

## Молдова будет иметь целостную, безопасную, обеспечивающую ее экономическое развитие железнодорожную отрасль

■ АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Сегодня железнодорожный транспорт Молдовы функционирует в напряженном ритме. Это ощущает на себе многотысячный коллектив магистрали, принимающий непосредственное участие в реформировании транспортной отрасли. Начавшиеся на дороге преобразования подразумевают перечень основных задач, реализация которых позволит CFM эффективно вписаться в сегодняшние рыночные отношения и включить механизмы, необходимые для экономической стабилизации отрасли.

В эксклюзивном интервью редакции газеты «Железнодорожник Молдовы» Юрий ТОПАЛА, генеральный директор CFM, оценивая работу отрасли, подчеркнул: «Молдова должна иметь целостную, безопасную, обеспечивающую ее экономическое развитие железнодорожную отрасль. На достижение этой цели направлен вектор наших усилий».



Юрий ТОПАЛА, генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы»

**Господин генеральный директор, начало нового года для CFM — традиционно не легкий период. С учетом затяжных зимних праздников и холодов грузовые и пассажирские перевозки в республике находятся в состоянии раскачки.**

— Начиная с декабря прошлого года по настоящее время, действительно, зимнее затишье отрицательно сказалось на обеспечении перевозочного процесса. В результате в январе т.г. на 23,5 % было пе-

ривезено меньше грузов. Количество транзитных грузов уменьшилось на 4 %, экспортных — на 70,2 %, импортных — на 21,3 %, местных — на 75,9 %. Соответственно этим объемам мы получили доходов от грузо-перевозок на 16 % меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Располагая оперативной информацией, отмечаю, что тенденция к снижению объемов перевозок в ближайшие месяцы сохранится. В пассажирском секторе такая же ситуация — возим меньше пассажиров, соответственно и доходы этого сегмента меньше на 30 % в сравнении с январем 2015 года. Причины столь неутешительной статистики следует искать как внутри страны — в слабом потенциале национальной экономики, так и вне ее пределов — в соседних государствах. Там тоже своих проблем хватает но, к сожалению, их экономические беды отрицательно влияют на CFM. Нестабильность у соседей приводит к снижению пассажирских и грузовых перевозок. Что касается последних событий, связанных с взаимным запретом России и Украины на следование грузового автотранспорта по их тер-

ритории... Вполне возможно, что часть экономических агентов сопредельных стран примет решение воспользоваться услугами CFM для транспортировки грузов. Время покажет.



Экономической стабилизации транспортной отрасли ждет государство, национальная экономика, потребители железнодорожных услуг — грузоотправители, грузополучатели и пассажиры.

**Когда, по Вашим прогнозам, следует ожидать оживления в перевозочном секторе CFM?**

— Руководство дороги постоянно ищет пути решения этого вопроса. Как известно, отсутствие денежных средств яв-

ляется основной нашей проблемой, решить которую можно только путем активизации перевозочного процесса по всем направлениям. Большие планы у нас связаны с Румынией в деле увеличения объемов транзитных грузоперевозок. Параллельно с поиском источников дохода работаем над оптимизацией организации грузовых перевозок. Они должны быть по-настоящему конкурентоспособными. Пока же, будем честными, дорога потеряла много экономических агентов, которых не устраивают железнодорожные тарифы. Наши тарифы по сравнению с действующими на автотранспорте выглядят далеко не привлекательными. От скорейшего решения этого серьезного вопроса нам не уйти, и сделать это необходимо как можно быстрее. Но прежде чем говорить о новых тарифах, безусловно, нужно подготовить необходимые для этого инструменты: и внутреннюю учетную политику, и номенклатуру затрат, чтобы сформировать базу, из которой можно было бы определить величину инфраструктурной перевозочной тарифной составляющей. В целом в течение нынешнего года планируем

увеличить объемы грузовых перевозок и довести их с 3,7-3,8 млн тонн до 5 млн тонн, а то и больше.

