

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ



№ 5 (5875) 17 марта 2016 г.

Газета выходит
с 1 мая 1941 г.

Любые меры должны давать результат



Фото Юрия КОЗЛОВА

Сегодня дороге важна каждая тонна перевезенного груза. Необходимо приложить максимум усилий для поиска новых клиентов и предоставления им конкурентоспособных услуг. Об этом говорил генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий ТОПАЛА в понедельник, 14 марта 2016 года, на Дне контроля.

ПОГРУЗКА В ФЕВРАЛЕ

В числе выполнивших заданные объемы погрузки: станции Липкань, Бэлць-город, Гиндешть, Стрэшень, Джурджулешть, Ревака, Кишинев, Тараклия, Басарабьяска, Вулкэнешть и др.

С учетом того, что финансово-экономическая ситуация на дороге продолжает оставаться сложной, не менее важным аспектом, на котором необходимо сконцентрироваться всему коллективу, Юрий Константинович назвал серьезную работу по сокращению эксплуатационных расходов во всех филиалах Молдавской магистрали. Умение выявить и устранить непроизводительные расходы — важнейший инструмент достижения финансового успеха. В эту работу должны быть вовлечены все железнодорожники. За общими отчетами о проделанной работе по сокращению расходов должны стоять конкретные, эффективные меры, способные дать результат. В этом предстоит разобраться руководителям магистрали, ответственным за экономическую стабилизацию CFM. Экономисты подсчитают эффективность объявленного на дороге технического простоя, мероприятий по ресурсосбережению на производстве. Многие в стабилизации ситуации на CFM зависят от руководителей структурных подразделений на местах, от их умения донести до коллектива сложность нынешнего периода работы, найти верные слова, мобилизующие общие усилия на преодоление трудностей, вызванных спадом в грузовой и пассажирской работе.

Показательны данные января 2016 года по выполнению основных производственных показателей по ГП «Железная дорога Молдовы». Отправление грузов в январе 2016 года составило 19,8 тыс. тонн, за аналогичный период 2015 года — 67,2 тыс. тонн, что в процентном отношении составило 29,5%. Перевезено грузов — 239,1 тыс. тонн, за аналогичный период

2015 года — 313,0 тыс. тонн, в процентном отношении — 76,4%. Тарифный грузооборот в январе 2016 года — 59,1 млн т·км, за аналогичный период 2015 года — 82,2 млн т·км, в процентном отношении — 71,9%. Перевезено пассажиров в январе 2016 года — 204,0 тыс. человек, за аналогичный период 2015 года — 295,1 тыс. человек, в процентном отношении — 69,1%.

Погрузка в феврале. В состав CFM входит 81 станция. Из этого общего количества — 52 станции считаются грузовыми. В феврале 2016 года план на погрузку-выгрузку доведен был 18 станциями.

Три станции не справились с планом погрузки — Чадыр-Лунга, Брэтушень, Унгень.

Соответственно 15 станций — в числе выполнивших заданные объемы погрузки: Липкань, Бэлць-город, Гиндешть, Стрэшень, Джурджулешть, Ревака, Кишинев, Тараклия, Басарабьяска, Вулкэнешть и др. Если рассматривать, сколько за месяц погружено вагонов коллективами станций, то без труда просматривается неутраченная картина, демонстрирующая снижение до предела нормы. Кто-то погрузил один или два вагона за месяц, кому-то повезло — погрузили 10 вагонов. Больше всех удалось погрузить движением станции Бэлць-город — 50 вагонов.

Судя по информации, прозвучавшей на Дне контроля, март 2016 года не принес оживления в перевозочной деятельности Молдавской магистрали. Зато прежней остается главная задача коллектива — обеспечение безопасности движения.

Ирина КРАЕВСКАЯ



С селекторного по охране здоровья и безопасности труда

В феврале 2016 года в филиалах ГП «Железная дорога Молдовы» случаев производственного травматизма не произошло. Не было их зарегистрировано и в феврале прошлого года. Эту информацию озвучил 14 марта 2016 года на селекторном совещании начальник службы защиты и предупреждения Думитру ДУРНЕСКУ.

