



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 40 (5856) 7 октября 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

ХОРОШИЕ НОВОСТИ

С комфортом из Кишинева в Яссы

Значимым для CFM, Молдовы и ее граждан стал проект прямого ускоренного сообщения по маршруту Кишинев—Унгень—Яссы, введенный 30 сентября 2015 года в эксплуатацию с большим информационным размахом. Первыми пассажирами рейса были генеральный директор CFM Юрий ТОПАЛА, министр транспорта и дорожной инфраструктуры РМ Юрие КИРИНЧУК, министр обороны РМ Анатол ШАЛАРУ, депутат молдавского парламента Михай ГИМПУ и мэр муниципия Кишинэу Дорин КИРТОАКЭ.



В салоне — Анатол Шалару, Михай Гимпу и Юрий Топала

Фото Юрия КОЗЛОВА

ние транспортной инфраструктуры будет способствовать повышению инвестиционной привлекательности Молдавской железной дороги.

По мнению генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Юрия Топала, «увеличение объемов перевозок пассажиров невозможно без дальнейшего повышения качества услуг на вокзалах и в поездах, развития инфраструктуры, обновления и модернизации подвижного состава, повсеместного внедрения информационных технологий».

Ирина КРАЕВСКАЯ

Рекламная кампания в основных СМИ республики, обстоятельные интервью генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Юрия ТОПАЛА ведущим национальным телеканалам накануне пуска в эксплуатацию модернизированного дизель-поезда — сделали свое дело. Новый маршрут обратил на себя внимание пассажиров доступностью цен на проездные билеты и удобством графика прибытия и отправления из конечных пунктов — Кишинева и Ясса. По информации пассажирской службы, с каждым днем растет количество желающих приобре-

сти билеты и с комфортом — по делам, в гости, на учебу — добраться до прекрасного города Яссы. Причем основной спрос — на билеты в вагоны первого и второго класса. А это свидетельствует о том, что наши пассажиры готовы платить за комфорт и скорость движения.

Модernизированный дизель-поезд рассчитан на 265 посадочных мест. Цены на билеты вполне демократичные: в зависимости от класса вагона — **первого** (173 лея), **второго** (148 леев) или **третьего** (132 лея). Цена билетов в течение месяца останется сниженной на 20-25%. Это гораздо дешевле подобной поездки на маршрутном такси или автобусе, а удобств — больше.

Приятной неожиданностью модернизированный маршрут до Ясс стал для многочисленных студентов Молдовы, обучающихся в Яссах. По прошествии месяца действия нового маршрута цены на билеты станут немного дороже и соответственно составят: в вагоне **первого класса** модернизированного поезда — 230 леев, **второго** — 185 леев и **третьего** — 165 леев. Скидка для студентов останется неизменной.

Время прохождения пограничного и таможенного контроля в общей сложности пока составляет полтора часа, однако сейчас ведутся переговоры о том, чтобы проводить пограничный и таможенный контроль без остановки поезда, уменьшив тем самым время в пути. Другая тема двусторонних переговоров касается удлинения на 6 км железнодорожного полотна (с широкой колеи) до центрального железнодорожного вокзала Ясса. До окончательного решения этого вопроса модернизированный дизель-поезд Кишинев—Яссы будет прибывать на станцию Сокола (и отбывать тоже с нее), которую в этом году по просьбе молдавских властей оборудовали перроном и всем необходимым для удобства пассажиров.

В планах руководства Молдавской магистрали — открытие еще одного маршрута модернизированного поезда — Кишинев—Одесса. Запуск новых пассажирских линий существенно улучшит транспортное обслуживание наших граждан и гостей Молдовы. Кроме того, улучше-

НАША СПРАВКА: Яссы (Румыния) занимают второе место по населенности в стране после Бухареста. Город был основан еще в XV веке, здесь много интересных достопримечательностей. Как и Рим, Яссы расположены на семи холмах. Каждый холм имеет церковь, с колокольни которой открывается потрясающий вид.



Железнодорожный вокзал в Яссах



На перроне — Юрие Кириичук и Юрий Топала

ПОНЕДЕЛЬНИК — ДЕНЬ КОНТРОЛЯ

Юрий ТОПАЛА, генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы», провел в понедельник, 5 октября 2015 года, День контроля.