**Старт взят серьезный...**

— По-другому просто не выйти дороге. Ежемесячно только на зарплату и прямые расходы нам необходимо 60 млн леев. А еще нужны деньги на обеспечение технологического процесса во всех службах дороги. Одним словом, хотим жить — надо не просто работать, а зарабатывать.

**На дороге отменен ряд дизель-поездов. Это временное явление?**

— Решение об отмене ряда местных маршрутов было вызвано тяжелым экономическим положением дороги и отсутствием доходов от местных пассажирских перевозок. Ежемесячные убытки в этом секторе составляют порядка 1 млн леев, в год теряем 12 млн леев. Населенность дизель-поездов крайне мала для того, чтобы продолжать возить полупустые вагоны по Молдове.





## ■ АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

# Молдова будет иметь целостную, безопасную, обеспечивающую ее экономическое развитие железнодорожную отрасль

Конечно, эта запретная мера непопулярна, вызывает недовольство наших граждан. Надеюсь, она временная и при первой же экономической возможности мы возобновим приостановленные маршруты, а то и откроем новые.

Пока же работаем над увеличением составности маршрутов дальнего следования — на Бухарест, Москву, Санкт-Петербург — и возможностью чаще останавливаться по территории Молдовы.

**Каких конкретных шагов Вы ожидаете от трудовых коллективов в ответ на столь тяжелое экономическое положение дороги?**

— Прежде всего, от железнодорожников жду понимания действий руководства дороги по оптимизации деятельности отрасли, больше доверия и веры в то, что все предпринимаемые меры продиктованы желанием превратить железную дорогу Молдовы в стабильное государственное предприятие, с хорошими доходами и достойной заработной платой. Мы обратились к руководителям филиалов с предложением в срок до 1 марта 2016 года представить в администрацию эффективные мероприятия по реальному сокращению эксплуатационных расходов, оптимизации штата работающих, по экономии материалов и энергоресурсов.

**Ситуацию с затягиванием потуже поясов железнодорожники в последние годы не раз переживали. Кстати, на украинских железных дорогах коллективы принуждают писать заявления на отпуск за свой счет.**

— Это принуждение — грубое нарушение законодательства. Как генеральный директор я не могу обязать коллективы сделать это, но как железнодорожник я бы понял и поддержал трудовые коллективы в такой форме их понимания трудностей, переживаемых железнодорожным транспортом и желании подставить свое плечо. Тем более, что речь идет о

временной мере, способной поддержать дорогу и удержать от сокращения численности работающих. Во всех этих вопросах жду помощи и от наших профсоюзов.

**Фраза «оптимизация штата» на железной дороге звучит не очень оптимистично с точки зрения большого процента железнодорожников пенсионного и предпенсионного возраста.**

— Оптимизация штата будет, но речь идет о рациональном сокращении работающих. К примеру, рассматриваем вопрос закрытия малодейственных линейных станций, укрупнения наших филиалов и пр. Все кадровые перестановки не коснутся технологического процесса на железнодорожном транспорте, не повлияют на обеспечение безопасности движения.

**Господин Топала, каковы перспективы обновления грузового и пассажирского вагонного парка? Ведь техника на дороге изношена до предела.**

— Да, сегодня нам требуются и новые вагоны для дальних пассажирских перевозок, и новые грузовые вагоны, и это не просто потому, что ими удобно пользоваться, а потому, что они надежны, экономичны в эксплуатации, потому, что новый уровень технологии, естественно, позволит сэкономить деньги. Но чтобы перейти на этот новый качественный уровень, нужно тоже потратить деньги, а их у нас пока нет.

Дорога сегодня, к сожалению, не может вкладывать деньги в обновление пассажирского вагонного парка. Для сведения, один пассажирский вагон стоит до 1 млн долларов. И на грузовые вагоны пока мы не заработали. Поэтому денежные средства будем вкладывать в обеспечение ремонтного обслуживания техники, чтобы была строго соблюдена безопасность движения.