В минувшем месяце служба провела обучение руководителей рабочих мест, специалистов и представителей рабочих коллективов Унгеньского железнодорожного узла, в результате этого мероприятия было обучено и аттестовано 112 работников.

Завершена работа над Планом защиты и предупреждения на 2016 год, а также подведены итоги смотра-конкурса по охране здоровья и безопасности труда.

Специалисты службы принимали участие в работе постоянной комиссии при РБ, оказывали консультативно-методическую помощь специалистам по охране здоровья и безопасности труда филиалов дороги.

Особое внимание обращая на предупреждение случаев травматизма, начальник службы подчеркнул, что работу по охране здоровья и безопасности труда следует считать важнейшей и первостепенной. При проведении техзанятий необходимо уделять особое внимание соблюдению правил личной безопасности; руководителям всех рангов — осуществлять полное и безусловное выполнение личных нормативов по охране здоровья и безопасности труда.

Александр НИКИФОРОВ



■ СЛУЖБЫ CFM: ПРОБЛЕМЫ, ЗАДАЧИ, ПЕРСПЕКТИВЫ

Самый безопасный путь — железнодорожный

Железная дорога Молдовы переживает сложный период из-за создавшегося, в силу объективных и субъективных причин, финансово-экономического положения. Работать многотысячному коллективу CFM приходится в условиях спада грузовых и пассажирских перевозок. По официальным данным, убытки от грузовых и пассажирских перевозок в 2015 году составили 137 795 млн леев. Доходы от вспомогательной и другой операционной деятельности снизились по сравнению с 2014 годом на 77,3 млн леев. Прибыль от данного вида деятельности уменьшилась на 33 млн леев в сравнении с 2014 годом и на 23 млн леев по сравнению с планом на 2015 год. Постоянный дефицит дорожного бюджета ощущают на себе все подразделения Молдавской магистрали. В целях недопущения приостановления функционирования железнодорожного транспорта руководство CFM сочло целесообразным, в соответствии с законодательством, принять ряд конкретных мер по оптимизации расходов по заработной плате работников с учетом сокращения на дороге объема работы. Но специфика железнодорожного транспорта такова, что регламент его работы круглосуточный и задача строгого обеспечения безопасности движения должна быть соблюдена в обязательном порядке.

Редакция газеты начинает публикацию серии материалов о повседневной деятельности каждой из ведущих служб Молдавской железной дороги. Их руководители на страницах нашей газеты расскажут о том, как в нынешних нелегких условиях организован производственный процесс, какие имеются проблемы и каковы планы на ближайшую перспективу.

Открывает путь, а точнее — рубрику, конечно же, служба пути, одно из важнейших хозяйств, от которого зависит работоспособность всей железной дороги. Именно состояние путевого хозяйства в значительной степени влияет на пропускную способность дороги, безопасность и допускаемые скорости движения поездов. Являясь одной из главных структур железнодорожного транспорта, оно включает собственно стальной путь, а также хозяйственные предприятия и производственные филиалы, предназначенные для обеспечения нормальной работы железнодорожного пути.

На вопросы нашего корреспондента отвечает начальник службы пути ГП «Железная дорога Молдовы» Петр САРАКУЦА.

том послужила добросовестная и качественная работа специалистов дистанций пути дороги в минувшем году. Так, например, в 2015 году оздоровлено 2,3 километра пути капитальным ремонтом, 1,8 километра — средним ремонтом, 4,6 километра — подъемочным ремонтом, были заменены 8,3 км рельсов старогодными, 1 комплект деревянных переводных брусьев, 1 комплект стрелочных переводов заменен старогодным. По всем видам работ план в полном объеме, к сожалению, не выполнен. В целях экономии денежных средств реализуется программа повторного использования старогодных материалов верхнего строения пути: в путь повторно было уложено 1,6 тыс. старогодных деревянных шпал, переложено 9 тыс. железобетонных шпал. Несмотря на тяжелое положение в нашем хозяйстве, в конце 2015 года было получено с Борисовского шпалоприточного завода (Беларусь) 22 комплекта стрелочных переводных брусьев, 4,5 тыс. деревянных шпал и 720 штук мостового бруса, которые практически все уложены в путь. Планируется закончить работы по смене мостовых брусьев на мостах 37 км перегона Гиндешть—Цыра, 121 км перегона Матеуць—Рыбница, 56 км перегона Заим—Кэинарь, а также покраску моста 113 км перегона Шолдэнешть—Матеуць, ремонт русла моста 202 км перегона Вережень—Вэлчицеа, ремонт устоев моста 198 км перегона Наславча—Вережень и другие работы.

