

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ Молдова

№ 43 (5859) 28 октября 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

Юрий ТОПАЛА: «Приватизация железной дороги – большая глупость»

Интервью генерального директора CFM Юрия Топала радиостанции Europa Libera

Юрий ТОПАЛА: — Сейчас мы находимся в критической ситуации. Может, вы в курсе сложившейся на железной дороге ситуации, а может, и нет. Я не буду говорить, как и по какой причине все сложилось именно так. Но я хочу сказать, что Молдавскую железную дорогу можно спасти. И мы уже делаем конкретные шаги в этом направлении — не словами, а делами. И то, что мы видим с экономической точки зрения — проблемы решаются. Не далее как 20 октября 2015 года я ездил в Одессу, где встретился с самым высоким начальством — с главой областной администрации Михаилом Саакашвили, мы подписали соответствующее соглашение. Мы намерены открыть еще один пункт пропуска на молдавско-украинской границе. Существует пропускной пункт в одесском направлении — через Кучурганы. Мы хотели бы открыть еще один пункт, ниже, через Бессарабку. С украинской стороны мы договорились о восстановлении железнодорожного отрезка на территории Республики Молдова, а украинские коллеги построят около 20 км пути по направлению к молдавской границе.

EUROPA LIBERA: — Колея будет широкой?

Юрий ТОПАЛА: — Да, широкая колея. Но, так или иначе, все грузы и все деньги сконцентрированы в южной зоне. И мы должны сделать все для наших клиентов, надо создать все условия для того, чтобы мы могли конкурировать на рынке. Потому что, к сожалению, многие поставщики отказались от наших услуг, они предпочли другие конкурирующие виды транспорта. Мы занимаемся бизнесом, хотя и являемся государственным предприятием, представляем государство, платим налоги в госбюджет. Кроме того, за руководством стоят около 11 тысяч человек, которые должны вовремя получать зарплату, соответствующую затраченному труду. На железной дороге работать нелегко, и люди имеют право на лучшую жизнь и достойную зарплату.

EUROPA LIBERA: — По этой причине люди сейчас не получают зарплату — из-за сокращения грузового потока и пассажирских перевозок?

Юрий ТОПАЛА: — Нет. Сейчас зарплату выдаем день в день. Задолженность у нас сократилась до полутора месяца. Когда я возглавил Железную дорогу Молдовы, людям должны были за три месяца.

EUROPA LIBERA: — Но вернемся к колее. Как вы считаете, мы сможем когда-нибудь перейти на другую колею? Сколько это может стоить и есть ли смысл?

Юрий ТОПАЛА: — С точки зрения логистики — смысл есть. Но не до Кишинева, а до Ильичевского порта. Тогда мы станем очень привлекательными для грузоперевозок и для пассажиров. И если сделаем нормальную колею, европейскую, можно будет наладить связь с европейскими странами, с Ильичевским морским портом, Одесской областью. Разумеется, хорошо бы сделать так во всем мире, чтобы не было больше проблем со сменой колес, но... зависит от возможностей каждого. Я думаю, сегодня рано говорить об этом, маловероятно, что это произойдет в ближайшие годы.



Молдавские и украинские железнодорожники договорились восстановить железнодорожную ветвь в обход Приднестровья — это участок от Березино в Одесской области до молдавской Бессарабки. По словам директора Железной дороги Молдовы (ЖДМ) Юрия Топала, новый путь увеличит грузопоток, и это станет эффективным решением в условиях финансового кризиса, в котором пребывает госпредприятие, которое он возглавил в начале августа.

EUROPA LIBERA: — Г-н Топала, идут разговоры и о приватизации железной дороги...

Юрий ТОПАЛА: — Если меня еще немного тут продержат, приватизации не будет. Потому что я увеличу активы где-то до 30 миллиардов вместо сегодняшних двух миллиардов. И если кто-то купит... Если уж продавать себя, то дорого. А так, почти даром. Приватизация железной дороги будет самой большой глупостью. Это чересчур. Я понимаю, что разворовали все, но это уже предел.

EUROPA LIBERA: — Почему — глупость? Разве это не выход в условиях, когда предприятие убыточно, финансовое положение очень сложное?

