

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 38 (5854) 23 сентября 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

Юрий ТОПАЛА, и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы», провел в понедельник, 21 сентября 2015 г., День контроля. 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 в сутки транзит за первую декаду сентября 2015 года составлял 157 вагонов, во второй декаде — в среднем в сутки 148 вагонов. Погрузка за первую декаду сентября составляла в среднем 40 вагонов в сут-

ПОНЕДЕЛЬНИК — ДЕНЬ КОНТРОЛЯ

ки по Молдове (72% от плана на сентябрь), во второй декаде — в среднем 42 вагона ежедневно.

Сергей Томша, заместитель генерального директора по инфраструктуре и тяговому подвижному составу ГП «Железная дорога Молдовы», доложил руководителю магистрали о проводимой работе. Составлены списки слесарей, которым предстоит обслуживать модернизированные дизель-поезда. Будет назначен ответственный работник в столичном локомотивном депо, который будет координи-

ровать работу модернизированных дизель-поездов. В настоящий момент готовы к работе на них 6 локомотивных бригад. Если будут введены в эксплуатацию все модернизированные дизель-поезда, необходимо подготовить еще 6 локомотивных бригад.

Как известно, 15-17 сентября 2015 года Сергей Петрович Томша встречался с румынскими коллегами по поводу открытия пассажирского движения по маршруту Кишинэу—Яшь. До конца недели будет подписано совместное соглашение.

По информации Илии Цуркана, начальника службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий ГП «Железная дорога Молдовы», за прошедшие выходные дни транспортных происшествий на дороге не допущено. 20 сентября т.г. на участке Вулканешть—Гречень была нештатная ситуация, приведшая к появлению сигнала ложной занятости пути. Был заменен отрезок кабеля, и все устройства связи начали функционировать нормально.

Штефан Буга, специалист службы защиты и предупрежде-

ния ГП «ЖДМ», довел до сведения руководителя магистрали, что за прошедшую неделю на дороге не было зарегистрировано случаев производственного травматизма.

Петр Саракуца, начальник службы пути ГП «Железная дорога Молдовы», в своей информации на Дне контроля основное внимание уделил вопросу нехватки железобетонных шпал для обеспечения производственного цикла в подведомственных дистанциях пути. В течение двух недель на дорогу прибудет первая партия деревянной продукции: шпалы, стрелочные брусья и др.

Ирина КРАЕВСКАЯ

На Молдавской магистрали



Впервые на дороге

Модернизированными поездами — бесплатно... или почти бесплатно

Более недели — с 15 по 21 сентября т.г. — пассажиры, пользующиеся услугами железной дороги Молдовы, были в полном восторге от рекламной акции CFM. Им была предоставлена счастливая возможность бесплатно путешествовать комфортабельными модернизированными поездами по маршрутам Кишинэу—Окница и Кишинэу—Унгень. А с 21 по 30 сентября т.г. включительно поездка будет обходиться пассажирам...1 лей!

С целью увеличения продаж билетов на модернизированные поезда в местном сообщении и предоставления пассажирам нового способа приобретения билетов руководство ГП «ЖДМ» приняло решение с 15 по 30 сентября 2015 года провести рекламную акцию.

Условия акции таковы: продажа билетов с 15.09.2015 по 30.09.2015 г. производится через Интернет на официальном веб-сайте www.railway.md для перевозки в этот период в местном сообщении по действующему расписанию модернизированных поездов №801/802 Кишинэу—Окница—Кишинэу и №805/806 Кишинэу—Унгень—Кишинэу. Стоимость билета между станцией отправления и станцией прибытия: в период продажи с 15.09.2015 г. по 21.09.2015 г. включительно для перевозки с 15.09.2015 г. по 21.09.2015 г. включительно — 0 (ноль) леев; в период продажи с 22.09.2015 г. по 30.09.2015 г. включительно для перевозки с 22.09.2015 г. по 30.09.2015 г. включительно — 1 (один) лей.

На период проведения рекламной акции продажа через Интернет производится на текущие и следующие сутки; закрытие продажи через Интернет про-

изводится за один час до отправления поезда со станции.

Посадка в поезд осуществляется на основании электронной информации, распечатанной на бумаге формата А4 или на электронном устройстве (мобильный телефон, планшет).

— Подлинность электронной информации, — сказал, в частности, заместитель начальника пассажирской службы ГП «Железная дорога Молдовы» Константин Павлов, — проверяют проводники вагонов при посадке в поезд с помощью специального программного обеспечения. Своевременно были проинструктированы все причастные работники ДОПа, железнодорожных вокзалов Молдавской магистрали. Также своевременно информируются пассажиры.

...Современный железнодорожный вокзал Кишинэу, как обычно, оживлен. Пассажиры спешат на посадку в комфортабельный модернизированный поезд Кишинэу—Окница. И на сей раз — с особым удовольствием: ведь оплата за проезд — символическая!