по маршруту Злоць—Кэинарь, загорелась одна секция. Машинисты поезда не растерялись и предприняли все необходимые меры, приступив к тушению пожара собственными силами. Однако пришлось вызвать пожарную машину со станции Кэинарь. Очаг возгорания был ликвидирован. Другой случай: поезд по маршруту Мерень—Ревака запросил резервный тепловоз для того, чтобы продолжить путь. Причина остановки была в выходе воздуха из системы.

Начальник службы тяги ГП «Железная дорога Молдовы» Ион Василяки пояснил присутствующим причины, повлекшие за собой остановку составов, заверив генерального директора в том, что в депо дороги ведутся необходимые работы, направленные на профилактику нарушений норм безопасности движения.

На Дне контроля обсуждался также вопрос технологических нюансов приобретения билетов в режиме онлайн на модернизированный дизель-поезд. Пояснения по этой теме дал Мирон Гагауз, заместитель генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» по техническому обслуживанию и ремонту.

Сергей Горинчой, начальник административного отдела ГП «Железная дорога Молдовы», доложил руководителю магистрали о проводимой работе по размещению служб дороги с филиала на Привокзальной площади, 6.

Петру Саракуца, начальник службы пути ГП «Железная дорога Молдовы», выразил беспокойство по поводу отсутствия в преддверии зимы в дистанциях необходимого количества шпал. Сергей Томша, заместитель генерального директора ГП «Же-

лезная дорога Молдовы» по инфраструктуре и тяговому подвижному составу, пояснил, что до 15 октября 2015 года на дорогу поступят первые вагоны со шпалами.

На Дне контроля был поднят кадровый вопрос, возникший в службе сигнализации и связи.

Штефан Буга, специалист службы защиты и предупреждения ГП «Железная дорога Молдовы», довел до сведения присутствующих, что в ночь со 2 на 3 октября 2015 года дежурному по станции Чимишлия была вызвана машина скорой помощи из-за ухудшения его состояния здоровья. Железнодорожник был госпитализирован в Чимишлийскую районную больницу.

В филиалах CFM сохраняется потребность в обеспечении спецодеждой и спецообувью.

Ирина КРАЕВСКАЯ

НОВОСТИ CER

Европейское сообщество железных дорог и управляющих инфраструктурой (CER/ЕСЖД) избрало Председателя и новый Административный комитет в рамках 56-й Генеральной ассамблеи ЕСЖД от 24.09.2015 г., которая состоялась в Осло по приглашению Норвежских государственных железных дорог (NSB).

Административный комитет ЕСЖД сформирован из 11 членов, включая председателя и 4-х вице-председателей.

Кристиан Керн, Генеральный директор Федеральных железных дорог Австрии (ÖBB) переутвержден в занимаемой в настоящее время должности Председателя ЕСЖД, другие руководители, вошедшие в состав Административного комитета ЕСЖД: Гийом Пепи (SNCF/СНЦФ, вице-председатель), Рюдигер Грубе (DB/ДБ, вице-председатель), Андреас Мейер (SBB/СББ, вице-председатель), Дан Мариан Костеску (CFR/ЧФР, вице-председатель), Микеле Маррио Элия (FSI/ФСИ, член), Илона Давид (MÁV/МАВ, член), Роджер Коббе (ATOC/АТОК, член), Якуб Карновски (PKP/ПКП, член), Оливер Вольф (VDV/ВДВ, член), Душан Мес (SZ/СЗ, член), Павел Кртек (CD/ЧД, член), Марк Венглер (CFL/ЧФЛ, член), Пабло Васкес Вега (RENFE/РЕНФЕ, член), Джо Корну (SNCF/СНЦБ, член) и Кристер Фритцен (ASTOC/АСТОК, член).

Новый мандат Административного комитета ЕСЖД действителен на период следующих двух лет: с 1 января 2016 года до 31 декабря 2017 года.



Начальник службы движения ГП «Железная дорога Молдовы» Игорь Мунтяну доложил руководителю магистрали о приеме и сдаче грузовых поездов по межгосударственным стыковым пунктам на южных, северных и центральных участках Молдавской железной дороги. По информации Илие Цуркана, начальника службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий ГП «Железная дорога Молдовы», в железнодорожном грузовом составе, двигавшемся