Юрий ТОПАЛА: — Могут приватизировать все что угодно, могут приватизировать локомотивы, подвижной состав, вагоны — все, но только не инфраструктуру. Инфраструктура — это железная дорога, земля. Возьмем хотя бы стоимость одного гектара земли, установленную правительственным постановлением — у нас 15 тысяч гектаров земли, стоимость которой приближается к 15 млрд леев. Если железную дорогу приватизировать сегодня, то балансовая

стоимость составит порядка двух миллиардов. Земли у нас в семь раз больше, не говоря уже о металлоломе. Если только металл выставить на продажу — наберется много-много миллионов, ду-

маю, его здесь не менее 700 тысяч тонн.

EUROPA LIBERA: — Значит, приватизация убыточна для государства?

Юрий ТОПАЛА: — Это было бы большой глупостью, идиотизмом. Я не могу даже сказать, что это убыточно. Это означало бы, что у нас не государство, а...

EUROPA LIBERA: — И выход какой? Кредит ЕБРР?

Юрий ТОПАЛА: — Выход уже есть. Дайте мне поработать год, и я покажу, какой выход — я выведу это предприятие из числа убыточных.

EUROPA LIBERA: — Вы говорили, что дела идут туго. Почему?

Юрий ТОПАЛА: — Не ЕБРР виноват. Виноваты все мы, в том или ином смысле.

То министерство финансов не дает заключение, то министерство транспорта на чем-то споткнулось, то еще какие-то ведомства... Я даже разозлился: «Черт возьми, министерство! Да или нет!». И начали подписывать все документы, и вот все заключения есть, начинаем консультации — предложенные, кстати, также ЕБРР, разрабатываем технические задачи, идем дальше, приобретаем локомотивы, создаем инфраструктуру. Все наладится, вот увидите, у ЖДМ есть будущее. Лет через 15-20 у Молдавской железной дороги не будет проблем с инфраструктурой. Это крупнейшее предприятие в стране с самым многочисленным персоналом. Разумеется, проблемы есть, но...

EUROPA LIBERA: — Вы говорили, что кредит еще не получили, а проценты уже платите. Как это произошло?

Юрий ТОПАЛА: — Не мы платим. Кредит предоставлен министерству финансов. Но, так или иначе, платит страна, то есть министерство финансов, мы все — и платим по собственной глупости... Такого у европейцев быть не может. Они говорят: «Как? Мы вам дали денег, а вы их не используете?».

EUROPA LIBERA: — А почему так произошло?

Юрий ТОПАЛА: — На этой должности я с 3 августа. И говорю лишь о том, что было после 3 августа.

WWW.EUROPALIBERA.ORG



20 октября 2015 года Юрий Топала подписал соглашение с губернатором Одесской области Михаилом Саакашвили и и.о. гендиректора «Укрзалізниця» Александром Завгородним



■ МОЛДОВА—РУМЫНИЯ

Пограничная комиссия – эффективная система сотрудничества и взаимодействия

Для организации и определения порядка передачи грузов между Молдовой и Румынией ежегодно проводятся Пограничные комиссии, в ходе которых сторонами обсуждается механизм организации перевозочного процесса на пограничных переходах.



Сергей Томша подписывает протокол заседания

21-23 ОКТЯБРЯ 2015 ГОДА очередная встреча молдавских и румынских коллег — представителей ГП «Железная дорога Молдовы», «CFR» SA, CFR «Călători» и CFR «Marfă» в рамках Пограничной комиссии состоялась в Кишиневе.

В течение трех дней комиссия дискутировала по целому ряду вопросов, обозначенных в протоколе. В частности, речь шла об объемах грузовых перевозок через пограничные переходы между Румынией и Молдовой за период января-сентября 2015 года; о выполнении принятых решений на предыдущем заседании комиссии в Сучевце (Румыния) в 2014 году; о согласовании расписания движения поездов в новом 2016 году; о мерах по обеспечению передачи экспорта-импорта через пограничные переходы и сокращению простоя вагонов. Стороны обсудили проект эксплуатации пограничного перехода Галаць-Ларга—Джурджулешть.

23 октября 2015 года был подписан итоговый Протокол заседания. От Молдавской железной дороги документ подписал Сергей ТОМША, заместитель генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» по инфраструктуре и тяговому подвижному составу.