Вот так приятно железнодорожники Молдовы удивили граждан республики предоставленной акцией.

Лиана НИКИФОРОВА

Движенцы Кирютня не подводят

Станция Кирютня на южном участке магистрали — небольшая, скорее напоминает разъезд, однако ее значение для движения поездов между Басарабской и Рени переоценить трудно.

Здесь перевозится много транзитных и местных грузов, приносящих доход в дорожный бюджет. Коллектив во главе с ДС Марией Желевой делает все возможное, чтобы графики и безопасность движения не нарушались, четко выполняются команды поездных диспетчеров.



Андрей Мандрыка на дежурстве

На участке, обслуживаемом коллективом Окницкого сетевого района ЭЧ-3 (начальник Валерий Вакарюк), снабжение электроэнергией бесперебойное.

Среди направленных на обеспечение надежности электроснабжения мероприятий — реконструкция наружного освещения, выполненная на станции Крива

Вагоны сдаются исправными

Три-четыре грузовых состава по прибытию и столько же по отправлению, несколько пар пассажирских поездов охватывается каждой сменой техническим осмотром на узловой станции Окница.

Тем самым дается гарантия их дальнейшего безопасного движения. На пункте отцепочного ремонта ведется подготовка вагонов под погрузку, устраняются мелкие дефекты кузовов и ходовой части. Опытные специалисты местного ПКТО, возглавляемого начальником Иваном Шелегоном и мастером Игорем Сагайдаком, регулярно выезжают на украинскую пограничную станцию Могилев-Подольский для приема-передачи грузового подвижного состава, что предотвращает возможное проникновение техниче-



Фото Юрия КОЗЛОВА

Уважения достоин труд ДСП Прасковьи Гургуровой, Николая Балова, Семена Чакала и Юлии Куртовой.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКЕ: Семен Чакал пришел на станцию Кирютня после закрытия в Тараклийском районе животноводческого комплекса по выращиванию нетелей, где был заведующим. Освоившись в новой профессии, почти 21 год служит верой и правдой железнодорожному делу.

Электроснабжение в режиме нон-стоп

и прилегающем железнодорожном переезде с интенсивным автомобильным движением 64-й км, подготовка к внедрению фидера на переезде 202-й км (переезд Вережень—Вэлчинец). Завершен монтаж бетонных опор с секундарского направления железной дороги. Они погружены в полувагон и отправлены на ст.Флорешть для реконструкции высоковольтной линии электропередачи.

Со знанием дела трудятся электромеханики Сергей Колесник и Сергей Юсип, электромонтеры Сергей Евдокимов и Василий Кирку, дежурный электрик Андрей Мандрыка, другие.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ



Влад ПАВЛОВ

НА СНИМКЕ: по примеру своего отца выбрал специальность осмотрщика вагонов Сергей Видайко.



Администрация и профсоюз: сделан шаг навстречу друг другу

Долги по заработной плате — болезненный вопрос для железнодорожников

Последние три недели внимание многотысячного коллектива Молдавской железной дороги было приковано к работе примирительной комиссии, созданной по инициативе Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы в соответствии со статьей 359 Трудового кодекса РМ для рассмотрения возникшего коллективного трудового спора. Спор, как известно, получился масштабным. Начиная с мая 2015 года, железнодорожникам не выплачивалась своевременно заработная плата. Что это значит, объяснять не надо. В каждой семье была своя история, своя финансовая драма.

Сейчас не будем ворошить этот клубок. Следует отметить, что перелом в ситуации наступил после назначения на должность руководителя CFM Юрия ТОПАЛА. Возобновилась ежемесячная выплата заработной платы с параллельным поиском путей ликвидации образовавшейся задолженности. В состав примирительной комиссии вошли представите-

служиванию и ремонту, выбрал верный вектор дискуссий. Мирон Ульянович, представлявший администрацию CFM, начал работу комиссии с подробной информации о текущих финансово-экономических позициях дороги, об объемах погрузочно-разгрузочных работ. Делалось это для того, чтобы сторона оппонента — профсоюзные работники — четко ориентировались в дорожной ситуации и реально оценивали возможности того или иного предложенного варианта погашения задолженностей по заработной плате. В столь непростой финансовой ситуации нельзя было принять скоропалительное, необдуманное решение. Железнодорожникам пустые обещания не нужны. Это понимали все собравшиеся на заседании.

В работе примирительной комиссии принял участие и.о. генерального дирек-



Фото автора

тора ГП «ЖДМ» Юрий Топала. Председатель комиссии Мирон Ульянович Гагауз доложил руководителю магистрали о согласованных сторонами решениях, касающихся выплаты заработной платы и графика погашения задолженностей. Юрий Константинович отметил, что выбранный комиссией путь должен быть приемлем для обеих сторон: и предприятия, и коллектива.