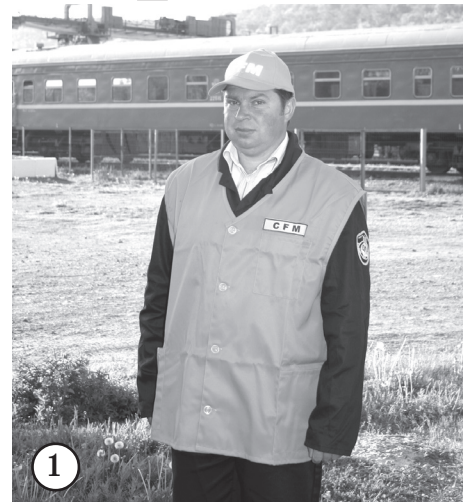


ПУТЬ: результат достигается напряженным трудом

Немало лет своей жизни отдал Николай Кучер железной дороге, служа ей верой и правдой. Неравнодушные дорожные мастера передаются остальным работникам околотка №4 Окницкой ПЧ-6, находят воплощение в конкретных делах по обеспечению безопасности движения на вэлчинецком направлении. Что ни проход путеизмерительного вагона — то нормальная балльность, как гарантия того, что пассажирские и грузовые поезда могут следовать вверенным участком в привычном графиковом режиме.

В составе которого перегон со стороны железнодорожного моста через реку Днестр и пути станции Вэлчинец, где осуществляется пропускная и грузовая работа. Требования к состоянию путевого хозяйства повышенные. Проводится целый комплекс мероприятий, среди которых главное внимание отводится текущему содержанию пути. Это выправки, подбивки, устранение в процессе контроля выявленных отклонений от нормы, борьба с очагами кустовой гнилости шпал. В жаркую пору года важно, в частности, соблюдение ширины зазоров между рельсовыми стыками. Если не делать этого, то при сильном нагревании рельсов на солнцепеке может произойти грозящее большими бедами выпучивание.

Аналогичная задача обеспечения на должном уровне безопасности движения стоит перед двумя другими бригадами, работающими в районе станций Вережень и Наславча. Стараются справиться. Правда, дополнительные трудности создает сложный рельеф местности. Сразу же за железнодорожным переездом возле села Мерешеука обслуживаемая рельсовая колея пролегает в узком ложе, ограниченном с одной стороны крутыми склонами, а с другой — глубоким ущельем. Обочины для заезда автотракторной техники, чтобы доставлять шпалы и тяжелый инструмент, практически нет. И вся надежда лишь на мадероны и мотовоз, приезжающий с центральной усадьбы дистанции пути в Окнице. Проходит поезд — ищи место, где можно переждать. Вдобавок сверху нередко осыпаются камешки, скатываясь прямо на путь.



1

если ее, конечно, подкрепить надлежащим материальным стимулированием, своевременными выплатами заработной платы, определяет в немалой степени настрой к работе.

Здание путейской бригады Александра Короля в районе станции Наславча давно не знает капитального ремонта, однако содержится так, что и здесь бытовые условия можно назвать нормальными. Коллектив дружный, сплоченный. Наряду с поддержанием пути в должном порядке, он ведет борьбу с сорняками в междупутьях. И еще — готовится к зиме.

Владимир СЕВЕРНЫЙ

НА СНИМКАХ:

1. Бригадир Эдуард Павлов до назначения на нынешнюю должность прошел хорошую практическую обкатку в качестве монтера пути.

2. Группа путейцев вереженьской бригады — монтеры пути Виктор Триколич, Руслан Павлович, и.о. бригадира Аурел Сытник.

А достигается такой показатель трудом, который легким не назовешь. Все время — под открытым небом, нужна физическая выносливость, когда перетаскиваешь железобетонные шпалы или орудуешь ударным инструментом — маховыми подбойками, кирками, кувалдами. Не каждый выдержит. В бригаде Эдуарда Павлова, с которым мы встретились, подобрались привыкшие к трудностям ребята.

— У нас, как и везде по дороге, ощущается острая нехватка материалов верхнего строения пути, но даже в таких условиях стараемся делать все возможное, чтобы движение поездов на участке было безопасным, — сказал бригадир. — Не в меньшей степени на настрой влияет понимание того, что от результатов твоего труда зависит личное благосостояние. Ведь монтер пути — это не просто рабочая единица, но еще и человек со своими насущными потребностями, кормилец семьи.

В обслуживании бригады — участок,



Фото Юрия КОЗЛОВА

На станции Вережень осматрели расположение путейской бригады под руководством Аурела Сытника. В последнее время коллектив заметно подтянулся в работе, выполняя запланированные мероприятия по уходу за путями. Появилось больше порядка в хранении инструмента.