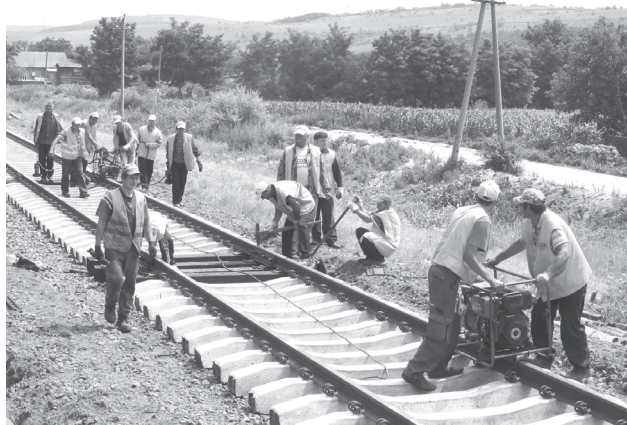
Какие ведутся работы по экономии эксплуатационных расходов?

— В этих целях проводится ряд ме-

щих технологий, включая сохранение и повторное использование старогодных материалов верхнего строения пути. Для осуществления всех поставленных на 2016 год задач и обеспечения безопасности движения поездов, перевозки пассажиров и грузов в условиях перехода к весенне-летнему сезону необходимо приобрести 11 500 железобетонных шпал для производства капитального ремонта 6 км пути; 20 000 железобетонных шпал — для ремонта текущего содержания пути. Также требуется продолжить приобретение деревянных шпал, удлиненных шпал, стрелочного и мостового бруса, рельсов и стрелочной продукции. Трудовые коллективы путевого хозяйства железной дороги Молдовы смотрят с надеждой и уверенностью в будущее, полны решимости осуществить планы ремонта объектов путевого хозяйства в 2016 году. В эти задачи входит: капитальный ремонт 6 км пути — ПЧ-1 (ст. Вистерничень путь №1); ПЧ-3 — 78-79 км перегона Яргара—Прут-1, 88-89 км перегона Злоць—Чимишлия; ПЧ-5 — ст. Столничень путь №1, 57 км перегона Катраны—Хилиуць, подъемочный ремонт 5 км, смена 88 комплектов переводных брусьев деревянными, ремонт искусственных сооружений и земляного полотна на 6 млн леев и другие виды ремонта на сумму 4 млн леев. Общая стоимость работ составит 36 млн леев.

Что, по Вашему мнению, Петр Александрович, поможет коллективу службы пути справиться с возложенными обязанностями, несмотря на имеющиеся серьезные трудности в обеспечении производственного процесса?

— Несмотря на то, что все сложнее и сложнее становится содержать путь, учитывая, что в большей степени ремонт производится старогодными материалами, специалисты всех пяти ПЧ применяют свой богатый опыт для обеспечения безопасного движения поездов. Однако нельзя сбрасывать со счетов дефицит кадров. На мой взгляд, в первую очередь необходимо обучить и укомплектовать околоти дорожных мастеров, бригадирами пути, монтерами пути, операторами дефектоскопных тележек, создать условия и обеспечить меры по предупреждению и профилактике про-



Петр Александрович, поскольку первый месяц весны перешагнул за «экватор» и принес с собой не только возрождение природы, но и новые заботы путевого хозяйства Молдавской магистрали, расскажите, пожалуйста, о том, какие ведутся работы в этот ответственный период года — переход от зимнего к весенне-летнему сезону?