Перебои в выплате заработной платы привели и к другим проблемам — к оттоку квалифицированных кадров с железной дороги. Председатель профкома столичного локомотивного депо Павел Клипя проинформировал о ситуации в своем коллективе. Штат ТЧ еще пару лет назад насчитывал 480 человек, сегодня здесь 400 работающих. Ушли с дороги специалисты-рабочие. Начальник дороги с вниманием отнесся к данной информации. Со своей стороны отметил, что руководство дороги владеет ситуацией в этом вопросе и делает все возможное для увеличения грузовых объемов работы на предприятии. На недавню состоявшейся встрече с румынскими коллегами достигнута договоренность об увеличении транзитного потока через Молдавскую железную дорогу. Ведутся и другие обсуждения для увеличения доходной части CFM — открытие остановок на территории России в Брянске и Калуге. Их закрытие привело к потере для нашей дороги 20 миллионов леев

за год. Под строгим контролем на дороге производится закупка сырья и материалов для обеспечения жизнедеятельности предприятия. По словам Юрия Топала, стоимость приобретаемых товаров за последний месяц со 125 миллионов леев снизилась до 90 миллионов леев. И это не предел. Снижение расходов произошло за счет строгого контроля за приобретаемыми для нужд магистрали товарами по разумным ценам.

Исходя из реальных финансово-экономических возможностей, Мирон Ульянович, обсуждая предложенные заместителем генерального директора по финансовой деятельности Романом Сырбу графики, предложил зафиксировать в совместном итоговом решении следующее: **стороны пришли к соглашению о том, что администрация CFM берет на себя обязательство в счет погашения задолженности по заработной плате осуществлять ежемесячное дополнительное выделение средств от 2,5 до 3 миллионов леев.** К примеру, согласно имеющемуся на дороге графику получения заработной платы, в одном месяце удастся ликвидировать задолженность коллективам одних предприятий, в следующем месяце — коллективам других предприятий и т.д., тем самым реальным станет сокращение промежуточных выплаты зарплаты. Это помимо обязательной ежемесячной выплаты заработной платы на дороге согласно имеющемуся графику. **Окончательное погашение задолженностей по заработной плате предусматривается в июне-июле 2016 года.**

Требование отраслевой Федерации профсоюза о выплате компенсаций администрацией ГП «ЖДМ» на заседании примирительной комиссии было принято к исполнению в соответствии с действующим законодательством.

На втором заседании комиссии, 10 сентября 2015 года, стороны обсуждали предложенную Федерацией профсоюза железнодорожников Молдовы инициативу: приказы, распоряжения, телеграммы и прочие документы, суть которых связана с положениями Коллективного трудового договора, в обязательном порядке должны согласовываться с отраслевым профсоюзом.

Данная тема возникла после принятых на дороге ряда приказов, касающихся приостановления некоторых материальных выплат. По мнению профсоюза, они ущемляют права железнодорожников, закрепленные в Коллективном трудовом договоре. Представители администрации CFM высказали иную точку зрения, но приняли предложение профсоюза к сведению. К единому решению стороны так и не пришли. Вопрос остался открытым.

Подводя итоги работы примирительной комиссии, Мирон Ульянович поблагодарил ее участников за проделанную работу и понимание. И хотя обе стороны за столом переговоров сидели напротив друг друга, в рабочей жизни Молдавской железной дороги администрация и трудовой коллектив — в одной шеренге, идут в одном направлении.

С заседания — Ирина КРАЕВСКАЯ



Фото Юрия КОЗЛОВА

Стал околоток судьбой

Путевое хозяйство участка Берешть—Петрешть, где осуществляется технологический процесс пропуска и формирования поездов, насчитывает 51 километр главного хода, приемо-отправочных и других путей, а также 116 стрелок. Из-за такой протяженности и острой нехватки материалов поддерживать его в приемлемом для обеспечения безопасности движения состоянии совсем не просто. И можно представить себе, сколько забот ложится каждодневно на плечи работающего здесь коллектива околотка №11 Кишиневской ПЧ, если удастся добиваться балльности в 30-40 единиц при плане 50.

Уже на протяжении нескольких лет во главе местных путейцев — Николай Леонидович Савчук, отдавший околотку почти 35 лет своей жизни. Уроженец села Петрешть Унгеньского района, он начал свою трудовую биографию монтером пути, познав по мозолям на руках, что такое маховая подбойка, потом назначили бригадиром. Работа путейца — тяжелая, после трудового дня с ног валяешься от усталости, но не забывал об учебе и окончил заочное отделение Николаевского железнодорожного техникума. Уже в ответственной должности дорожного мастера сумел зарекомендовать себя умелым организатором, знающим дело и психологией рабочего человека. Есть на кого опереться в повседневной работе, потому что рядом не менее опытные, понимающие, что называется, с полуслова бригадиры Валерий Мирон, Иван Гидик, Олег Логин.