Беседу вела  
Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА

## ■ ИСТОРИЯ CFM ХРАНИТСЯ В МУЗЕЕ

## Редкие экспонаты

Музей истории Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» продолжает радовать, удивлять и поражать посетителей своими выставленными экспонатами. С каждым годом растет количество посетителей музея. Так, например, в 2015 году с выставками и экспонатами музея ознакомились 1292 человека. А со дня открытия музея — событие состоялось в 2011 году, к 140-летию с момента появления железнодорожного сообщения в нашем крае, его посетили 3979 человек. Частыми посетителями нашего музея является молодежь — школьники, студенты. Они с интересом изучают представленные на стендах экспозиции с момента зарождения железной дороги Молдовы, этапы ее развития до нынешних дней. Молодых людей удивляют и поражают более всего макеты, железнодорожная аппаратура, альбомы с уникальными, редчайшими архивными фотографиями.

Так, например, школьники проявляют особый интерес к топке паровоза, который «светится «пламенем»; к настоящей кабине дизель-поезда, в которой можно посидеть и представить себя машинистом, управляющим контроллером поезда. Не удивительно, что многие педагоги, родители и ученики детской школы «Любознайка» во время посещения музея сняли видеоролик и выставили в Интернет для широкой публики.

Приходят в музей и ветераны железнодорожного транспорта, радуются, увидев на стендах портреты тех, с кем долгие годы работали на магистрали, с интересом листают старые альбомы, пожелтевшие от времени подшивки железнодорожной газеты, вспоминают те времена.

На стенде, где сейчас расположены кубки и грамоты танцевального ансамбля «Альтернатива», намечается расположить «дерево» железнодорожных динас-



тий. Пока собраны фото следующих железнодорожных семей: Кучук-Бассо, династия Чуй, Корчменюк, Ковтун-Чикиневы-Ежовы, Триколич.

Закончена работа над стендом «Железная дорога Молдовы с 1991 года по сегодняшний день».

Гордостью музея являются его раритеты. К таким относится «Скамья» из зала ожидания железнодорожного вокзала станции Кобыльня, год появления которой — 1900-й(!), а также



«Знаки грузовых вагонов» 1905-1906 годов.

Хочется выразить сердечную благодарность всем, кто делится своими воспоминаниями, фотографиями и всем, кто оказывает свою посильную помощь.

**Большая просьба ко всем железнодорожникам, ветеранам Молдавской магистрали отправлять в адрес музея имеющиеся в семейных архивах бесценные материалы — фотографии, документы, воспоминания.**

Людмила НОВИК,  
администратор музея истории  
ГП «Железная дорога Молдовы»

## ■ ХОРОШИЕ НОВОСТИ

## Для комфорта пассажиров

**Наконец-то постельное белье в поездах молдавского формирования перестанет вызывать нарекания у наших пассажиров из-за серого, застиранного цвета и в целом непрезентабельного вида.**



Железная дорога Молдовы закупила новые комплекты постельного белья для пассажиров, путешествующих в вагонах поездов дальнего следования.

Было приобретено 7 тысяч комплектов постельного белья, что составляет лишь четвертую часть от необходимого.

Один комплект стоит в пределах 200 леев. Эта цена ниже стоимости белья, которое закупалось на дороге в предыдущие годы.

«Мы много сэкономили, чтобы сделать такое необходимое предприятию приобретение. Однако нам нужно еще порядка 18 тысяч комплектов. Новое постельное белье соответствует международным нормам, внешне красивое и обязательно будет способствовать улучшению имиджа железной дороги Молдовы. Надеемся, что наши пассажиры с сегодняшнего дня и далее будут путешествовать с особым удовольствием в поездах дальнего следования», — заявил генеральный директор CFM Юрий ТОПАЛА.