— Во всех пяти дистанциях пути CFM 14 марта с.г. начался генеральный весенний комиссионный осмотр путевого хозяйства. Его цель — своевременное выявление и устранение неисправнос-

тей, осуществление необходимого комплекса мер по повышению надежности пути и искусственных сооружений для обеспечения устойчивой работы в летний период. С этой ответственной задачей успешно справляются работники всех наших филиалов, в которых трудятся 1,8 тысячи человек различных специальностей, обслуживающих 1757 километров пути. Выявленные в результате осмотра неисправности устраняются незамедлительно. Наши специалисты всегда помнят о том, что устойчивая работа путевого хозяйства в решающей степени зависит от своевременного проведения капитального, среднего, подъемочного ремонта и текущего содержания пути, искусственных сооружений и земляного полотна в соответствии с действующими нормативами, что обеспечивает безопасность движения поездов. Весенний комиссионный осмотр пяти дистанций пути завершится 30 апреля с.г.

Какие работы предстояли этому серьезно профессиональному экзамену?

— Прочным фундамен-

топрийтий по экономии электроэнергии, воды и газа. Систематически анализируется их расход на предприятиях, своевременно производится проверка приборов учета, принимаются меры по устранению недостатков. Не допускается нерациональное включение осветительных приборов, станочного оборудования без наличия производственной необходимости. На железнодорожных переездах наружное освещение включается только во время прохода поезда через переезд. Ежегодно после проведенного капитального ремонта пути уменьшается количество километров на деревянных шпалах, которые однако еще остаются на 33 % главных путей и 68 % станционных. 40 % из них — негодные. Из-за снижения поступления деревянных шпал путевцам приходится на текущем содержании пути для разрядки кустовой гнилости укладывать вручную железобетонные шпалы.

Каковы планы работы хозяйства по подготовке к летним пассажирским перевозкам?

— Как и в предыдущие годы, непременным будет и нынче выход пути из зимних условий и подготовка его к летним перевозкам. Основная задача путейцев-эксплуатационников — обеспечить безопасный пропуск поездов с максимальным использованием ресурсосберегаю-

щего производственного травматизма, сохранению жизни и здоровья человека. Хотя эта работа ведется постоянно, необходимо повысить ее эффективность. В прошлом году в ДТШ прошли обучение 7 дорожных мастеров, 30 бригадиров пути, 21 стропальщик, 6 машинистов мотовозов, 7 машинистов мостовых и козловых кранов, 4 газозлектросварщика, 5 машинистов снегоуборочных машин, 3 бензопильщика. С начала нынешнего года в ДТШ прошли повышение квалификации 5 стропальщиков и обучаются 5 дорожных мастеров. Однако нет предела совершенству. Эту работу будем продолжать и далее. Ведь именно профессионализм рабочих кадров, их преданность железнодорожному делу помогают справляться с трудностями и гарантируют главную нашу общую обязанность — обеспечение безопасности движения на Молдавской магистрали вопреки всему. Так было и так будет: железнодорожный путь — безопасный путь.

Беседовала
Лилиана НИКИФОРОВА

Фото Юрия КОЗЛОВА

НА СНИМКАХ: монтеры пути и путевая техника производят плановые работы.





■ ДОРОЖНАЯ КАРТА ЭКОНОМИИ

Мера вынужденная, но необходимая

В морщинистой коже ствола старого явора, раскинувшего свои ветви рядом с административно-бытовым зданием Окницкого оборотного локомотивного депо, — термометр.

— Измеряете температуру окружающей среды? — поинтересовался я у дежурного, снимавшего с него и записывавшего в специальный журнал показания.

— Конечно, причем с регулярностью, — ответил тот. — Это необходимо для того, чтобы знать, в какой степени осуществлять прогрев дизельных двигателей тепловозов.

И в самом деле, холода, какими бы они ни были — сильными или слабыми, привносят в работу локомотивщиков нашей железной дороги дополнительные хлопоты. Дело в том, что с понижением температуры воздуха даже в относительно теплом марте применяемое в тепловозах дизельное топливо становится густым и вязким, из-за чего затрудняется, а то и вовсе невозможна его дальнейшая подача на форсунки двигателя. Более того, из топлива выкристаллизовывается парафин и забивает фильтры, которые впоследствии трудно, а порой невозможно очистить. Вот почему не остается ничего другого, как периодически прогревать двигатели тепловозов, находящихся в отстое под открытым небом или в неотапливаемых помещениях.