Особо следует сказать о бытовых условиях. Если раньше работники ютились в грязных, полутемных помещениях, то теперь многое изменилось самым коренным образом. Помещения просто не узнать, настолько они посветлели после предпринятого при поддержке родной дистанции пути ремонта. Есть где переодеться, обед подогреть, чай вскипятить, а зимой отогреть озябшие на холоде руки. Такая забота о людях,

Всего в бригаде семь человек. Хорошо трудятся монтеры пути Виктор Аполтолюк, Игорь Гладкий, Евгений Котович, Игорь Креминский, Федор Попов, Лилиан Сербичан. По результатам работы это лучший коллектив на околотке, как сообщил дорожный мастер Николай Кучер.

ВОКЗАЛ БЭЛЦЬ-СЛОБОЗИЯ В ПОИСКЕ РЕЗЕРВОВ ДОХОДНОСТИ

Одной из главнейших задач, стоящих перед магистралью, является повышение доходности от пассажирских перевозок. На ее решение нацелена, в частности, работа коллектива вокзала станции Бэлць-Слобозия.

Встретившись со старшим билетным кассиром Татьяной Мадан, поинтересовался, какая работа проводится в важном направлении, с какими проблемами приходится сталкиваться.

— События в соседней Украине и законодательные ограничения на въезд трудовых мигрантов в Российскую Федерацию, введенные правительством

ситуации. За восемь месяцев с начала года обслужили в общей сложности более 326,5 тысячи пассажиров, денежная выручка от продажи билетов составила 22 млн 605 тысяч леев. Например, в пригородном сообщении план по перевозкам выполнен на 117% — получена выручка в 1,6 млн леев, чему в немалой степени способствовали четкая организация работы посадочной бригады с целью усиления борьбы с безбилетным проездом и применение более гибких тарифов.

— А как встретили жители обслуживаемого региона возобновление движения с заходом на станцию Бэлць-Слобозия модернизированного поезда Окница—Кишинев?

— Только положительно, потому как одно дело добираться в столицу или обратно в изношенных, давно исчерпавших свой заводской ресурс вагонах, и совсем другое — в комфортных условиях. Уже в первую неделю, особенно в пятницу, в модернизированный поезд по вокзалу садилось до девяноста человек. Правда, большинство предпочитало брать билеты в вагоны наиболее дешевого, третьего класса. Неплохой пассажиропоток и теперь, дальнейшие резервы роста которого видим в усилении такого стимулятора, как информированность населения прилегающего региона. Далеко не все еще знают о возобновлении услуги. В этом отношении немалый интерес среди на-

ших горожан вызвала организованная на дороге рекламная акция, когда в период с 15 по 30 сентября можно было ехать модернизированным поездом бесплатно или за символическую плату в один лей при предварительном обращении в режиме онлайн на сайт государственного предприятия.

— Сохраняется ли реальная возможность успешной конкуренции при перевозках в прямом сообщении с автобусами севера республики и авиаотрядами?

— Борьба за массового пассажира в последние годы отличается все большей напряженностью. Однако мы не забываем напоминать людям о нашем главном преимуществе: железнодорожные перевозки, пусть и уступают несколько в скорости, но более безопасны для жизни в сравнении с другими видами транспорта. И это приносит определенный эффект.

Важную роль играет повышение культуры обслуживания. Благодаря автоматизированным рабочим местам кассиров на базе системы «Экспресс-3», обеспечивающей оперативный информационный доступ к централизованной базе данных о наличии мест в поездах молдавского формирования, лучше удовлетворяются запросы обращающихся в кассы, на выписывание проездного документа уходят считанные минуты, не возникает очередей. Билетные кассиры отличаются вежливостью, что предотвращает возникновение конфликтных ситуаций. К услугам пассажиров — справочное бюро, информационные стенды, где можно узнать о движении поездов, стоимости проезда до определенных станций, о правилах пересечения границы, провоза багажа и т.д. О прибытии или отправлении поезда сообщается посредством громкоговорящей связи. В



залах ожидания поддерживаются чистота и порядок.

— Какие еще услуги оказывает вокзал?

— Работает багажное отделение. Предлагаем комнаты отдыха, стоимость ночлега в которых колеблется в пределах 70-100 леев в зависимости от количества мест в помещениях. За восемь месяцев оказания данной услуги принесло доход в 34 тысячи леев. Вот только не знаю, как будет с этим в холодный период года: давно обещанный ремонт с заменой стеклопакетов в комнатах, к большому сожалению, так и не выполнен. Необходимо отрегулировать отопительную систему.