Хлопчатобумажное белье отличается необычным дизайном, чистотой, свежестью и имеет фирменную надпись «Calea Ferată din Moldova»

По информации  
пресс-службы CFM





■ ДОРОЖНАЯ КАРТА ЭКОНОМИИ

# Выручает хозяйский подход

**В крайне сложном финансовом положении продолжает находиться ГП «Железная дорога Молдовы» по причине резкого снижения грузовых перевозок и нерентабельности пассажирского сектора. И в таких условиях все большее значение приобретает строжайшая экономия ресурсов и дальнейшее сокращение непроизводительных расходов. Это хорошо понимают наши железнодорожники, стараясь использовать любой доступный резерв.**

**З**аслуживает внимания, в частности, опыт рационального расходования электроэнергии, сложившийся на Бэлцком железнодорожном узле. Здесь не увидишь горящих днем в служебных помещениях электрических лампочек. На прилегающих линейных станциях освещение включается лишь по прибытии поездов и посадках в вагоны пассажиров.

В ВЧД-3 неплохой экономический эффект дала массовая установка светодиодных ламп освещения. В сравнении с обычными лампами накаливания они позволяют достичь почти 10-кратного сокращения электропотребления при комфортном уровне освещенности и значительно меньшей плате за свет.

Предприятие оснащено такими маломощными приборами уже почти на 80%. Ими освещаются полностью по-

мещения административно-бытового корпуса, частично — сборочный, колесно-роликовый и подсобный цеха, а также прилегающая территория. Раньше тут применяли лампы накаливания мощностью от 100 до 500 Вт, потом — лампы дроссельного типа мощностью до 250 Вт. Мощность же светодиодных ламп — от 5 до 9 Вт (на территории — 25 Вт).

Специалисты готовы продолжить внедрение экономного освещения по мере дальнейшей удовлетворения заявок на поставку новых партий светодиодов со стороны снабженцев магистрали, выполняющих закупки и распределение материально-технических ценностей в централизованном порядке.

В настоящее время на дороге остро не хватает материалов верхнего строения пути, а то, что приобретается — капля в море. Особенно нужны новые железобетонные шпалы для разрядки много-

численных очагов кустовой гниlostности. Это привносит в работу путейцев всех без исключения околотков дополнительные трудности. Тем не менее, люди не опускают руки, поддерживая хозяйство в приемлемом для движения поездов состоянии во многом за счет использования еще не иссякших до конца внутренних возможностей. Пример — столичная дистанция пути, где в главный путь укладывают высвобождаемые с малодейственных или вообще неэксплуатируемых веток старогонные шпалы.

Резкая девальвация молдавского лея по отношению к двум основным мировым валютам спровоцировала новый виток цен на природный газ и уголь, используемые в зимний период в отопительных целях. И это также побудило к более экономному расходованию данных энергоресурсов. На северной станции Гиздита, например, местные женщины, взяв на себя все расходы, закупили огнеупорный кирпич и пригласили печника из соседнего села. Новая печь, которую опытный мастер соорудил в комнате ДСП, получилась на славу. И угля потребляет в сравнении со старой значительно меньше, и теплоотдача выше. А на станции Петрешть, что на унгеньском участке, применяют

так называемое комбинированное отопление помещений. Наряду с котельной, греющей батареи, тепло вырабатывает дополнительно печь, сделанная рядом с пультом управления. Выгода в том, что при уменьшенном расходе угля в котельной, удастся использовать в качестве топлива сухие ветви деревьев. Это дает неплохую экономию.

В ПМС-294 вообще отказались от отопления административно-бытового помещения и бытовых вагонов природным газом и углем. В ход идут списанные деревянные шпалы, заготавливаемые во время проведения капитальных ремонтов пути. Каждый раз их аккуратно складывают и прихорюют, создавая тем самым запас.

Очень важно, что на станциях и предприятиях северного и других участков магистрали разработаны и строго соблюдаются графики зависимости потребления природного газа автономными котлами и угля печками от температуры окружающей среды. За режимом эксплуатации газовых котлов следят назначенные и прошедшие специальное обучение работники станций и предприятий.