Предусмотрены соответствующие нормы дополнительного расходования горючего на эти цели. Например, для магистрального тепловоза 2ТЭ10Л при температуре окружающей среды -5 градусов по Цельсию такой расход не должен превышать 12 литров в час, при 0 градусов — 8 литров, +1 — 7,2 литра, +5 — 4 литра. Последнее — верхний температурный предел, после которого с

дальнейшим атмосферным потеплением топливо перестает терять свои физико-химические свойства и больше не нуждается в прогреве.

Данный метод сохранения в работоспособном состоянии тепловозов и дизельного топлива в них при пониженных температурах воздуха является традиционным и на других железных дорогах СНГ. Однако в последнее время некоторые локомотивные депо соседних дорог начали применять в своей практической деятельности, направленной на экономию дорогостоящего дизельного топлива, более эффективные способы. Речь идет, в частности, об использовании автономной системы предпускового подогрева на базе приспособлений серии Thermo коммерческой фирмы WEBASTO из Германии.

Конструктивную основу новшества составляет жидкостный электрический отопительный прибор мощностью от 23 до 35 киловатт электроэнергии, специально оптимизированный для применения на локомотивах. Он монтируется внутри тепловоза таким образом, чтобы нагревать жидкость, которая принудительно прогоняется по всей системе охлаждения двигателя при помощи высокопроизводительного циркуляционного насоса. Насос входит в комплект заводской поставки. Нагретая жидкость передает тепло блоку двигателя. Специальные датчики контроля обеспечивают необходимый режим нагрева и поддержания температуры дви-

гателя в заданных параметрах. Достоинство метода в том, что, как показывает его применение, расход дизельного топлива на холостых оборотах снижается в сравнении с обычным прогревом двигателя почти в 6,5 раза. А техническое масло вообще не расходуется.

Среди других выработанных практикой резервов сокращения расхода топлива на подогрев двигателей — организация отстоя тепловозов в закрытых помещениях, где имеется отопление от котельной, или вмонтирование в систему охлаждения электрических ТЭНов. При отстое также возможно временное объединение системы охлаждения тепловоза с теплосетью зимнего обогрева помещений через теплообменник или напрямую. Интересна схема, при которой система охлаждения одного тепловоза с работающим двигателем соединена с системами охлаждения других локомотивов, двигатели которых заглушены.

Вариантов, словом, много. И выбор самого оптимального из них зависит от конкретных условий эксплуатации тепловозного парка. Однако в любом случае преследуется единая цель — эко-



Фото Юрия КОЗЛОВА

номия энергоресурсов, потребляемых в холодную пору года на обеспечение горячего простоя тепловозов. Такой подход способствует сокращению затрат и ведет, соответственно, к снижению себестоимости перевозок.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКЕ: прогрев тепловоза в Окницком оборотном локомотивном депо.

■ КРУПНЫМ ПЛАНОМ

Верность любимому делу

Когда шесть лет назад уходил на заслуженный отдых дорожный мастер околота №3 Василий Андреевич Ревецкий, у руководства Бэлцкой ПЧ не возникло затруднений с подбором кандидатуры его преемника. На ответственную должность без колебаний был назначен Анатолий Олейник. Все свидетельствовало в пользу именно этого специалиста: технически грамотен, обладает организаторскими способностями, исполнительен. Да и живет рядом с железной дорогой, что немаловажно...

Время показало, что выбор оказался верным. При Анатолии Ивановиче околота продолжает оставаться одним из лучших в дистанции пути, несмотря на то что обслуживаемый участок давно не знает капитального ремонта, остро не хватает материалов — балльность здесь полностью соответствует требованиям безопасности движения.