В эти дни путейцы околотка заняты текущими ремонтами, сменой шпал, демонтажируются неиспользуемые пути и стрелочные переводы с целью высвобождения материалов для выполнения неотложных задач.

Родная дистанция пути пытается помогать в улучшении бытовых условий. Для нужд околотка выделено пустующее здание бывшей товарной конторы станции рядом с одной из горловин. Будет доставлен цемент, а о проведении строительного ремонта путейцы позаботятся сами. Внутри намечено оборудовать раздевалку, комнату приема пищи, душевую, соорудить добротную угольную печку. Обещана поддержка в пересмотре времени отправления вечернего дизель-поезда Унгень—Флешть. Это необходимо для того, чтобы работники — жители сельской местности, добирающиеся после рабочего дня домой, успевали на него.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

НАЗНАЧЕНИЯ

Приказом и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» **НАЗНАЧЕНЫ:**

ОХЛАДЧУК Валериу — заместителем генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» по безопасности;

КИТОРОАГЭ Василе — помощником генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» по экономическим вопросам.

ПОДГОТОВКА К ЗИМЕ

Зима — наиболее трудный и ответственный период в работе железнодорожных станций. А потому нужно готовиться к ней уже теперь. Именно так поступают строители Бэлцского прорабского участка НГЧ, приводя в порядок отопительные системы, сооружения.

В ЗАЛ ОЖИДАНИЯ — ПО НОВЫМ СТУПЕНЬКАМ

Рядом со зданием вокзала станции Бэлць-ораш мы застали за делом комплексную бригаду под руководством мастера Владимира Сазоненко. Она занималась ремонтом ступенек, ведущих в пассажирский зал ожидания со стороны привокзальной площади.

В круглое отверстие бетономешалки засыпал щебень лопатой Михаил Витюк.

— Рабочих рук у нас не так уж мно-

го, но стараемся справляться с доводимыми заданиями, — сказал работник. — Устраняя высказанные в ходе осеннего и весеннего комиссионных осмотров замечания, приладили гипсокартон, заделали щели в окне билетной кассы вокзала, чтобы не возникало сквозняков. А рядом, в помещении товарной конторы, выполнили откосы вокруг стеклопакетов.

И это далеко не полный перечень

сделанного бригадой, потому как строители успели осуществить также ряд важных работ по утеплению снаружи административно-бытового корпуса дистанции электроснабжения, по изоляции со стороны перрона стены здания Бэлцкого сетевого района предприятия. Возле товарной конторы узловой станции установлен забор, отгораживающий от продовольственного базара. На линейных станциях Катраник и Хилиуць



Есть у станции хозяин

Совсем не ошиблось руководство магистрали, назначив несколько лет назад на должность начальника южной станции Тараклия Елену Попову. Выпускница Бэлцкого технического колледжа железнодорожного транспорта, работавшая ДСП за пультом местного поста электрической централизации, всегда отличалась не только трудолюбием и грамотными действиями, но и неравнодушием к проблемам. Такое качество, подкрепленное организаторской жилкой и предоставленным простором для реализации задумок по улучшению работы, оказалось очень кстати на новом поприще и привело за короткий срок ко многим положительным переменам.

Еще больше сплотился коллектив, обеспечивая безопасность движения на ответственном участке. С целью улучшения условий Елена Ивановна сумела добиться ремонта одного из помещений в здании поста ЭЦ и перевода туда не отапливавшейся в зимний период товаробилетной кассы. Уже во время недавнего комиссионного объезда нельзя было не заметить, как эстетически преобразилась станционная территория, на которой бурьяны уступили место цветочным клумбам. Достигается экономия природного газа, электричества, воды, что является немаловажным в эту трудную для всех молдавских железнодорожников пору. В последнее время, несмотря на неблагоприятную экономическую ситуацию в регионе, оживился завоз на станцию для последующей выгрузки щебня, минеральных удобрений. Один из экономических агентов высказал свое намерение грузить зерно нового урожая. Отмечен рост продаж проездных документов на поезд молдавского формирования через терминал системы «Экспресс-3», установленный в товаро-билетной кассе. Могла бы быть, вне всякого сомнения, определенная отдача и от пригородных перевозок, если бы на участке не отменили поезд, следовавший по маршруту Басарабьяска—Етулия и обратно, но...

В беседе со мной руководитель искренне делилась тем, что волнует железнодорожников станции и участка. Трудно, но люди не потеряли веру в будущее магистрали, продолжают связывать с ней свои надежды на лучшую жизнь.

Елена Ивановна — представитель трудовой железнодорожной династии, корни которой тянутся к селу под названием Зализничное, что возле украинской станции Болград. В свое время

на железной дороге работали дедушка, тетя. Продолжает трудиться мать Екатерина Недялкова. Она числится в штате разезда 208-й км, но временно прикомандирована в связи с производственной необходимостью на станцию Тараклия, где несет дежурства за пультом управления. Очень грамотный специалист, отдавший транспорту почти сорок лет своей жизни.