Подобных адресов добрых дел, где работа по обеспечению перевозок и безопасности движения сочетается с экономией ресурсов, много. Трудно, очень трудно, но не угасает вера отечественных железнодорожников в то, что перемены в лучшую сторону на магистрали обязательно наступят.

НАШ КОРР.

■ В ТРУДОВЫХ КОЛЛЕКТИВАХ

**Несмотря на то, что нынешняя зима стала для железнодорожников настоящим экзаменом, испытывая обильными снегопадами и сильными морозами, они его успешно сдают. Не стали исключением и связисты. Так, например, коллектив Басарабьской дистанции сигнализации и связи, которым руководит Степан Тырсыну, усердно трудится над выполнением своих основных задач: эксплуатацией устройств СЦБ, связи и радио, обеспечением надежной работы всех устройств, выполнением планов капитального ремонта. Экономия эксплуатационных расходов, материально-технических ресурсов на данный момент остается главной задачей при выполнении работ по технологическим процессам обслуживания, работ по капитальному ремонту устройств СЦБ и связи.**



# Старание плюс мастерство

**З**а 12 месяцев 2015 года экономия составила: воды — 40 м<sup>3</sup> на сумму 1440 леев, газа — 1567 м<sup>3</sup> на сумму 10 057 леев; заработной платы — 492 687 леев. За этот период оказаны услуги связи коммерческим предприятиям и экономическим агентам на сумму 4283 лея и населению на сумму 63 397 леев. Качество технического содержания устройств оценивается по количеству отказов в работе и продолжительности их устранения. За 12 месяцев 2015 года количество отказов в устройствах СЦБ по дистанции уменьшилось на 20 случаев по сравнению с аналогичным периодом 2014 года, время их устранения уменьшилось на 14 часов 43 минуты. По вине работников дистанции допущено 7 отказов продолжительностью 12 ч 07 мин. За аналогичный период 2014 года допущено 11 отказов продолжительностью 21 ч 34 мин. Среднее время устранения отказов уменьшилось на 45 мин по сравнению с 2014 годом и составило 1 ч 44 мин.

Все эти показатели учитываются при расчете показателя качества технического содержания устройств.

За 12 месяцев 2015 года коллектив дистанции сработал с оценкой «отлично». По «Программе усиления безопасности движения поездов» выполнены следующие работы: произведены ремонт и замена 65-ти электродвигателей — по дистанции; заменены 22 аккумулятора в стартерных и станционных батареях на станциях Чимишлия, Абаклия, Гречень, Заим, Кэинарь, Кахул, Рэд.111 км—Вулкэнешть, Кульма—Чадыр-Лунга. Недовыполнены пункты «Программы усиления безопасности» по причине отсутствия финансирования.

По капитальному ремонту устройств СЦБ и связи выполнены следующие работы: капитальный ремонт АБ на перегонах Кэушень—Заим, Кульма—Чадыр-Лунга, Басарабьска—Абаклия на сумму 70 960 леев; замена 586 м магистрального кабеля на перегонах Кэинарь—Злоць, Кульма—Чадыр-Лунга, Вулкэнешть—Етулия, Тараклия—Рэд.208 км, Етулия—Лиман (264 км), Басарабьска—Абаклия, Тараклия—Кириутня на сумму 143 155 леев; капитальный ремонт кабеля местной сети на ст.Чимишлия на сумму 4674 лея; капитальный ремонт устройств ЭЦ на станциях Кириутня, Кэ-

ушень, Яргара, Кэинарь, Тараклия, Кульма, Злоць, Кахул, Рэд.208 км на сумму 368 132 лея; капитальный ремонт устройств ПАБ на ст.Комрат на сумму 6807 леев; капитальный ремонт цифрового тракта передачи по медному кабелю на ст.Етулия, устройств связи на ст.Кэинарь на сумму 59 774 лея; капитальный ремонт переездной сигнализации на переездах 1 км, 127 км, 230 км по ст.Басарабьска; 33 км по ст.Комрат; 91 км на перегоне Прут 1—Прут 2; 256 км перегона Вулкэнешть—Етулия; 72 км и 76 км перегона Яргара—Прут 1; 147 км на ст.Кульма на сумму 285 387 леев; капитальный ремонт ДГА на ст.Яргара на сумму 854 лея; произведена замена баллометров на устройствах ПОНАБ и ДИСК на сумму 36 603 лея.