— Путейское дело никогда не было легким, и многое зависит от настроения людей в оранжевых жилетах, — объяснил дорожный мастер. — Мне в этом отношении повезло, потому что в коллективе сложился здоровый кадровый костяк, на который всегда можно опереться в реализации поставленных производственных задач. Собираясь вместе, обсуждаем, что необходимо сделать, на что обратить особое внимание, какие внутренние резервы задействовать. В создавшихся условиях приходится полагаться в первую очередь на неусыпный контроль за состоянием пути, чтобы в случае выявления неисправностей оперативно устранять их; на текущие ремонты. Если дистанция пути выделяет очередную партию шпал, с чем нынче, конечно, туговато, то усилия концентрируем на разрядах очагов кустовой гнилости. Прошлым летом выезжали на помощь соседнему околоту, приняв участие в капитальном ремонте отрезка пути на перегоне Хилиуць—Катранык.



Анатолий ОЛЕЙНИК,
дорожный мастер околота №3

Когда беседуешь с Анатолием Ивановичем о проблемах околота, то ощущаешь в каждом его слове неравнодушие, горячее стремление улучшить положение дел. И это неудивительно. Ведь он из тех, для кого работа всегда была и остается на первом месте. Закончился, скажем, рабочий день, работники ушли по домам, а дорожного мастера

можно видеть шагающим по путям с шаблоном в руках. Проверяет, замеряет ширину колеи, делает соответствующие записи в блокноте.

Лучшие трудовые качества передались, можно сказать, по наследству. В довоенное время маховой подбойкой орудовал еще дед. Позже путейцем работал отец, ставший примером для трех сыновей. Самый старший Дмитрий был долгое время главным инженером дистанции пути. Борис вложил немало сил в подготовку будущих специалистов путейской отрасли в стенах технического колледжа железнодорожного транспорта. А младший Анатолий пришел на железную дорогу в 1974 году. Начинать на этом же околоте в восемнадцатилетнем возрасте, пока не призвали на армейскую службу. Вернулся сюда же после демобилизации. В ту пору дорожным мастером был Виктор Яковлевич Кожухарь, который очень помог в профессиональном становлении. В приобретении путейского опыта многое дала последующая работа в составе СМП-211 на строительстве железнодорожной ветки Рэуцел—Глодень. Там применялась современная техника, возникали неординарные, требовавшие творческого подхода ситуации из-за сложного рельефа местности, что только закаляло.

Время идет, проверяя каждого человека на прочность. Анатолий Иванович держит с достоинством свой жизненный экзамен, оставаясь верным выбранному однажды и на всю жизнь путейскому делу.

Владимир СЕВЕРНЫЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Профсоюзный комитет Администрации железной дороги Молдовы и коллектив службы инжиниринга и энергоэффективности сердечно поздравляют с днем рождения начальника службы **КИТОРОАГЭ Алексея Андреевича.**

*Коллега, тебя поздравляем!
Добра и удачи желаем.
Пусть сбудется многое в жизни,
Не будет ни бед, ни обиды,
Приходит с небес благодать!
Счастья, здоровья хотим пожелать!*

Администрация и профсоюзный комитет станции Унгень сердечно поздравляют со знаменательной датой — **ШЕСТИДЕСЯТИЛЕТИЕМ** — заместителя начальника станции Унгень **БАЛИЦКОГО Валерия Станиславовича.**

*В этот день юбилейный, прекрасный
Мы хотим от души пожелать
Только радости, долгих лет жизни,
Огорчений и горя не знать.
Ведь Ваш возраст лишь опыт приносит
И нисколько не старит Вас он,
Ведь для Вас это вовсе не осень,
Это бархатный жизни сезон.*

Коллектив ЭЧС-2 Унгень поздравляет с ЮБИЛЕЕМ заместителя начальника станции Унгень **БАЛИЦКОГО Валерия Станиславовича.**

*Мы все хотим, без исключения,
Вам всяких всячин пожелать:
Удачи, счастья и везенья,
И никогда не унывать.
Чтоб выпадал билет счастливый,
Чтоб отпуск не был Ваш дождливым,
Больших успехов на работе
И у начальства быть в почете!*

Коллектив ЭЧС-2 Унгень поздравляет с днем рождения начальника ДЭЛ **МАСАЛЫКИНА Сергея Анатольевича.**