Сергей Петрович высказался о необходимости дальнейшего укрепления двусторонних отношений между железными дорогами Румынии и Молдовы. Румынская сторона, в свою очередь, выразила уверенность, что отношения сотрудничества между нашими двумя странами будут способствовать увеличению грузовых и пассажирских перевозок.

Следующее заседание совместной Пограничной комиссии планируется провести в четвертом квартале 2016 года в Румынии.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА

■ СОБЫТИЯ И ФАКТЫ

С 19 ОКТЯБРЯ 2015 ГОДА начато движение модернизированного дизель-поезда №1 по маршруту Кишинев—Унгены. Другие модернизированные дизель-поезда успешно работают на маршрутах Кишинев—Яссы (Сокола); Кишинев—Окница. По мнению генерального директора Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» Юрия Топала, возможность предоставить нашим пассажирам современные комфортабельные дизель-поезда является важным шагом в развитии железнодорожной инфраструктуры и пассажирских перевозок.

* * *

С 25 ОКТЯБРЯ 2015 ГОДА для удобства пассажиров модернизированный дизель-поезд сообщением Кишинев—Яссы (станция Сокола) курсирует соглас-

но новому графику. Время отправления пассажирского состава с перрона столичного вокзала: 6 часов 54 минуты, прибытие на конечную станцию Сокола: 10 часов 46 минут.

Изменение графика вызвано обращениями к генеральному директору Юрию Топала пассажиров. Руководитель магистрали считает, что удобное для пассажиров время отправления и прибытия дизель-поезда будет способствовать увеличению количества желающих добраться до места назначения с комфортом.



■ АДМИНИСТРАЦИЯ—ПРОФСОЮЗ:

На ГП «ЖДМ» создана двусторонняя комиссия по социальному диалогу

26 октября 2015 года в соответствии с Разделом II Главы III Трудового кодекса РМ создана двусторонняя комиссия для ведения коллективных переговоров по заключению нового Коллективного трудового договора ГП «Железная дорога Молдовы».



В состав комиссии по социальному диалогу «работодатель—работники Государственного предприятия «Железная дорога Молдова» вошли:

СО СТОРОНЫ РАБОТОДАТЕЛЯ:

ТОМША Сергей Петрович — заместитель генерального директора по инфраструктуре и тяговому подвижному составу;

ГАГАУЗ Мирон Ульянович — заместитель генерального директора по техническому обслуживанию и ремонту;

СЫРБУ Роман Иванович — замести-



Прошедшие на дороге торжества по случаю 110-го юбилея отраслевого профсоюза вновь подтвердили главный принцип деятельности старейшего в республике профессионального профсоюза железнодорожников Молдовы в своей повседневной работе, взаимосвязаны с основными направлениями развития железной дороги, с тем курсом, по которому стальную магистраль ведет руководство CFM.

Профсоюз и дорога шагают в одном направлении

Как известно, роль железной дороги определяется ее назначением — перевозить пассажиров и грузы. Никакой другой вид транспорта не доставит того количества сырья и материалов, готовой продукции, которые перевозятся по стальной колее. Отсюда ее большое значение для стабильной работы и развития всех отраслей национальной экономики. Если же рассматривать пассажирские перевозки, то железная дорога — это общедоступный, всесезонный и соци-



Татьяна ВАРТИК,
председатель профкома ДОПа

ально ориентированный вид транспорта. Какие бы технические и технологические новации не пришли на CFM, какой бы масштабной не была дальнейшая компьютеризация производственных процессов — они не изменят главного: по-прежнему надо будет водить поезда, их обслуживать в депо, на станциях, в пути. Этим

жила и будет жить железная дорога, которая работает для своих клиентов и пассажиров. А задача отраслевого профсоюза — стоять на защите интересов человека труда, создавать условия для плодотворной работы на благо магистрали.

В числе награжденных профсоюзных активистов в Институте труда, где совсем недавно проходили юбилейные торжества, были Николай Николаев, член Совета Федерации профсоюза железнодорожников и Татьяна Вартик, председатель профкома Дирекции по обслуживанию пассажиров. Железнодорожники, имеющие за плечами богатый опыт профсоюзной работы, поделились своими мыслями.