Все устройства СЦБ, связи и радио были хорошо подготовлены к работе: проверено и при необходимости заменено уплотнение стрелочных и путевых коробок, кабельных муфт, релейных и батарейных шкафов; выполнены измерения изоляции жил кабелей СЦБ и связи, при необходимости — отремонтирован кабель; подготовлено резервное электропитание (ДГА), пополнен запас топлива.

В настоящий момент в ШЧ-2 при плане 158 человек фактически работает 139. На участке Хаджимус—Кэинарь — ШНС Мисаил М.В. — работает всего 2 человека, а по штатному расписанию положено 8 человек. По решению руководства ШЧ-2 для выполнения графика технологического процесса и обеспечения на указанном участке безопасности движения поездов создана бригада из электромехаников СЦБ с соседнего участка, которым предоставляется автотранспорт и оказывается необходимая помощь для их доставки на отдаленные станции участка и качественно го выполнения графика техпроцесса. Результаты такого решения есть: на участке Хаджимус—Кэинарь по вине работников дистанции за 12 месяцев 2015 г. не допущено ни одного отказа. То есть в дистанции начал практиковаться своего рода индустриальный метод обслуживания устройств СЦБ.

Лучшими участками, работающими без отказов, выполняющими все мероприятия по программе усиления безопасности движения поездов, по надежности, по капитальному ремонту, являются: Хаджимус—Кэинарь — ШНС Мисаил М.В., участок ст.Басарабьска и участок Комрат—Кахул — ШНС Ерощенко А.А.

— Лучшими работниками за 2015 год, — сказал, в частности, начальник Басарабьской дистанции сигнализации и связи С.Д.Тырсыну, — признаны ШНС Мисаил М.В., которому в канун профессионального праздника присвоено звание «Почетный железнодорожник», ШН Бабенко А.И. и ШН Мачукэ И.Г., которые также неоднократно были премированы. Есть у нас на кого равняться, у кого набираться опыта новичкам. Жаль, что сейчас количество молодых специалистов значительно уменьшилось.

Лилиана НИКИФОРОВА

Фото Юрия КОЗЛОВА

Коллектив службы электроснабжения ГП «Железная дорога Молдовы» и профсоюзный комитет Администрации железной дороги выражают искренние соболезнования начальнику службы электроснабжения Моцок Дмитрию Тодоровичу в связи с кончиной его матери

**МОЦОК**  
**Лидии Ивановны**  
Пусть земля ей будет пухом.

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения ГП «Железная дорога Молдовы» выражают искренние соболезнования начальнику службы электроснабжения Моцок Дмитрию Тодоровичу по поводу безвременной кончины его

**МАТЕРИ**  
Пусть земля ей будет пухом.

Коллектив и профсоюзный комитет Басарабьской дистанции электроснабжения Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» выражают искренние соболезнования начальнику службы электроснабжения Моцок Дмитрию Тодоровичу по поводу безвременной кончины его

**МАТЕРИ**

Коллектив службы пассажирских перевозок Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» выражает искренние соболезнования начальнику отдела организации пассажирских перевозок Урсул Валентине Михайловне по поводу кончины мужа

**УРСУЛ**  
**Владимира Сергеевича**



## СПОРТ

## Традиционные соревнования в Унгень

На Унгеньском железнодорожном узле прошли спортивные соревнования. Мероприятие было организовано и проведено руководством узла и профсоюзным комитетом станции. В программу соревнований были включены три вида спорта: шашки, настольный теннис и метание дартса.

Перед началом соревнований спортсменов напутствовали начальник узла Андрей Семенук, начальник станции Сергей Димитраки и председатель профкома Галина Сырги.