*Пусть этот день красивым будет, ясным,
Пусть счастье не обходит никогда,
Пусть будет настроение прекрасным,
Желанья пусть сбываются всегда.*

Коллектив ЭЧС-2 Унгень поздравляет с ЮБИЛЕЕМ заведующую складом ЭЧ-1 **ГОРБАТЕНКО Жанну Николаевну.**

*Прекрасный, элегантный возраст
И предстоящий юбилей.
Вам — шестьдесят, и эту дату
Отметить нужно поскорей.*

Администрация, профком и весь коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляют с ЮБИЛЕЕМ заведующую складом ЭЧ-1 **ГОРБАТЕНКО Жанну Николаевну.**

*Сегодня день рождения твой,
А сколько стукнуло — неважно.
Ты будь все время молодой,
Ведь жизнь дана нам лишь однажды!*

Администрация, профком и весь коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляют с днем рождения начальника ДЭЛ **МАСАЛЫКИНА Сергея Анатольевича.**

*Желаем в жизни только счастья,
Удачи, смеха, радости, тепла!
Пусть стороной обходят все ненастья,
А рядом будут добрые друзья!*

Коллектив и администрация Басарабьяской дистанции электроснабжения поздравляют с 25-летием электромонтера **БАРЛАДЯНА Виталия Викторовича.**

*Пусть будет полон счастья дом,
В котором ты живешь.
Пусть будет чист и ясен путь,
Которым ты идешь.
Удача спутницей твоей
Пусть станет навсегда
И жизненный осветит путь
Счастливая звезда!*



■ СЛОВАРЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

Профессиональные термины работников станций и пассажирской службы

(Продолжение. Начало в №2 «ЖМ»)

Аннулирование проездного билета	— a anula un bilet de tren
Багажное отделение	— compartiment de bagaje
Бесплатный провоз багажа	— scutire de taxe pentru bagaje
Бесплатный проезд	— călătorie gratuită
Билет на свободный проезд в любом направлении	— bilet în alb (valabil pretutindeni)
Билетная касса	— ghișeu de bilete
Билетный кассир	— casier
Билетный контролер	— controlor de bilete
Билет со скидкой 50 %	— bilet cu jumătate de preț
Бронирование мест	— rezervare de locuri
Воинская касса	— ghișeu pentru militari
Выдача проездного билета	— emiterea unui bilet de călătorie
Вход на перрон (контроль билетов)	— intrare la peron (verificarea билетelor)
Дежурный по станции	— impiegat de mișcare
Договор о перевозке багажа	— contract de transport a bagajelor
Доставка билетов на дом	— livrarea билетelor la domiciliu
Железнодорожная станция	— stație feroviară

Железнодорожный вокзал	— gară feroviară
Зал ожидания	— sală de așteptare
Извещение о прибытии поезда	— anunț de sosire a unui tren
Касса брони	— ghișeu pentru locuri rezervate
Комбинированный билет прямого сообщения	— bilet direct cu călătorie combinată
Контра дежурного по станции	— birou al impiegatului de mișcare
Начальник поезда	— șef de tren
Отказаться от продолжения поездки	— a abandona (a anula un parcurs)
Пассажиоборот	— călători transportați
Пассажироское купе	— compartiment de călători
Пересадка пассажиров	— transbordarea pasagerilor, călătorilor
Поездная бригада	— personal de însoțire a trenului (echipa unui tren)
Посадка пассажиров	— imbarcarea pasagerilor, călătorilor
Предварительная регистрация багажа	— înregistrare prealabilă a bagajelor
Предварительные кассы	— ghișee prealabile

(Продолжение следует)

СЛОВО ОБ УЧИТЕЛЕ



**РУСНАК
Борис Спиридонович**

19 апреля 1933 г. — 23 февраля 2016 г.

Борис Спиридонович Руснак начал свою деятельность в качестве главного врача дорожной СЭС в 1980 году. Как организатор, имеющий за плечами большой опыт работы, он сформулировал цели и задачи реформирования и развития санитарно-эпидемиологической службы железной дороги, выделил основные принципы формирования подразделений санэпидслужбы, обеспечил подготовку кадров по железнодорожной медицине как в республике, так и при МПС, усилил процесс развития научно-практической базы дорожной СЭС.