Николай НИКОЛАЕВ,
станция Басарабьяска:

— Оглядываясь сегодня на пройденный нашим отраслевым профсоюзом путь, мы признаем, что сделано немало, но предстоит сделать еще больше. Анализируя итоги поездки генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Юрия Топала по железнодорожному узлам, хочется отметить следующий момент: его встречи с рядовыми железнодорожниками и руководителями филиалов вселяют уверенность в то, что новое руководство дороги приложит максимум усилий для того, чтобы вывести дорогу из той тяжелой ситуации, в которой она находится. Коллектив магист-



Николай НИКОЛАЕВ,
член Совета Федерации профсоюза железнодорожников

рали ответит взаимностью на заботу и внимание к его нуждам и проблемам. Вместе мы — сила, способная добиться положительного результата.

Татьяна ВАРТИК,
станция Кишинев:

— Федерация профсоюза железнодорожников Молдовы является одним из старейших и крупнейших профессиональных союзов в стране. В настоящее время отраслевой профсоюз объединяет в своих рядах более 10 тысяч человек. С удовлетворением хочется отметить, что наш профсоюз сумел сохранить свою приверженность тем целям, ради которых был образован 110 лет назад — улучшению условий труда и экономического положения трудящихся. Мы и впредь будем твердо стоять на своих позициях.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА

тель генерального директора по финансовой деятельности;

ОХЛАДЧУК Валерий Николаевич — заместитель генерального директора по безопасности;

КОНДУРАКЕ Григорий Григорьевич — начальник службы менеджмента энергоэффективности;

ОБОР Юрий Валерьевич — заместитель генерального директора по социальным вопросам и администрированию;

КИТОРОАГЭ Василий Михайлович — помощник генерального директора по экономическим вопросам;

МАНОЛЕ Виталий Николаевич — директор Дирекции кадров;

БРИЧАК Ион — директор юридической Дирекции;

КИТОРОАГЭ Алексей Андреевич — начальник службы инжиниринга и энергоэффективности;

НЕГРУ Евгений — инспектор службы менеджмента энергоэффективности.

СО СТОРОНЫ РАБОТНИКОВ:

ЧЕРНЕЦКИЙ Петр Анатольевич — заместитель Председателя Федерации Профсоюза железнодорожников Молдовы;

ЛОГВИНЕНКО Сергей Анатольевич — начальник Департамента охраны здоровья и безопасности труда, главный технический инспектор ФПЖДМ;

ДАМЬЯН Андрей Васильевич — член Президиума Совета Федерации Профсоюза ЖДМ;

ДИМА Анатолий Георгиевич — председатель профкома ЦКБ Кишинев;

ВАРТИК Татьяна Ивановна — председатель профкома Дирекции по обслуживанию пассажиров;

КЛИПЯ Павел Панфилович — председатель профкома локомотивного депо Кишинев;

ФРАНИШИН Юрий Анатольевич — член Президиума Совета Федерации ЖДМ;

ЦЫБЫРНАК Андрей Леонидович — председатель профкома дистанции пути Бельцы;

ПРОКА Галина Семеновна — председатель профкома Управления ЖДМ;

НИКОЛАЕВ Николай Иванович — член Совета Федерации Профсоюза ЖДМ;

ФИСЮК Дмитрий Георгиевич — член Совета Федерации Профсоюза ЖДМ.

Первое заседание Комиссии по социальному диалогу назначено на 30 октября 2015 года.



■ МАГИСТРАЛЬ ГОТОВИТСЯ К ЗИМЕ

В завершающей фазе

И в холодный период намерены сводить к минимуму риски отключения электроэнергии на обслуживаемом участке специалисты Бэлцкого района электроснабжения ЭЧ-З. Рассказывая о работе, проведенной с этой целью в рамках мероприятий по подготовке к зиме, его начальник Владимир Полторацк подчеркнул, что, согласно графику ППР, выполнена ревизия трансформаторных подстанций и другого электрооборудования на узловых предприятиях и линейных станциях от Гиздиты до Фэлешть и Рогожень. Проверены линия электропередачи на 10 кВ протяженностью свыше 200 километров и кабели. В местах, где деревья могут угрожать в мокрую погоду проводам коротким замыканием, ведется обрезка веток. Речь идет, в частности, о направлении Бэлць—Фэлешть.