— Чего скрывать, и у меня трудовой стаж на «железке» немалый — почти четверть века, но мама и теперь продолжает служить для меня примером ответственного отношения к делу, — призналась Елена Ивановна.

На станции, чей коллектив известен



ДС Елена Попова

Фото Юрия КОЗЛОВА

своими крепкими трудовыми традициями, делается немало для решения кадровой проблемы. Рядом с опытными ДСП Петром Акбиком, Анной Тулуш все смелее утверждается профессионально, разумеется, при помощи наставников, молодежь. За короткий срок сумел проявить себя выпускник Тараклийского университета Александр Рыжий, успешно практикуются за пультом Михаил Замфилов и Надежда Гушкань. Грузовая работа доверена товарно-билетным кассирам с выполнением функций приемосдатчика Наталье Рыжей и Юлии Михайловой.

Продолжает выходить на смены также Елена Ивановна, совмещающая работу по руководству станцией с дежурствами в качестве ДСП. Она из тех людей, которые умеют бросать вызов житейским трудностям, веря в свою счастливую звезду.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

У НАШИХ СОСЕДЕЙ Научились спасать буксы

Являясь важным узлом ходовой части грузового или пассажирского вагона, буксы предназначены для передачи силового воздействия от тележек или рамы кузова на шейку оси колесной пары, а также для ограничения поперечного и продольного перемещения колесной пары относительно тележки при движении. В процессе эксплуатации вследствие динамических нагрузок неизбежно возникают неисправности, включая, в частности, износ опорных поверхностей. Чтобы избежать массовых выбраковок по этой причине буксовых корпусов, в вагонном депо Харьков-Сортировочная организовали участок по восстановлению поверхностей опорных частей букс методом наплавки. Речь идет

об износе, когда диаметр посадочного отверстия под подшипниками не выходит за пределы ремонтного допуска.

Создание участка не потребовало особых затрат. Достаточно было оборудовать соответствующим образом выделенное помещение и обучить двух специалистов тонкостям работы на полуавтоматической станке дуговой сварки типа ПГД-251 УЗ.1 и на фрезерной станке для последующей механической обработки наплавленного слоя металла. В результате теперь за смену обновляются десятки корпусов букс, что дает неплохой экономический эффект.

Опорные части букс, как известно, подвергаются усиленным нагрузкам, особенно при движении вагонов в рельсовых кривых, на стыках, стрелочных переводах, при торможении, наезде колес на башмаки в ходе роспуска подвижного состава с сортировочных горок, из-за неровностей колеи и т.д.

(Газета «Магистраль»)

заменены на экономичные старые, потрепавшие много угля котлы. Выполнен ремонт помещений с заменой дверей и окон в здании стадиона «Локомотив». В комнате ДСП станции Флорешть заменен линолеум, выкрашена входная дверь, по Цыре установлено четыре стеклопакета и т.д.

Хорошо трудятся бригадир Петр Фрумусаки, маляры-штукатуры Валентина Потехина, Нина Груздева, Нина Фрумусаки, Иван Истратий, другие. Это, как говорится, испытанная временем, с многолетним стажем, обладающая опытом

трудовая гвардия. На нее главная ставка в больших и малых делах, выполняемых на участке.

В этот же день в районе вокзала работала группа строителей Окницкого прорабского участка. Специалисты вели рядом с перроном ремонт скамеек под навесом для пассажиров.

Владимир СЕВЕРНЫЙ

НА СНИМКЕ: группа бэлцких строителей.

Фото Юрия КОЗЛОВА

Около двух месяцев тому назад начальником Басарабьясской дистанции пути был назначен 39-летний Виктор ПОДГУРСКИЙ — железнодорожник с 20-летним опытом работы в отрасли. Этому предшествовали свыше десяти лет работы в ПМС-130, где трудился старшим инженером, главным инженером. А три года назад выпускнику Академии транспорта РМ Виктору Подгурскому было доверено руководство ПМС-130.

Для молодого, но уже накопившего опыт специалиста ПЧ-3 — не новое предприятие. Именно здесь он начал свою трудовую биографию в 1995 году монтером пути, затем работал бригадиром пути, дорожным мастером околотка, старшим мастером. О начале работы на старом месте в новой должности — беседа нашего корреспондента с В.В.Подгурским.

ПЕРВОЕ ИНТЕРВЬЮ



Стиль руководства — доверительно-ответственный

— Виктор Викторович, что представляет собой сегодня принятое вами хозяйство?

— Общеизвестно, что Басарабьясская дистанция пути — самая большая по протяженности на железной дороге Молдовы и самое многочисленное предприятие нашего узла. Протяженность главного хода составляет 379 км. В дистанции 16 околотков, 45 путевых бригад и 8 вспомогательных цехов. Дистанция пути обслуживает три направления: Басарабьяска—Бендеры, Басарабьяска—Джурджулешть и Басарабьяска—Кахул. У нас трудится 516 человек (при плане 579), из них — 259 монтеров пути.

