Осознание огромной ответственности за безопасность движения, жизни людей, едущих в вагонах, грузы побуждает, несмотря на немалый практичес-



2

кий опыт, совершенствовать профессиональные знания с учетом конкретной обстановки, повторять должностные инструкции. Весной ветеран хорошо сдал очередную аттестацию, проводимую для движеницев раз в три года, во время объезда четко отвечал на вопросы членов комиссии.

Радует Федора Васильевича коллектив, возглавляемый ДС Валентиной Гришка. Ведь во взаимоотношениях работников — доброжелательность, сплоченность, понимание общей цели. Хорошо трудятся ДСП Людмила Тутунару, Славик Драган. Освоила недавно пульт управления станции молодая жительница соседнего села Вережень Наталья Бутнарь. С самого начала опытные работники, в том числе ветеран, окружили новенькую заботой, помогая в профессиональном росте. И она уже успела акклиматизироваться, что очень важно. Ведь удалось заполнить недостающее кадровое звено в обеспечении технологического процесса приема и отправления поездов, на необходимость чего, кстати, обращала внимание руководителя станции комиссия во время весеннего объезда. Вот так решается в движеническом коллективе вереженцев проблема преемственности поколений.

Работа работой, но есть у ветерана, помимо выполнения функций ДСП, и личная жизнь. Вместе с супругой вырастили двух дочек, у которых теперь свои семьи, дома. А бабушка и дедушка не нарадуются внукам, приезжающим в гости. Среди других забот — огород, подсобное хозяйство, которые помогают выживать в это трудное время.

А вообще Федор Васильевич очень гордится профессией движеница и признался, что, если бы пришлось начать с молодости, то непременно выбрал бы ее вновь. Таков уж настрой души у этого человека, для которого магистраль — смысл всей жизни.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКАХ:

1. ДСП Федор Сакара.
2. Здание станции Вережень.

Фото Юрия КОЗЛОВА



2

Фото Юрия КОЗЛОВА



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Администрация и профсоюзный комитет Мостостроительного поезда №1 поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **МЕЛЬНИЧУК Людмилу Петровну.**

Приятных встреч, прекрасных дней,
Любых желаний исполненья,
Тепла любимых и друзей,
Большого счастья! С днем рожденья!

Профком Кишиневской дистанции сигнализации и связи поздравляет с днем рождения **ДЕРЕНЕВ Елену, ИСАЕНКО Людмилу Николаевну, КАРАДЖИ Светлану Дмитриевну, КОЖОКАРУ Елену Ивановну, МИРГОРОДСКОГО Виктора Тимофеевича, ОЛТЯН Артура, ПУШКАРЕНКО Руслана Ивановича, РОТАРЬ-АФНАСЬЕВУ Марину Сергеевну, САВА Николая Андреевича, СИГИДА Валерия Александровича, СМIRHOVУ Татьяну Ивановну, СОЛКУЦАН Валерия Кирилловича, СТАВИНСКОГО Анатолия Григорьевича, ХОРЬЯКОВУ Наталью Николаевну, ЧОРБА Алексея Ивановича.**

Пусть судьба оберегает,
Если трудно — помогает,
Бережет от зла, напастей,
Дарит солнце, свет и счастье!

Администрация и профком Басарабьеского СМП-740 поздравляют с днем рождения **БОРДАНА Валерия Андреевича** — плотника, **ТОНКУ Петра Лазаревича** — мастера.

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

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьеского рефрижераторного вагонного депо поздравляют: с 45-летием — **КЛИМЕНКО Владимира Ивановича**, сторожа хозяйственного цеха; с 40-летием — **ДИКИЙ Сергея Юрьевича**, оператора теплопункта.

Примите наши поздравленья,
Частицу нашего тепла.
Желаем крепкого здоровья,
Уюта, счастья и добра!

Коллектив службы внутреннего аудита ГП «Железная дорога Молдовы» поздравляет с днем рождения старшего ревизора службы **ТАТАРЧУКА Владислава Константиновича.**

Желаем, чтобы удавалось
В реальность планы воплотить,
Чтоб все, что хочется, сбывалось,
Легко и интересно было жить!

Работники и профсоюзный комитет Басарабьеской дистанции пути сердечно поздравляют с днем рождения мастеров цеха зеленых насаждений **ЗАНФИРОВА Георгия Михайловича** и **ЧУЙКИНА Анатолия Ивановича**, техника цеха механических мастерских **ЛАЗУ Нину Ивановну.**

Желаем здоровья, любви и тепла,
Чтоб жизнь интересной и долгой была,
Чтоб в доме уют был, любовь да совет,
Чтоб дом защищен был от горя и бед.



В МИНУТУ ГОСУДА

Дочь Бориса, экс-жена Филиппа	Слетела с ноги биатлониста	Американский бутерброд							
			Азербайджанский столичный град	Наука о чистоте телесной			Парниковые питомцы		
Детская "слепая" игра		Супер... "магазин, где всё есть"	Кино про хит	Чешский герой Ян ...					
Удав, один из друзей Маугли							Самурайская смерть по чести		
			Прессованный очищенный сахар	"Ой, ..., мне без тебя так плохо"					
Показная роскошь	Пес-следопыт								
			Ее сбивают в боулинге	Два сапога					
Кладовая хомьяка				Мясное или овощное кушанье	Зверь-полоскун			Волны тусовка	
				Сериал "Комиссар ..."	про пса				
Иоганн Вольфганг ...		Какой камень "грызут" ученики?							
				На ней рак свиснет					
Инъекция в просторечии		Республика Саха							

Внимание любителей бега!