— А что предпринимается для экономии электроэнергии? — поинтересовался я.

— Исходя из реальных возможностей, постепенно внедряем на станциях и железнодорожных переездах с оживленным движением автотранспорта светодиодные лампочки освещения (LED) на 50 ватт. Такими лампочками будет оснащен, например, перрон вокзала станции Бэлць-ораш, где в темное время суток останавливается несколько пассажирских поездов. Это позволит увеличивать без ущерба для экономики временные интервалы освещения, что особенно важно для безопасной посадки пассажиров в вагоны. Светодиодные лампочки уже эксплуатируются на перроне станции Фэлешть (раньше там были лампы на 500 ватт), переездах 7-й, 34-й, 56-й километры. Выполнена замена трансформаторов большой мощности на экономичные по ТП-31, ТП-111, КТП станции Мэркулешть, ТП-387. В сотрудничестве с работниками СЦБ на боль-

шинстве неохраняемых переездов внедрена схема включения и выключения наружного освещения в ночное время при подходе или, наоборот, удалении поезда. Для этого используются рельсовые цепи.

— Как в сетевом районе обстоят дела с кадрами?

— Пока, к сожалению, ощущается их нехватка, но это не сказывается на подготовительных мероприятиях, потому что удалось сохранить костяк опытных, преданных делу специалистов. Это старший электромеханик Александр Патрашко, электромеханик Юрий Препелица, электромонтеры Петр Грабчук, Антип Руссу, Андрей Препелица, Павел Марьян. От центральной усадьбы дистанции электроснабжения немалую помощь оказывают электромеханик ремонтно-ревизионного участка Василий Чебан и электромеханик по испытаниям кабельных линий Вячеслав Каминский. При поддержке дороги удалось улучшить бытовые условия электромехаников и электромон-



Владимир ПОЛТОРАК,
начальник Бэлцкого сетевого
района электроснабжения

теров. Это способствует лучшему деловому настрою, так как люди после приезда с линии имеют место, где можно отогреться, просушить одежду, принять душ, подогреть и принять приносимую из дому еду. Улучшилось содержание служебного здания после предпринятой гидроизоляции одной из стен.

Несколько слов о начальнике сетевого района электроснабжения. Владимир Полторацк — уроженец города Бэлць. Окончил политехнический колледж. На работу в сетевой район устроился в 1994 году, начав трудиться электромонтером. С приобретением профессионального опыта работал электромехаником, старшим электромехаником. На руководящую должность назначили около четырех лет назад.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА

В ИНТЕРЕСАХ ПАССАЖИРОВ

Несколько пар пассажирских поездов пропускает ежесуточно в обоих направлениях пограничная станция Вэлчинец.

Тесно координируя свои действия с находящимися здесь таможенниками и пограничниками, местные движущие прикладывают немало усилий для того, чтобы не нарушалось предусмотренное технологией время стоянки. Это очень важно как в интересах транзитных пассажиров, так и для выдерживания графика движения на «стыке» нашей железной дороги с соседней Юго-Западной.

На протяжении почти трех лет на участке Вэлчинец—Окница таможенниками и пограничниками по согласованности с железнодорожниками проводится эксперимент, заключающийся в организации проверки паспортов и досмотра багажа по ходу движения. В настоящее время он распространяется на скорый поезд Санкт-Петербург—Кишинев.

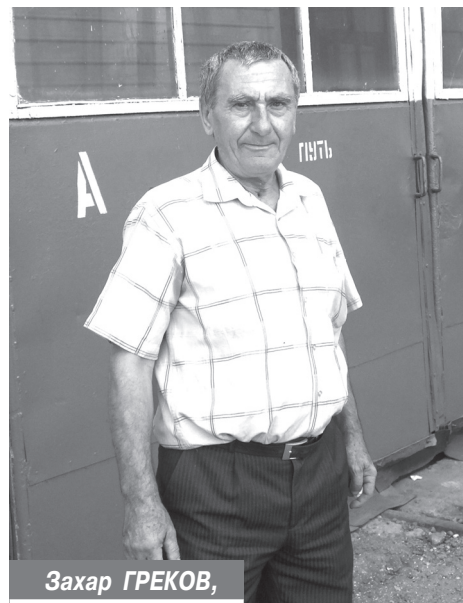
Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА



ВШ на службе безопасности движения

Давно известно, что быть восстановителем на железной дороге — не просто работа, но, по сути дела, образ жизни. Ведь где бы ты ни находился, а даже в свободное от дежурства время 24 часа в сутки должен ощущать в себе постоянную готовность к возможным выездам на объекты в случае непредвиденных обстоятельств. Это касается в полной мере и коллектива Басарабьяского восстановительного поезда, дислоцирующегося на южном участке магистрали.