— Что можете сказать о коллективе вокзала?

— У нас трудятся опытные, добросовестно относящиеся к выполнению своих служебных обязанностей работники. Это, в первую очередь, дежурные по вокзалу Лилия Мельник, Алла Титаренко, Наталья Школьник, билетные кассиры Елена Патеркина, Татьяна Бужор, Алена Спанак, Анна Женчук, работники комнат отдыха Татьяна Красножон и Любовь Бричаг, другие.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКЕ: старший билетный кассир вокзала станции Бэлць-Слобозия Татьяна Мадан.

Фото Юрия КОЗЛОВА



Станция Бэлць-Слобозия

этой страны, привели к существенному снижению пассажиропотока на отечественной железной дороге, задев, конечно, экономические интересы и нашего вокзала, — сказала Татьяна Яковлева. — Тем не менее, даже в таких непростых условиях стремимся изыскивать доступные резервы для улучшения



■ ОТКРОВЕННО О КОЛЛЕКТИВЕ И ЕГО ПРОБЛЕМАХ

В план по балльности околотов укладывается

Шестьдесят километров действующего пути, в том числе 11,5 км главного хода, 158 стрелочных переводов, включая 92 централизованных, плюс два охраняемых железнодорожных переезда с интенсивным движением автотранспорта в черте крупного города закреплено за околотов №4 ПЧ-5. Хозяйство, что и говорить, сложное. Согласно штатному расписанию, его должны обслуживать 52 человека, но в действительности их меньше. На такой ноте начался наш разговор с и.о. дорожного мастера Алексеем Корлэтяну, сменившим в апреле нынешнего года на ответственном посту ушедшего на заслуженный отдых мастера 1-го класса, Почетного железнодорожника Владимира Вергелиса.

— И как же удается обеспечивать безопасность движения в столь непростых условиях? — поинтересовался у Алексея Емельяновича.

— Трудно, но в план по балльности укладываемся. Нехватка людей плюс дефицит материалов верхнего строения пути для разрядки многочисленных очагов кустовой гнилости шпал, смены приходящих в негодность рельсов и стрелочных переводов привели к производственным сложностям. Мы не всегда имеем возможность заниматься в полной мере мероприятиями планово-предупредительного характера в содержании пути. Осознаем тот факт, что железная дорога находится в тяжелом финансовом положении из-за снижения перевозки грузов, однако и путейцев нужно понять. Если что-нибудь, не дай Бог, случится серьезное, то не с кого-то другого, а именно с нас спросят строго за все. Поэтому приходится не только ставить вопрос об улучшении материально-технического снабжения, но и вводить ограничения скорости на отдельных участках пути, что, конечно же, не может не отражаться на соблюдении графика движения.

— С материалами действительно туго. И пока дорога не выберется из финансовых тисков, о массовых закупках их приходится лишь мечтать. Хотя, справедливости ради, серьезные усилия в поиске доступных внутренних резервов руководством дороги предпринимаются. Речь идет о налаживании ритмичного производства железобетонных шпал с упором на повышение их качества; в результате демонтажа неиспользуемых путей высвобождаются старогородные рельсы. А вот что происходит с путейскими кадрами на некогда стабильном в этом отношении околотове?

— Знаете, в путейской среде в сравнении с другими категориями железнодорожников, наверное, в наибольшей степени сохраняются крепкие трудовые традиции. Это терпеливые, привыкшие к трудностям люди.

— Сколько получает путеец околотов в среднем за месяц на руки?

— Чистая средняя зарплата в зависимости от стажа работы колеблется в пределах 3000-3600 леев. После недавней девальвации национальной валюты и



резкого удорожания в результате этого продуктов питания, других товаров первой необходимости она перестала удовлетворять многих. А тут еще допущенная весной 2015 года задолженность по выплатам. Спасибо новому руководителю магистрали Юрию Константиновичу Топала, который, изучив положение дел на местах, решительно взялся за ее погашение. Это придает коллективу уверенность в завтрашнем дне, хотя по улучшению материального стимулирования путейцев, наверное, предстоит сделать еще многое. Особенно это касается молодежи. Если специалисты старшего поколения, получая доплаты за стаж работы и зная, что их вряд ли примут на другие предприятия, более-менее держатся, то из молодых работников в возрасте до 30 лет на околотове осталось не более пяти человек. А вообще средний возраст кадров составляет 48-54 года.