Основными направлениями деятельности Бориса Спиридоновича стали охрана территории РМ от заезда и распространения контактиозных заболеваний; обеспечение санитарно-эпидемиологического благополучия на объектах; координация деятельности по ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, возникших на железнодорожном транспорте; сохранение и дальнейшее развитие системы охраны труда железнодорожников; оздоровление условий их труда и быта; профилактика профзаболеваний; улучшение обслуживания пассажиров; решение вопросов экологического аспекта на железной дороге. С приходом Бориса Спиридоновича в дорожную СЭС была изменена организационно-штатная структура, открыты новые отделения и лаборатории.

Детищем Бориса Спиридоновича впервые в дорожных структурах стала организация вагонов-лабораторий: бактериологического, радиологического и санитарного. Обладая большими организаторскими способностями и талантом предвидения будущего медицины, Борис Спиридонович еще в 90-е годы разработал концепцию и основные аспекты создания медицины транспорта.

Работать с Борисом Спиридоновичем было интересно и легко, но при этом не исключались ответственность, профессиональная грамотность и организованность.

Характеризуя человеческие качества Бориса Спиридоновича, нельзя не отметить его природное обаяние и интеллигентность, доброжелательность, ответственность и душевное отношение к коллегам, его постоянную готовность прийти на помощь в трудные минуты жизни, большую человеческую надежность.

За свою плодотворную деятельность Б.С.Руснак удостоен многих правительственных и профессиональных наград.

...Буквально за несколько дней до смерти он был полон энергии, как всегда общителен, полон планов... Очень жаль, что Борис Спиридонович ушел в Вечность так неожиданно и несвоевременно.

Александр БАРКАРЬ,
начальник Центра медицины
труда ГП «ЖДМ»

Турнир памяти Николая Марчука

Неумолимо быстро летит время. Вот уже десять лет прошло с тех пор, как не стало **Николая Павловича Марчука** — Почетного железнодорожника, бывшего начальника Унгеньского железнодорожного узла и станции Унгень, рано ушедшего в мир иной. Много хороших дел оставил он после себя, всего и не перечислить. Наряду с производственными делами он много внимания уделял физической культуре и спорту: в коллективах подразделений и на узле регулярно проводились спортивные соревнования, были созданы команды «Локомотив» по футболу, баскетболу, волейболу, настольному теннису. Достаточно вспомнить, что волейбольная команда «Локомотив» Унгень в его бытность становилась серебряным призером Чемпионата Республики Молдова и отстаивала честь страны в играх Кубка европейских чемпионов.

В память об этом прекрасном руководителе на станции Унгень традиционно проводят ежегодные турниры по настольному теннису. Не стал исключением и нынешний год. В соревнованиях приняли участие 25 спортсменов.

Вначале все организованно посетили могилу Николая Павловича, возложили венок от имени коллектива, которым он руководил долгие годы. Много добрых слов прозвучало в его память из уст начальника узла Андрея Семенюка, начальника станции Сергея Димитраки, заместителя началь-



ника станции Валерия Балицкого, ревизора Василия Ковальчука, старшего мастера ППВ Андрея Форфанюка и председателя профкома станции Галины Сырги.

Затем в спортивном зале локомотивного депо ст.Унгень начались сами соревнования, которые принесли следующие результаты: **первое место** занял сварщик ППВ Елисей Шупарский, **второе** — главный инженер станции Федор Стогний, **третье** — слесарь ППВ Сергей Старчук.

Завершились соревнования награждением победителей. Председатель профкома Галина Сырга вручила спортсменам заслуженные награды, пожелала всем участникам соревнований успехов как в спорте, так и в труде.

Валерий АЛЕКСАНДРОВ,
главный судья соревнований

НА СНИМКАХ:

1. Участники турнира посетили могилу Николая Павловича Марчука.
2. Победители турнира; справа — председатель профкома Галина Сырга.

Фото Александра ЛИННИКА