Легкоатлетический клуб железнодорожников «Экспресс-К» проводит открытый чемпионат CFM по кроссу среди любителей бега — работников железной дороги Молдовы, их родственников и детей.

ЧЕМПИОНАТ СОСТОИТСЯ 3 ОКТЯБРЯ 2015 г. В СТОЛИЧНОМ ПАРКЕ ДОЛИНА РОЗ
Начало — в 10:30

СПОРТ Традиция сохраняется

На Унгеньском железнодорожном узле уже стало доброй традицией ежегодное проведение спортивных соревнований в честь национальных праздников Республики Молдова — Дня Независимости и «Limba noastră». Не стал исключением и нынешний год.

31 августа 2015 г. в спортивном зале оборотного локомотивного депо собрались любители шашек и настольного тенниса из всех структурных подразделений узла. Перед началом спортивных баталий начальник Унгеньского железнодорожного узла Андрей Семенюк, начальник депо Валерий Кубак и старший мастер ППВ Андрей Фарфанюк поздравили собравшихся с национальными праздниками. Затем состоялась жеребьевка и захватывающие спортивные поединки шашкистов и теннисистов.

Среди теннисистов **лучших результатов** добился машинист оборотного локомотивного депо Андрей Старчук, **вто-**

рое место завоевал плотник станции Унгень Григоре Чуботару, на **третье место** вышел также представитель депо Михаил Гричанюк.

У шашкистов места распределились следующим образом: **первое** завоевал электромеханик ЭЧС Унгень Иван Корлэтяну, **второе** — слесарь ППВ Николай Бобок, **третье** — пожарник пожарного поезда ст.Унгень Павел Буланча.

Все победители и призеры были награждены Почетными грамотами руководства узла.

Валерий АЛЕКСАНДРОВ,
главный судья соревнований

НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ МИРА

Переоснащение парка грузовых вагонов в Германии

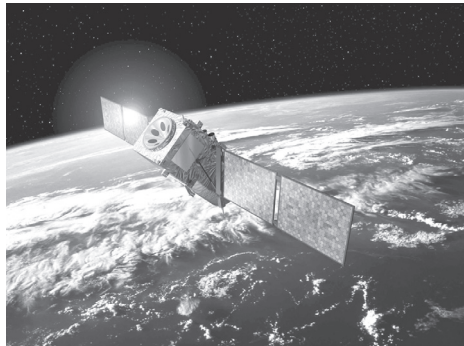
До 2020 г. железные дороги Германии (DB) намерены оснастить малозумными тормозными колодками 60 тыс. грузовых вагонов, эксплуатирующихся на сети. Кроме того, за этот же период грузовой парк пополнится 15 тыс. новых вагонов.

Информационные дисплеи в оконных стеклопакетах

Интерактивные дисплеи, вмонтированные в стеклопакеты окон пассажирских вагонов, до недавних пор рассматривались как элемент бортовых информационных систем далекого будущего. Однако в настоящее время проходит эксплуатационные испытания система, разработанная компанией Oran Safety Glass (OSG, Израиль), которая уже в ближайшем будущем может стать обычной для пассажиров.

Проект GaLoROI: спутниковая навигация для определения местоположения поездов

Открытие доступа к спутниковой навигации стимулировало изучение возможностей определения с ее помощью местоположения поездов. Однако переход к новой технологии осложняется не только требованиями обеспечения безопасности при использовании спутниковой навигации, но и необходимостью отказа от существующих стационарных систем контроля свободы пути. В рамках проекта GaLoROI (Galileo Localization for Railway Operation Innovation), который осуществляется при поддержке Европейского союза в течение 27 месяцев — с января 2012 по март 2014 г. — изучалась возможность создания перспективной системы определения местоположения поездов с применением комбинации бортовых устройств — в первую очередь аппаратуры спутниковой навигации.



■ ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, ЧТО?..

Лишнее в человеческом организме

А знаете ли вы, что в организме человека ученые насчитывают около 90 рудиментов?

Эти неработающие органы достались нам как балласт эволюции. Большинству они не доставляют никаких хлопот, иногда же проявляют себя в крайней степени, причиняя страдания.

Самым известным рудиментом является свидетельство о хвостатости наших далеких предков — копчик. На сто тысяч младенцев двое рождаются с хвостиком, который обычно удаляется. Придаток слепой кишки, аппендикс, в случае воспаления, приводит на стол хирурга 89 % его пациентов. Зубы мудрости у каждого третьего вырастают неправильно. Если не хватает места на челюсти, их при-

ходится удалять. «Гусиная кожа» приподнимает волосаной покров. Так сохранялось тепло, а вздыбленная шерсть делала существо крупнее. Покров давно утерян, а рефлекс остался.

Правда, ученые постепенно реабилитируют некоторые части тела, переводя их в разряд полезных. Оказалось, что «бесполезная» селезенка помогает организму восстановиться сердце после приступа. «Ненужный» аппендикс спасет от отравлений. Косточки копчика важны в опорной системе. Интересно, что во времена Дарвина в организме человека насчитывали до двухсот рудиментов! Теперь, с развитием науки, это количество изрядно сократилось. Так, может быть, мы просто не все о себе знаем?