Сразу после этого начались соревнования, которые прошли в интересной и захватывающей борьбе и принесли следующие результаты:

## Шашки:

1. Елисей Шупарский — сварщик ППВ.
2. Ион Корлотяну — электромеханик ЭЧС-2.
3. Андрей Фарфанюк — ст. мастер ППВ.

## Настольный теннис:

1. Андрей Старчук — машинист оборотного локомотивного депо.
2. Елисей Шупарский — сварщик ППВ.
3. Сергей Годя — начальник пожарного поезда.

## Метание дартса:

1. Сергей Моргоц — узловой диспетчер ст. Унгень.
2. Федор Стогний — главный инженер станции.
3. Игорь Головач — слесарь ППВ.

В завершение соревнований начальник узла Андрей Семенук и председатель профкома Галина Сырги наградили победителей, а также поздравили их с победой. Впереди у железнодорожников новые спортивные баталии.

**Валерий АЛЕКСАНДРОВ,**  
главный судья соревнований



Фото Александра ЛИННИКА

## КИКБОКСИНГ

## Вернулись с победой!

В Кишиневе состоялся Открытый чемпионат Республики Молдова по кикбоксингу. Организатором турнира выступила Национальная федерация ориентал-кикбоксинга Республики Молдова при поддержке Министерства молодежи и спорта РМ.

Участники соревнований — в основном юные спортсмены, прибывшие из разных уголков страны. Всего участвовало более 600 спортсменов из 25 районов, а также спортсмены из Украины. Турнир прошел на высоком уровне. К участию в чемпионате железнодорожную команду «BessFightClub» подготовили Олег Митогло и Иван Сухин. На протяжении двух дней кипели нешуточные страсти — ведь все мальчишки и девчонки имели решительный настрой и держали болельщиков в постоянном напряжении. Честь узла отстаивали 35 спортсменов. Наша команда завоевала 11 золотых, 7 серебряных и 8 бронзовых медалей.

Выражаем огромную благодарность руководителям железнодорожных предприятий ст. Басарабьяска за поддержку в развитии спорта. От всех родителей и спортсменов особая благодарность администрации ГП «Железная дорога Молдовы» за предоставление спортзала для занятий кикбоксингом и тайским боксом, за постоянную поддержку в выездах на соревнования и предоставление права боксировать под знаменем ГП «Железная дорога Молдовы», а также за предоставленный спальный вагон для спортсменов во время проведения соревнований. Выражаем искреннюю признательность и сердечную благодарность за оказание финансовой поддержки в поездке Петру Пушкарю.

**Петр КОЛТУК,**  
главный тренер команды

Фото Олега ЧУМАКОВА



НА СНИМКЕ: басарабьясская команда бойцов.



## ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Коллектив Секретариата генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» рад возможности от всей души поздравить со знаменательной датой **КИРСЕЙ Ольгу Евстафьевну.**

*Вам желаем счастья и добра,  
Здоровья, радости и силы,  
Душа пусть будет молода,  
Не важно, сколько лет пробило!*

Коллектив локомотивного депо Бендеры сердечно поздравляет с 55-летием заместителя начальника депо по эксплуатации, Почетного железнодорожника **ЛАПАЙ Дмитрия Алексеевича.**

— Желаем крепкого здоровья, долголетия, семейного счастья и новых трудовых достижений и успехов!

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкокого вагонного депо поздравляют с днем рождения фрезеровщика **КАЧАНА Виктора Степановича.**

*Среди вагонов, поездов  
Бесценен труд без лишних слов,  
И нынче Вам — все поздравленья!*

Администрация и профком Басарабьясского СМП-740 поздравляют с днем рождения **КУПРИКОВА Алексея Влади-**

**мировича** — руководителя филиала ГП «Железная дорога Молдовы», **СПРИНЧАН Нину Константиновну** — уборщицу.

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

Администрация и цеховой профсоюзный комитет станции Комрат поздравляют с днем рождения товаро-билетного кассира **ГУРКОВУ Лидию Дмитриевну.**

*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 электроснабжения от всего сердца поздравляют с днем рождения **ЗОЛОТАРЕВУ Татьяну Дмитриевну** — бухгалтера ЭЧ-1, **ЧОБАНА Георгия Степановича** — электромонтера ЭЧС Унгень, **ГАЛЕСКУ Юрия Антоновича** — токаря ЭЧ-1, **ЧЕРЕТЯНУ Георгия Николаевича** — электромонтера ЭЧС Унгень.