— Какие были выполнены работы с того дня, когда на вас была возложена ответственность за руководство ПЧ-3?

— С начала августа в дистанции пути было заменено более 1430 шпал. Произведена смена плети на 78 км перегона Злоць—Кэинарь. Околотки частично были укомплектованы электроисполнительным инструментом для оперативной работы по устранению неисправностей 3-5-й степени, а также при проведении работ по текущему содержанию пути и стрелочных переводов. Также была выгружена ХДВ на пополнение плеча балластной призмы на 76-79 км перегона Кэинарь—Злоць и 149 км перегона Кулма—Чадыр-Лунга.

— Каковы ближайшие задачи, планы на перспективу?

— Естественно, их множество, и они разнообразны. В частности, планируется широкое применение машин ЭЛБ и ВПО для производства планово-предупредительных и подъемочных ремонтов по всей дистанции. Основная перспективная задача коллектива — подготовка дистанции пути к осенне-зимним перевозкам, а также устранение замечаний, выявленных в ходе весеннего комиссионного осмотра. В более дальней перспективе рассчитываем на улучшение снабжения дистанции необходимыми материалами верхнего строения пути, в

том числе рельсами, шпалами, брусками, а также креплениями, обеспечение дистанции новыми перспективными машинами для выправки и рихтовки пути, а также обновление автопарка. Это позволит вовремя выполнять капитальные ремонты пути и техники.

Немаловажным условием стабильной работы предприятия является своевременная выплата заработной платы, так как труд путейца можно сравнить только с работой шахтера-забойщика. И ведь необходимо учитывать, что работникам ПЧ, в первую очередь монтерам пути, необходимо брать с собой еду в связи с ранними выездами на комплексные работы.

— А какой стиль руководства предпочитаете?

— Доверительный стиль руководства предполагает большую ответственность и самоотверженность со стороны каждого работающего. Я — за строгую демократию, в ходе которой проверяю работу лично.

— Виктор Викторович, известно, что вы — представитель династии железнодорожников...

— Да, любовь и уважение к профессии я унаследовал от своих родителей. Отец, Виктор Константинович, начинал работать в Окницкой дистанции пути. Затем, после переезда, трудился на Дальневосточной железной дороге монтером пути. Мать, Мария Саввовна, работала там же дежурной по переезду. Брат Юрий — машинист тепловоза, с 1992 года работает в локомотивном депо Юктали (РЖД). Моя жена Анна работает кладовщиком в ПМС-130, сейчас в декретном отпуске: родился третий ребенок. Ее родители тоже железнодорожники. Отец, Михаил Васильевич Третьяков, работает машинистом в ТЧ-3; мать, Валентина Алексеевна, — техник в ПЧ-3.

— Что ж, успехов и достижений в новой должности!

— Благодарю!

Беседовала
Лилиана НИКИФОРОВА

Администрация и профсоюзный комитет ЦКБ ст.Кишинэу выражают искренние соболезнования заместителю начальника Центра медицины труда СФМ Мидриган Алене Ивановне по поводу кончины

МАТЕРИ

Пусть земля будет ей пухом.

Коллективы амбулаторий ст.Унгень и Окница выражают глубокие соболезнования Алене Мидриган в связи с безвременной кончиной ее

МАТЕРИ

Глубоко скорбим вместе с Вами о невозможной утрате прекрасного человека.



Коллектив Центра медицины труда выражает искренние соболезнования заместителю начальника Центра медицины труда СФМ Мидриган Алене Ивановне в связи с кончиной

МАТЕРИ

Администрация и профком Центра санэпиднадзора выражают искренние соболезнования заместителю начальника Центра медицины труда СФМ Алене Ивановне Мидриган по поводу кончины

МАТЕРИ



Нет на ГП «Железная дорога Молдовы» предприятия, на котором не трудились бы преданные железнодорожному делу специалисты. Один из многих — заместитель начальника Бэлцкого ТЧ-4 по ремонту Валерий Крижановский. Тепловозы старые, с давно исчерпавшим себя заводским ресурсом; есть такие, что имеют 35-40 лет эксплуатации, хронически не хватает запасных частей. Однако благодаря стараниям руководителя и его коллег, занятых в ремонтных цехах предприятия, техника выходит в рейсы исправной, обеспечивая движение поездов на северном участке магистрали. И лишь сами ремонтники по-настоящему знают, каким напряжением сил все это дается.

Валерий Петрович признался: бываю недели, когда в хлопотах забываешь, что такое выходной или праздничный день.

— Работа наша равнодушия не терпит, график движения не должен нарушаться ни при каких обстоятельствах!

Впрочем, за несколько десятилетий трудовой деятельности в стенах локомотивного депо специалисту к трудностям не привыкать.

