

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ



N 33 (5903) 10 ноября 2016 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

CFM готовится к холодам

В понедельник, 7 ноября 2016 года, генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий ТОПАЛА провел утреннее оперативное совещание, на котором были обсуждены актуальные вопросы организации перевозочного процесса, обеспечения безопасности движения, охраны здоровья и безопасности труда.



Успеть подготовить дорожное хозяйство к зиме — задача №1

Выслушав информацию руководителей причастных служб о состоянии дел в подведомственных хозяйствах, Юрий Константинович нацелил присутствующих в студии на выполнение текущих задач по подготовке Молдавской магистрали к работе в зимний период нынешнего и нового 2017 года.

А задачи, согласно приказу генерального директора, определены каждому дорожному хозяйству с тем, чтобы вся железнодорожная инфраструктура функционировала в холодный период года бесперебойно. Анализируя ход выполнения

программных предпринятых установок, следует отметить, что CFM к зиме готовится основательно. Конечно же, не без проблем, связанных с ее нелегким экономическим положением.

Активно работает специально созданная дорожная комиссия под руководством Сергея Томши, заместителя генерального директора по инфраструктуре и тяговому подвижному составу. К Сергею Петровичу стекается вся дорожная информация, связанная с подготовительными зимними работами, для дальнейшего ее обсуждения с руководителем магистрали и принятия конкретных мер в решении имеющихся вопросов.

Особое внимание при подготовке магистрали к устойчивой работе в зимний период уделяется состоянию железнодорожного пути. Проведена комиссия по проверке технического состояния подъездных путей на балансе ПЧ. Произведено распределение стрелочных переводов для очистки от снега, находящихся в зоне ответственности железнодорожных филиалов по всем станциям магистрали. Разработан план снегоборьбы, мероприятия по предупреждению сходов подвижного состава при ухудшении погодных условий и возникновении перерыва в движении поездов. Расписаны схемы расстановки персонала,

снегоуборочной техники. Продолжается поставка на станции отопительных материалов, обеспечение филиалов зимними видами спецодежды, для того, чтобы вовремя, до наступления холодов, выдать работникам железной дороги теплую одежду и обувь. Это мероприятие сопряжено с известными трудностями материального характера. По приказу руководства дороги в хозяйстве Центра по ремонту вагонов объявлен ежегодный предпринятый месячник по оздоровлению тормозного оборудования вагонов приписного парка CFM, направленный на профилактику отказов технических средств. Вагоны, которые находятся в отстое, попадают на ремонтные пути текущего и отцепочного ремонта в ПТО, ПКТО, где проводится ревизия, полностью осматривается подвагонное тормозное оборудование и пр. На настоящий момент проверены и готовы к безотказной эксплуатации 483 вагона. Проводится соответственно и инструктаж со слесарями. До их сведения доводятся особенности технического обслуживания авторемонтного оборудования в зимних условиях. В локомотивном хозяйстве полным ходом идут комиссионные осмотры по подготовке к зиме подвижного состава и депоовского хозяйства.

Согласно утвержденному генеральным директором плану работы дорожной комиссии, в ноябре продолжатся ее заключительные заседания. Очередное заседание комиссии под руководством Сергея Томши состоялось 8 ноября 2016 года. На ней был рассмотрен ход подготовки к зиме хозяйств движения, службы тяги, Центра по ремонту локомотивов и Центра по ремонту вагонов. Следующие заседания намечены на 10 и 15 ноября т.г. Подробно о них будет опубликован отдельный материал в ближайшем номере отраслевой газеты.

Завершающим общедорожным мероприятием по подготовке Молдавской магистрали к зимнему периоду работы будет традиционный осенний комиссионный осмотр дорожного хозяйства руководителем магистрали.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА

ОХРАНА ЗДОРОВЬЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ ТРУДА

Аттестован — значит вооружен знаниями

На ГП «ЖДМ» продолжается обучение руководителей рабочих мест, специалистов и представителей работников в области охраны здоровья и безопасности труда, предусмотренное Законом РМ «Об охране здоровья и безопасности труда» (ст. 17, п.7) за №186.

После Окниццы важное мероприятие прошло на Бэлцком железнодорожном узле. Оно вызвало в трудовых коллективах столь значительный интерес, что количество желающих прослушать курс лекций на злободневную тему

превысило заявленное ранее число в 130 человек. От одной лишь дистанции пути присутствовали 64 специалиста. И это вполне объяснимо. Наши железнодорожники, какой участок ни возьми, в последнее время все больше проникаются осознанием важности лучшего овладения знаниями по предупреждению случаев травматизма на производстве.

Актовый зал ПЧ-5 собирал представителей местных предприятий и линейных станций в течение четырех дней. Работники службы защиты и предупреждения магистрали — ведущий инженер Владимир Райко и специалист первой категории

Штефан Буга — излагали учебный материал, как и прежде, оперируя примерами из практики. Было показано несколько видеороликов на соответствующую тему. По завершении обучения слушатели прошли необходимую аттестацию.