*Пусть будет каждый миг красив и ярким,  
И дарит свой, особенный подарок:  
Свершенья планов и в делах успех,  
Тепло приятных встреч, веселый смех!*

Администрация и профком Бэлцкокого локомотивного депо поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **ГЫЛКУ А.В.** — нарядчика, **ЧЕБОТАРЯ А.Ф.** — помощника машиниста, **БОНАРЯ А.Н.** — начальника оборотного депо Шолдэнешть, **ГЫЛКУ Г.А.** — такелажника, **БАЛЮ И.А.** — тракториста.

— Желаем всем крепкого здоровья, счастья и семейного благополучия.

Коллектив и администрация Басарабьясской дистанции электроснабжения поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **ОПРОЮ Ивана Ивановича** — электрогазосварщика ремонтно-механических мастерских.

*Примите наши поздравленья  
От всех сотрудников, друзей,  
Отличного желаем настроенья,  
В труде — успехов, долгих лет!*

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьясской дистанции пути сердечно поздравляют с днем рождения главного инженера дистанции **СЕЛЕЗНЕВА Гордея Ивановича**, заместителя начальника дистанции **САЖИНА Юрия Петровича**, дорожного мастера 14-го околотка **МОГА Ивана Константиновича**, мастера 8-го околотка **ЛОМАНОВСКОГО Аурела Павловича**, дорожного мастера цеха путевого колонны **МОРАРЯ Василия Николаевича**, бухгалтера **ПУХНАЧ Светлану Викторовну.**

*Пусть жизненный опыт и мудрость  
Помогут достичь вам высот,  
А доброе сердце и щедрость  
Не знают напрасных хлопот.  
Не знают напрасных хлопот,  
И радости был полон дом,  
Надежных друзей прибавлялось,  
Везение было во всем!*

Профсоюзный комитет Кишиневской дистанции сигнализации и связи поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **ЖИЦКОГО Евгения Михайловича**, **ЛУНГУ Валерия Ивановича**, **СУЛИМОВУ Наталью Николаевну**, **КАРАБАДЖАК Валерия Степановича.**

*Пусть солнце освещает вас всегда,  
И годы бесконечно пусть продлятся,  
Пусть в вашу дверь нигде и никогда  
Ни старость, ни болезнь  
не постучатся!*

## В МИРЕ ИНТЕРЕСНОГО

## Художник шимпанзе Конго

Шимпанзе Конго считается величайшим художником животного мира.

Он родился в 1954 году и с двух до четырех лет успел нарисовать около 400 картин и рисунков. Его художественные произведения привлекли немало внимания в 1950-х. Кстати, Пабло Пикассо был большим поклонником Конго и одна из его картин даже была выставлена испанским художником в его мастерской. В конце 1950-х Сальвадор Дали увидел одну из картин Конго и с восторгом воскликнул: «Рука шимпанзе кажется похожей на человеческую!».

Конго был художником по натуре и знал толк в сочетании цветов. Если его произведения забирали у него до того, как оно было закончено, Конго закатывал истерику. Но если считал, что картина завершена, отказывался продолжать ее рисовать, даже если кто-то начинал убеждать его это сделать. Произведения Конго продавались лучше, чем картины любых других животных в истории. 20 июня 2005 года три его картины были включены в программу аукциона Бонхамс наряду с Ренуаром и Уорхолом и были проданы за 26 тысяч долларов. В 1964 году Конго скончался от туберкулеза в возрасте десяти лет.