Захар ГРЕКОВ,
начальник Басарабьяского
восстановительного поезда

Мы всегда начеку, готовы оперативно прийти на помощь. В нашем распоряжении — мощная техника, всевозможные механизмы и приспособления.

— Основными слагаемыми для обеспечения успешной работы являются дисциплинированность и слаженность в действиях, — рассказал начальник подразделения Захар Греков. — Недопустима малейшая расслабленность. Согласно соответствующему приказу, уже спустя 40 минут после получения сигнала о происшествии команда должна отправиться на место выполнения восстановительной операции.

Такая оперативность проявлялась на практике не раз. Можно привести в качестве примера, скажем, два прошлогодних выезда на станцию Джурджулешть. В первом случае специалисты участвовали в поднятии сошедших с рельсов груженых вагонов вместе с вызванными на подмогу коллегами из Кишиневского восстановительного поезда, а во втором — самостоятельно. В результате грамотных действий задание руководства магистрали было выполнено в сжатые сроки, что способствовало возобновлению движения поездов на стратегически важном направлении.

Восстановители оказывают запрашиваемые услуги не только в ликвидации последствий транспортных происшествий. Например, несколько месяцев назад команда приняла участие в операции по выкатке громоздких тележек из-под тепловоза.

На протяжении длительного периода ее профессиональные действия востребовались для замены стрелочных переводов в горловинах железнодорожного пути, переустановок металлических и бетонных мостовых конструкций, выгрузки прибывающих тяжеловесных грузов. Если помощь оказывается на коммерческой основе экономическим агентам, то от этого в выигрыше дорожный бюджет.

В расположении восстановительного поезда находится в готовности номер один целый эшелон специальной техники — два мощных крана грузоподъемностью 80 и 60 тонн, бульдозер С-100, трактор Т-330, гидроустановка и другое технологическое оборудование для поднятия тяжестей.

Все это хозяйство обслуживается штатом, который состоит в настоящее время (трех специалистов не хватает) из тринадцати человек. Машинисты кранов и помощники машинистов, такелажники, механизаторы, водитель автомашины и т.д. Предусмотрено обязательное владение смежными специальностями, что позволяет добиваться при выполне-



Басарабьяские восстановители готовы к оперативной работе. Для этого у них есть все необходимое

нии оперативных работ столь необходимой взаимозаменяемости.

Тому, что обязаны делать восстановители, не учат ни в одном учебном заведении. Необходимые знания и опыт приобретаются практическими действиями. Поэтому при наблюдаемом ныне общем сокращении выездов на аварийно-восстановительные работы решающую роль играет комплекс организационно-технических мероприятий, направленных на отработку нормативов и совершенствование навыков управления техническими средствами. В числе самых эффективных методов учебы — технические (в оснащенном соответствующим образом классе) и тренировочные полигонные занятия с созданием ситуаций. Техническая подготовка — по разработанной программе. Расположенный рядом полигон оснащен непригодным для использования в перевозочном процессе по сроку службы и техническому состоянию вагоном, называемым при тренировках «аварийным».

Основное внимание уделяется также поддержанию техники в исправном состоянии, внедрению приспособлений, способных рационализировать труд. Это достигается применением плано-предупредительной системы технического обслуживания и ремонта, предусматривающей обязательное выполнение конкретно указанных работ после истечения определенного периода времени службы технических средств. Полное или

частичное техническое освидетельствование, например, грузоподъемных кранов, чьи стрелы и тросы испытывают повышенную нагрузку, проводится в порядке, установленном Правилами устройства и безопасной их эксплуатации.