— Что можете сказать о своих коллегах?

— Коллектив работающий. Продолжает трудиться немало толковых ребят, сохраняющих преданность железнодорожному делу. Моя главная опора — ответственные, грамотные бригадиры Эдуард Сокирка, Сергей Рышковой, Владимир Раков, родные братья Сергей и Виталий Гудима. Добрых слов заслуживают монтеры пути Юрий Мирославский,

Михаил Чекой, Максим Цыпович, Аркадий Копачинский, Георгий Жалбэ, Владимир Бабий, бригадир по содержанию рельсовых цепей Сергей Кондрашин, другие. Будем надеяться, что после реформирования отрасли, в котором путейцам отводится ключевая роль, многое изменится в лучшую сторону, а значит начнется процесс укрепления кадрового состава во всех дистанциях пути.

В заключение несколько слов об исполняющем обязанности дорожного мастера Алексее Корлэтяну — ответственном и грамотном специалисте. Уроженец пристанционного поселка Катрань, он пришел на железнодорожный транспорт в 1989 году и с этого времени трудится в Бэлцкой дистанции пути, причем на одном и том же околотове. Бригадир, помощник дорожного мастера (кстати, должность помощника дорожного мастера околотовка было бы неплохо сохранить ввиду большого участка!), за плечами — Николаевский железнодорожный техникум, давший в свое время теоретическую закладку также бывшему дорожному мастеру околотовка Владимиру Вергелису и нынешнему технику-распределителю Ольге Смуку.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКЕ: и.о. дорожного мастера околотовка №4 ПЧ-5 Алексей Корлэтяну.

Фото Юрия КОЗЛОВА

ПАМЯТИ КОЛЛЕГИ

29 сентября 2015 года на 71-м году жизни скончался

ВОЙКУ
Мирча Петрович

Более 46 лет Мирча Петрович проработал на железной дороге, на протяжении многих лет был бессменным председателем профкома Кишиневской дистанции сигнализации и связи.

Администрация и профсоюзный комитет ШЧ-1 глубоко скорбят о потере коллеги и выражают искренние соболезнования родным и близким.

Память о Мирче Петровиче долго останется в наших сердцах.

Федерация Профсоюза железнодорожников Молдовы глубоко скорбит по поводу преждевременной кончины бывшего председателя профкома ШЧ Кишинэу

ВОЙКУ
Мирчи Петровича

Выражаем искренние соболезнования родным и близким покойного.

Пусть земля ему будет пухом!



Закончился сезон летних отпусков

Пришла пора возобновить проведение обучения в области охраны здоровья и безопасности труда.

Занятия проводили ведущий специалист службы защиты и предупреждения Владимир Райко и специалист службы Штефан Буга в классе службы защиты и предупреждения. Присутствующие с большим интересом слушали лекции, смотрели тематические видеофильмы по реальным событиям, задавали интересующие их вопросы из области охраны здоровья и безопасности труда. Акцентировалось внимание на недопущении производственного травматизма, на соблю-

дении правил и норм охраны здоровья и безопасности труда. По окончании занятий были проверены знания слушателей и выставлены оценки.

В ближайшее время такие же занятия будут проводиться на Басарабском, Окницком, Бэлцком, Унгеньском и Бендерском узлах.

ШТЕФАН БУГА,
специалист службы защиты и предупреждения ГП «Железная дорога Молдовы»

Служба защиты и предупреждения ГП «Железная дорога Молдовы» 1 октября 2015 года провела обучение в области охраны здоровья и безопасности труда с руководителями рабочих мест, специалистами и представителями трудовых коллективов Кишиневского железнодорожного узла.

На Мопгавской магистрали

Устойчивая дуга



Анатолий Буринский

Сложно назвать какой-либо сегмент производства, где не требовался бы труд электросварщика. На топливном складе Бэлцкого локомотивного депо это важное дело доверено Анатолию Буринскому. За годы работы на предприятии специалист достиг пятого разряда, владеет в совершенстве сварочным оборудованием и тонкостями технологии проведения сварочных работ. Каждый раз умелыми действиями создается устойчивая огненная дуга между электродом и металлом, которая способствует появлению качественного шва. Это как раз то, что необходимо при ремонте различных металлических конструкций, в том числе емкостей и труб.

Железнодорожная профессия для парня, можно сказать, наследственная. В свое время на транспорте трудился родитель — отец Евгений Владимирович (кстати, бывший газосварщик того же локомотивного депо) и мать Светлана Васильевна, находящиеся ныне на заслуженном отдыхе.