А попал сюда, можно сказать, случайно. Еще паренком очень увлекался футболом и, как только выдавалось свободное время, приезжал с другого конца города на стадион «Локомотив». Сыграл не один матч в составе сильной команды местного железнодорожного узла, радуя болельщиков мастерством. Вот и предложили однажды ребята:

— А давай к нам на работу в депо!

На испытательный срок Валерий был принят в строительную группу предприятия, через которую в ту пору проходили обкатку многие новички. А спустя десять месяцев призвали в армию. Служба в воздушно-десантных войсках еще больше закалила волевым, целеустремленным характером. После демобилизации парень возвращается в депо и с 1974 года начинает работать слесарем-дизелистом в смене мастера Павла Супрунова. Далее — учеба на стационарном отделении ДИИТа. Полученная специальность «Электрификация железных дорог» привлекала своей перспективностью, но, коль планы по электрификации железной дороги Молдовы из-за проволочек чиновников так и остались на бумаге, пришлось вернуться после окончания ву-

ИМЕЦИННИК КРУПНЫМ ПЛАНОМ

Годы, отданные депо

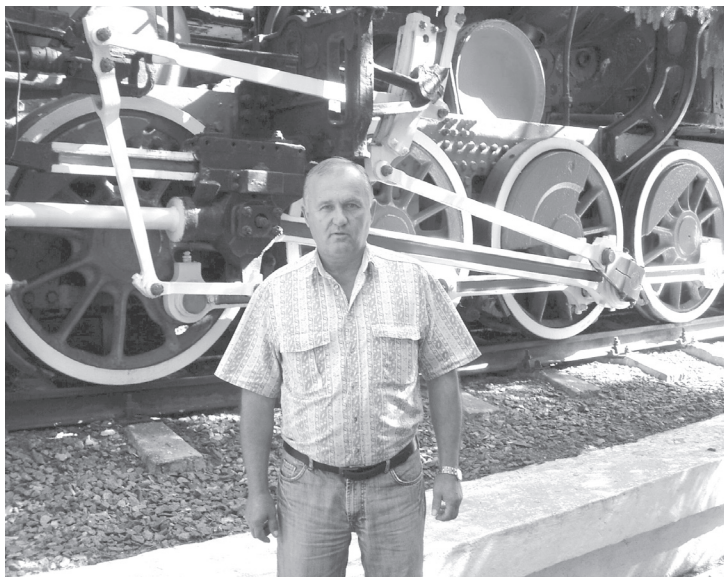
за к тепловозам. Бригадир ТО-3 и ТР-1, мастер на ТР-3, старший инженер-технолог, приемщик локомотивов. На каком бы посту ни трудился, везде проявлял себя грамотным, с организаторской жилкой и новаторским духом специалистом. Заместителем начальника депо по ремонту назначили в сентябре 1997 года.

Удачно сложилась у Валерия и личная жизнь.

— С таким прекрасной души человеком, как моя супруга Екатерина Николаевна, я познакомился при следующих обстоятельствах, — вспоминает с теплотой в голосе Валерий Петрович. — Еще в период учебы в институте поехал однажды в Беларусь женить приятеля-курсника. Выступал свидетелем от жениха, а свидетельницей со стороны невесты была такая симпатичная девушка, что глаз не оторвать. Ну как было пройти мимо? Так мы и нашли друг друга, за что бесконечно благодарен судьбе.

Окончила железнодорожный институт и Екатерина Николаевна. По специальности — инженер-механик. Ныне трудится в техотделе вагонного депо. У Крижановских двое детей. Сын Андрей — бригадир на топливном складе локомотивного депо, а дочь Марина — бухгалтер одной из городских организаций. Еще одна радость — внучка Елизавета, которой исполнилось пять лет.

А годы летят... Впрочем, Валерий Петрович не из тех, кто поддается времени. Все та же стремительная походка, подтянутость. И еще — огромное неравнодушие, выраженное в требовательности к себе и другим, инициативности. Если что беспокоит, то лишь ны-



нешние трудности, которые переживает дорога. Однако Валерий Петрович — оптимист и, как большинство тружеников Молдавской магистрали, верит, что дорога шаг за шагом вернет свои былые позиции и превратится в современное процветающее предприятие.

А тепловозные гудки вновь зазывают привычно каждое утро в ремонтные цеха депо. И он идет, чтобы, как прежде, выполнять свой долг. Дорога не может стоять, колеса должны крутиться, перевоза грузы и пассажиров.

Коллектив Бэлцкого локомотивного депо, профсоюзный комитет рады возможности поздравить через отраслевую газету Валерия Петровича с днем рождения. Желаем доброго здоровья, семейного благополучия и новых удач на профессиональном поприще.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКЕ: заместитель начальника Бэлцкого ТЧ-4 по ремонту Валерий Крижановский.

Фото автора

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, ЧТО?