Немаловажное значение имеет содержание в порядке служебных зданий и территории восстановительного поезда. Созданы необходимые бытовые условия. В помещениях зимой тепло. Есть где переодеться, принять душ, подогреть пищу. Квартиры специалистов телефонизированы, обеспечены мобильной телефонной связью. Дежурный транспорт — для быстрой доставки людей из дому в случае необходимости оперативной явки в расположение восстановительного поезда.

В числе лучших работников нам назвали машинистов кранов Сергея Стог и Виталия Сарюгло, механизаторов Дмитрия Иванова и Сергея Кышлалы, газосварщика Василия Молаштану, проводницу бытового вагона Домнику Кышлалы, и.о. мастера Ивана Коваджи (основная специальность — машинист крана), других. Около 45 лет отдал восстановительному поезду Захар Васильевич Греков, прошедший с 1970 года путь от простого работника до опытного руководителя местной команды.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Администрация ГП «Железная дорога Молдовы» рада возможности поздравить с днем рождения **Виталие МАНОЛЕ**, директора Дирекции управления персоналом CFM.



— Желаем имениннику крепкого здоровья, семейного благополучия, удачи в профессиональных делах на благо Молдавской железной дороги.

Коллектив станции Кэлэраш поздравляет с ЮБИЛЕЕМ дежурную по станции **СТРАТАН Парасковью Васильевну**.

*С юбилеем поздравляем,
Душой желаем не стареть,
Прошедших лет не замечая,
Желаем только молодеть!*

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкокого вагонного депо ВЧД-3

рады возможности поздравить с днем рождения своего коллегу газоэлектросварщика **ЦЫБЫРНЫ Григория Михайловича**.

*Пусть будет в жизни каждый миг прекрасен,
И пусть судьба хранит от бед,
Пусть будет день Ваш постоянно ясен,
Спокоен сон и радостен рассвет!*

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяского рефрижераторного вагонного депо поздравляют: с 45-летием — кладовщика **ТОДОРОГЛО Екатерину Георгиевну**, с 55-летием — кладовщика **МАЖАР Анну Сергеевну**, с 60-летием слесаря котельной — **ФАРПОСО-ВА Петра Ивановича**.

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

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электрооборудования от всего сердца поздравляют с днем рождения **ЧЕБОТАРЯ Олега Ивановича** — энергодиспетчера.

*Пусть чудеса случаются почаще,
Успехов будет больше и побед,
Подарит жизнь безоблачное счастье
И много добрых весен, зим и лет!*

Коллектив грузовой службы ГП «Железная дорога Молдовы» поздравляет с днем рождения **Владимира СЕРБИНОВА**, заместителя начальника службы грузовых перевозок CFM.

*Коллега, с днем рождения!
Желаем долгих лет.
Жить в радости, достатке,
Без горя и без бед.
Пусть каждый день грядущий
Приносит Вам успех,
Пусть в жизни всегда будут
Улыбки, шутки, смех!*

В объективе — Молдавская магистраль



Здание путейской бригады в районе станции Наславча

Фотоэтиюд Юрия КОЗЛОВА

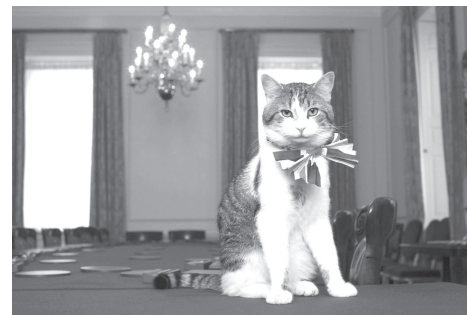
ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, ЧТО?..

Коты на службе

А знаете ли вы, что кошки могут состоять на государственной службе? Бесценные коллекции Британского музея именно кошки защищают от мышей и крыс. Шесть кошек официально зачислены в штат музея, каждая получает по 50 фунтов в год на еду и туалет и бесплатную спецодежду — желтый бант на шею. Служат кошки и в трех почтовых отделениях Лондона, зарабатывают, правда, меньше — только по 8 пенсов в месяц, но тоже не жалуются.