Влад ДОБРОВ

Техобслуживание согласно графику

В нормальном для обеспечения безопасности движения поездов состоянии стараются содержать устройства СЦБ и переездную сигнализацию на закреплённом кахульском участке электромеханики Евгений Московой и Георгий Парван.

Первый трудится в Басарабской ШЧ-2 около пяти лет, а второй восстановился после некоторого перерыва в должности весной нынешнего года. Это грамотные, обладающие необходимыми теоретическими знаниями и практическими навыками специалисты. Они выполняют техническое обслуживание реле, полигонной аппаратуры, рельсовых цепей согласно утвержденным планам-графикам, что способствует предупреждению появления сложных отказов в функционировании устройств. А при их



возникновении — принимают меры для выявления причин и оперативного устранения неисправностей.

В числе других не менее важных работ — участие в месячных и других комиссионных осмотрах, подготовка устройств к работе в зимних условиях.

Владимир ОСТАПЕНКО

НА СНИМКЕ: электромеханики СЦБ Евгений Московой и Георгий Парван.

Фото Юрия КОЗЛОВА



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Руководство ГП «Железная дорога Молдовы» сердечно поздравляет с днем рождения коллег: **Думитру МОЦОК**, начальника службы электроснабжения CFM; **Дорина БУТНАРУ**, начальника коммерческой службы CFM; **Виталие ФОРТУНА**, главного бухгалтера финансовой службы CFM.

— Желаем вам новых профессиональных достижений, чтоб жизнь всегда прекрасною была. И пусть всегда идут по жизни с вами любовь, здоровье, радость и удача.

Руководство службы внутреннего аудита ГП «Железная дорога Молдовы» от всей души поздравляет с днем рождения ревизора-координатора **ГУРУЛЯ Михаила Михайловича**.

— Желаем Вам доброго здоровья, благополучия, добрых дел на благо Молдавской магистрали!

Администрация, профсоюзный комитет и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляют **МЕДИНСКОГО Евгения Дмитриевича**, начальника ЭЧС Унгень, с рождением дочки!

— Желаем малышке сил, чтобы расти крепкой, здоровой, счастливой! Чтобы смело шагать по жизни, уверенно преодолевать возникающие трудности, с честью выходить из любых ситуаций, учиться всему у родителей — и тогда счастье и успех непременно будут рядом!

*Стал этот день для вас наградой,
Заветная мечта сбылась!
Ведь ваше счастье, ваша радость —
Дочурка ваша родилась!
Не нужно счастья вам иного,
Спешат поздравить вас друзья,*

*И рада родственнице новой
Вся ваша дружная семья!
Теперь уж не прервется точно
Меж поколениями нить,
Пушай растет счастливой дочка
И пусть Господь ее хранит!*

Администрация, профсоюзный комитет и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляет с днем рождения **МОЛЧАНОВА Юрия Алексеевича**, водителя ЭЧС-Кишинэу; **МАШНИК Николая Федоровича**, электромонтера ЭЧС-Бендеры; **ОЛАРУ Аурела Васильевича**, водителя ЭЧС-Кишинэу; **ПОПОВА Константина Федоровича**, электромеханика ЭЧС-Кишинэу.

*Желаем щедро, от души
Здоровья, счастья и любви.
Счастливых дней, без слез и бед,
Прожить счастливо до 100 лет!
С днем рождения, коллеги!*

Совет ветеранов железнодорожного узла станции Бэлць-Слобозия рад возможности через отраслевую газету поздравить с 80-летием **ПАТРАШКУ Любовь Онуфриевну** и пожелать уважаемой юбилярше крепкого здоровья на многие годы и оптимизма в душе.

Коллектив службы защиты и предупреждения ГП «Железная дорога Молдовы» от всей души поздравляет с прекрасным ЮБИЛЕЕМ специалиста по охране здоровья и безопасности труда ПЧ-2 **ЕРМАКОВИЧ Надежду Владимировну**.

— Желаем Вам крепкого здоровья, долгих и счастливых лет в окружении родных и близких!

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьесской дистанции пути сердечно поздравляют с днем рождения старшего дорожного мастера **ОГЛИНДА Петра Васильевича**; техника 4-го оклолка **КРИВУЛЯ Ирину Михайловну**; экономиста дистанции **ХОМЕНСКУЮ Викторию Федоровну**.