Самые свободные

А знаете ли вы, что, пожалуй, самым свободолюбивым (или, скорее, свободным) государством мира является республика Сан-Марино?

Кроме официального девиза государства — *Libertas* («Свобода») — это подтверждает и многовековая история этой крошечной (всего 61 кв. км) республики.

Официально считается, что Сан-Марино было основано в 301 г. н.э. каменистым Марино, который впоследствии был канонизирован Римом. С тех пор государство, управляющееся двумя капитанами-регентами (которые, к слову, избираются всего на полгода), не теряло своей независимости ни разу.

И в своих нынешних границах Сан-Марино — самое старое государство Европы.

Кошачье кафе

А знаете ли вы, что если у вас нет кошки, но вам очень хочется ее погладить и поиграть с пушистой мурлыкой, вы можете отправиться... в специальное «кошачье кафе».

Такие кафе впервые появились в азиатских странах — например, в Японии или на Тайване. Считается, что это связано с тем, что в густонаселенной Азии законодательство или правила арендодателей часто не разрешают людям держать дома кошек из-за угрозы аллергии или гигиенических проблем, вот и приходится встречаться с ними в специально отведенных местах за небольшую плату.

Но, конечно, здесь надо отметить и особую любовь некоторых азиатских народов (в первую очередь японцев) к кошкам, а также лечебную силу кошек, для которой даже придумали название — фелинотерапия. Ведь считается, что кошки не только могут улучшать общее настроение и самочувствие хозяина, но и лечат вполне реальные сердечно-сосудистые заболевания, заболевания позвоночника и суставов и т.д. Вот и ходят японцы вместо баров в кошачьи кафе — и время приятно провести, и подлечиться!



ПОЗДРАВЛЯЕМ!



Поздравляем с днем рождения **ПОЛОЗ Надежду Емельяновну**, бригадира ВЧД-1.

С днем рожденья, мамуля, тебя поздравляем!
Утречком ранним, с первым лучом,
Счастья, здоровья, любви пожелаем,
Чтоб трудности были тебе нипочем.
Пусть ангел-хранитель тебе помогает,
И длинную жизнь пусть подарит судьба.

А взгляд твой всегда пусть,
как солнце, сияет,
Помни и знай, что мы любим тебя!

С любовью, дочь, зять, внук

Коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения и профком сердечно поздравляют с днем рождения **ЕВДОКИМОВА Анатолия Петровича**, электромонтера ЭЧС-Бендеры.

Желаем в доме теплоты,
В делах — преуспевания!
Большого счастья, долгих лет
И море обожания!

Коллектив станции Буковец от всей души поздравляет с днем рождения **РАЦЭ П.К.** и старшего приемосдатчика **ТРИФАН А.Е.**

Сегодня, в день рождения,
Хотим вам пожелать
Успехов и везения
И горести не знать!

Любви желаем крепкой,
Как рельсов длинных сталь,
Чтоб обходили стороной
Разлука и печаль.

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляют с **ЮБИЛЕЕМ ГОНЗАЧЕНКО Елену Анисимовну**, маляра штукатурка ЭЧ-1.

Желаем в этот славный юбилей
Отличного здоровья, доброты,
Счастливых и благополучных дней,

Любви родных, сердечной теплоты,
Вдыхать всей грудью аромат,
С улыбкой молодой на мир смотреть,
Пусть не иссякнет бодрости заряд,
Чтоб никогда душою не стареть!

Администрация и профком СМП-740 от всей души поздравляют с днем рождения **ЛЕБЕДЕВУ Валентину Ивановну**, специалиста отдела кадров, и **КРАВЧЕНКО Людмилу Васильевну**, кладовщицу.

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

Работники и профсоюзный комитет Басарабьесской дистанции пути сердечно поздравляют с днем рождения мастера механизированной путевой бригады станции Прут-2 **ЦЫКЭУ Ивана Ивановича**; дорожного мастера 13-го околотка **КАЗАКУ Михаила Васильевича**; техника 1-го околотка **ТРЕТЬЯКОВУ Валентину Алексеевну**.

Хотим успехов пожелать во всем,
Сама судьба пусть в жизни помогает,
И за одним хорошим, добрым днем
Другой, еще прекрасней, наступает.
Пусть все, кто дорог, счастливо живут,
Ведь счастье близких много значит,
Пусть в жизни встречи радостные ждут,
Любви, здоровья и большой удачи!

Коллектив и профсоюзный комитет бендерской команды службы военизированной охраны поздравляют с днем рождения старшего стрелка-пожарного **МОЙСЕИ Анатолия Никандру**; начальника отделения **ВЕСТЕ Валериу Тудор**; мастера-моториста **АЛЬБРЕХТА Анатолия Ивановича**; стрелка-пожарного **КАПРАША Игоря**.

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

Внимание любителей бега!

Легкоатлетический клуб железнодорожников «Экспресс-К» проводит открытый чемпионат СФМ 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