Самый знаменитый служащий-кот по имени Уилберфорс начал свою карьеру в 1973 г., когда его подобрали на улице и принесли в резиденцию премьер-министра, где завелись мыши. Кот с блеском решил «мышиную» проблему и в дальнейшем служил четырем сменявшим друг друга премьер-министрам. Иногда он даже присутствовал на заседаниях правительства. Многие высокопоставленные гости, наносившие государственные визиты премьер-министру, были знакомы с Уилберфорсом. Маргарет Тэтчер частенько привозила ему из зарубежных поездок кошачьи лакомства. Когда кот стал стареть, его переселили в частный дом «на пенсию», а когда Уилберфорс скончался, Маргарет Тэтчер сообщила об этом прямо на заседании кабинета министров! Уилберфорс умер, но дело его на Даунинг-стрит продолжают другие коты — сначала Хампфри — он даже занимал официальную должность, примерно звучащую как

рет Тэтчер частенько привозила ему из зарубежных поездок кошачьи лакомства. Когда кот стал стареть, его переселили в частный дом «на пенсию», а когда Уилберфорс скончался, Маргарет Тэтчер сообщила об этом прямо на заседании кабинета министров! Уилберфорс умер, но дело его на Даунинг-стрит продолжают другие коты — сначала Хампфри — он даже занимал официальную должность, примерно звучащую как



«Главный Мышатник при Администрации Премьер-Министра», потом — Сибил и, наконец, — Ларри.

Прямоходящие младенцы

А знаете ли вы, что детские ходунки, выглядящие как вполне современное изобретение, были известны еще в далеком XVII веке?

Причем вариантов их исполнения было множество. Одни могли выглядеть как табурет, в центре сидения которого имелась дырка, куда вставлялся ребенок, а к ножкам были привинчены колесики. Другие напоминали круглую плетеную юбку с колесами. Независимо от конструкции, все типы подобных устройств надежно крепились к талии пошатывающегося младенца, засунутого в середину. В отличие от современных версий, правда, ходунки XVII века не имели никаких сидений, поэтому утомившийся от ходьбы младенец не имел ни малейшей возможности присесть и отдохнуть.

Страна счастливых долгожителей

А знаете ли вы, что в Филиппинском море есть остров долгожителей? Это японский остров Окинава, где проживает около 500 людей в возрасте 100 лет и старше, т.е. 35 долгожителей на каждую сотню тысяч.



Это самый высокий процент во всем мире. Но самое невероятное, что островитяне по достижении почтенного возраста выглядят и чувствуют себя намного моложе. Им практически неведомы рак и инфаркт. Повсюду вы можете встретить 100-летних людей, которые даже не думают об уходе на пенсию, бодро разъезжают на мотороллерах, занимаются каратэ, танцами, работают на огороде.

96-летний житель Окинавы Сайкичи Ухара одержал победу в боксерском поединке над 30-летним экс-чемпионом Японии по боксу.

Предполагают, что долголетию помогает местная питьевая вода, содержащая большое количество ионов кальция. Но главная причина, считают ученые, в правильном питании, правильном отношении к жизни и правильных физических нагрузках.

СПОРТ

И золото, и серебро, и бронза

16-18 октября 2015 года прошел Открытый чемпионат мун.Кишинэу 2015 по кикбоксингу. Организатором турнира выступила Национальная федерация ориентал-кикбоксинг РМ при поддержке Министерства молодежи и спорта республики.

Всего участвовало 450 спортсменов из 20 районов страны — в основном юные спортсмены. Турнир прошел на высоком уровне. К участию в этом престижном чемпионате железнодорожную команду «BessFightClub» подготовили Митиогло Олег и Метак Руслан. Честь CFM отстаивали 19 спортсменов из Басарабьяски. На протяжении двух дней кипели нешуточные страсти — ведь все мальчишки и



девчонки были решительно настроены и держали болельщиков в постоянном напряжении.

Наша команда завоевала 4 золотых, 10 серебряных и 5 бронзовых медалей.

Выражаем большую благодарность руководителям железнодорожных предприятий ст.Басарабьяска за поддержку в развитии спорта среди молодежи города. Родители и спортсмены благодарят руководство ГП «Железная дорога Молдовы» за постоянную поддержку в выездах на соревнования и предоставление права боксировать под знаменем CFM.

Первые места заняли Варварич Денис, Аржин Василий — среди юниоров; Степук Оксана, Ба-



Фото автора

ран Диана — среди девушек.

Петр КОЛТУК, главный тренер команды

НА СНИМКАХ: призеры чемпионата.