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

СПОРТ • СПОРТ • СПОРТ • СПОРТ

Кросс в Долине Роз

В столичном парке Долина Роз 3 октября 2015 года прошел очередной, XI открытый чемпионат Республики Молдова по кроссу среди работников Молдавской железной дороги.



Соревнования были посвящены памяти Леонида Петровича Кучера — основателя клуба «Экспресс-К».

В забеге участвовало более 160 любителей бега самых различных возрастов из многих регионов страны.

Традиционно члены нашего клуба проявили активность и стремление к победе. В своих возрастных группах призерами стали: Михаил Булгару,



Фото: Юрия КОЗЛОВА



Любовь Караджова, Валентина Делион, Петр Исаков, Олег Иванченко, Мария Саган, Анатоле Бульмага и Александру Широки.

Среди работников железной дороги призовые места распределились следующим образом: среди женщин 1 место досталось Бандур Евдокии, распределителю работ ПЧ-1; 2 место — Булат Валентине, инженеру службы МТО; 3 место — Лупу Татьяне, техни-

ку-распределителю ПЧ-1.

Среди мужчин 1 место занял Брус Думитру, инженер службы МТО; 2 место — Морога Григорий, мастер мехмастерских ПЧ-1; 3 место — Петко Владимир из ТЧ-1.

Спортивный кросс удался на славу. Играла музыка, легкий ветерок колыбал полотнище национального триколора — все это созда-

вало ощущение настоящего праздника в окружении друзей и коллег — соперников в спортивных состязаниях.

Организаторы и участники соревнований выражают большую благодарность ГП «Железная дорога Молдовы» и лично генеральному директору CFM Юрию Топала, а также начальнику Кишиневской дистанции пути Анатолию Фрикселу и председателю профкома ПЧ Константину Долюшкану за оказанное содействие в проведении спортивного мероприятия.

Ион БАБАРЭ,
председатель клуба любителей бега «Экспресс-К»

НА СНИМКАХ: 1. На старте. 2. Награждается Бандур Евдокия. 3. Группа любителей бега клуба «Экспресс-К».

В минуту досуга

Медаль за второе место (разг.)	Будущие мышеловы	Медвежий ручки			Прибрежный тропический ветер
Новогодние деревья				... чемпион УЕФА	Шеф-... в ресторане
Штрих-пунктирная ...	Обвинение "почем зря"				
				Визитеры	Прощание с гостиницей
Стиль под старину	Говорил: "По щучьему веленью"	Говар, принимаемый для перевозки			
Образующие улицу				"Мальчик хочет в ..."	Насыпной холм (татарск.)
			Линия сварки железяк		
Гусь из нее сухим выходит	Князь, крестивший Русь	Министр обороны Олимпа	Иглокожая "живопись"		
Высшие феодалы в старой Руси					
			Богоматерь или ... Мария		
Место расплаты за покупку	Шенгенская валюта				... трусцой
				... отсюда!	

В МИРЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Уникальная железная дорога в Норвегии

Жадете увидеть нечто уникальное, воспользовавшись таким обычным видом транспорта, как железная дорога? Тогда вперед в Норвегию, на Фломскую железную дорогу!

Фломская железная дорога круто спускается от расположенной на высоте 865 метров над уровнем моря станции Мюрдал к долине Флом у Аурландсфьорда. Перепад высот железной дороги составляет 863 метра. Всего на Фломской железной дороге 20 туннелей, 1 мост и 10 станций. Эта уникальная железная дорога — одна из самых крутых железных дорог в мире, имеющих стандартную колею. 80% всей ветки имеет уклон в 55 тысячных долей, т.е. подъем в один метр на каждые 18 м пути. Сейчас железная дорога используется в основном в туристических целях. Так как,

путешествуя по ней, можно увидеть уникальные норвежские ландшафты — глубокие ущелья, водопады, заснеженные вершины, горные фермы и реки.

Роскошный поезд

На железной дороге между городами Чикаго и Лос-Анджелесом с 1 декабря 1911 г. был введен в эксплуатацию новый скорый комфортабельный поезд с повышенной платой за проезд.

Этот поезд покрывал расстояние между городами на 6 часов быстрее остальных. В поезде — только спальные вагоны, имелось специальное отделение для купания.

Пассажиры поезда могли пользоваться услугами парикмахера, горничной и стенографа, которому они могли диктовать свои письма. На поезд передавались с помощью телеграфа все последние новости и биржевые известия.