Подобные занятия с охватом обучением раз в три года руководителей рабочих мест, специалистов и представителей работников организовываются службой защиты и предупреждения уже длительный период. Отказ в этом деле от платных услуг Государственной инспекции по труду позволил сэкономить для дорожного бюджета только по Бэлц 78 тысяч леев, что нема-

ловажно в условиях нынешних финансовых трудностей.

Несколько слов о тех, кто проводит занятия. Владимир Райко трудится на транспорте 26 лет после окончания Кишиневского строительного техникума по специальности «Промышленное, гражданское и сельское строительство». В службе защиты и предупреждения — с 1997 года. Трудовой стаж на транспорте выпускни-

ка Одесского железнодорожного техникума Штефана Буги — 23 года, из которых значительный отрезок времени отдан работе помощником машиниста, бригадиром ремонтного цеха и и.о. мастера Кишиневского ТЧ. В службе защиты и предупреждения — с 2010 года.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Штефана БУГИ



03/11/2016



■ В ТРУДОВЫХ КОЛЛЕКТИВАХ СФМ

Акцент на внутренние возможности

Рыночная экономика диктует отечественным железнодорожникам условия, при которых нужно ориентироваться в определяющей степени на такие ключевые показатели деятельности, как доходность и прибыль. Это хорошо понимают в коллективе станции Гиндешть, где, наряду с обеспечением безопасности движения, уделяется немало внимания поиску резервов улучшения грузовой работы.

Экономическая ситуация в обслуживаемом регионе, слов нет, непростая, но, как отметил в беседе с корреспондентом ДС Валерий Тишко, в нынешнем году, наконец, наметилась тенденция роста погрузки и выгрузки. Если за весь 2015 год эти показатели составили соответственно 77 и 284 вагона, то уже за девять месяцев нынешнего — 49 и 252 вагона. С учетом времени, оставшегося до конца декабря, и поданных экономическими агентами заявок, объемы перевозки превысят прошлогодний уровень.

— Определенную долю оптимизма вселяет, в частности, то, что, например, наш главный и постоянный клиент в лице предприятия «Alfa Nistru» из Сорок погрузил за девять месяцев на 17 вагонов больше, чем за соответствующий период прошлого года, — сказал Валерий Андреевич. — Партии произведенной им консервной продукции находят устойчивый потребительский спрос в Беларуси, России, Казахстане и даже в Монголии. У станции также появился клиент, который уже выгрузил 30 полувагонов щебня для ремонта автодорог, а до конца ноября он выгрузит в общей сложности 170 полувагонов. Другие экономические агенты выгружают минеральные удобрения, сжиженный газ.

Ведутся переговоры с коммерческой фирмой «Segeale-Flog» о налаживании погрузки зерновых. Для этого она должна отремонтировать находящийся на ее балансе подъездной путь, чтобы можно было подавать под погрузку зерновозы. Ей предоставлена информация о том, сколько конкретно, согласно техническим условиям, необходимо шпал, чтобы разрядить очаги кустовой гнилости. Решение вопроса пока сдерживает то обстоятельство, что на предприятии происходит частичная смена руководства. Могла бы перевозить зерно железнодорожным транспортом в направлении дунайских портов и фирма «Argotax», чей подъездной путь находится по договоренности на обслуживании у наших путейцев. Одно время ее специалисты даже задумали провести эксперимент по загрузке зерна в контейнеры — без снятия с железнодорожных платформ. Было изготовлено специальное приспособление. Однако впоследствии от сотрудничества с железной дорогой отпугнули повысившиеся тарифы, заставив перейти на использование большегрузного автотранспорта. Теперь железнодорожникам приходится искать пути для восстановления с клиентом утраченного доверия. Хочется верить, что благодаря новой, более гибкой тарифной политике ГП «Железная дорога Молдовы» во главе с генеральным директором Юрием Топала компромисс будет достигнут.

Своевременно и грамотно оформляя документацию, специалисты товарной конторы станции стараются поддерживать на должном уровне деловые контакты с экономическими агентами. Не возникает проблем с выделением, подачей на фронт погрузки-выгрузки подвижного состава. Следует отметить прежде всего труд товаро-билетных кассиров Марии Столяровой и Натальи Гуменной, старшего приемосдатчика Владимира Виклюка. Немалую помощь оказывает коммерческий ревизор участка Виктор Урсаки.

Наметившееся оживление грузовой работы требует улучшения содержания станционного путевого хозяйства, однако из имеющихся здесь четырех путей два закрыты для движения и проведения маневровых операций по причине кустовой гнилости шпал. Поэтому я заинтересовался у ДС, намечаются ли какие-либо положительные подвижки в решении наболевшей проблемы.

— Открытие путей позволило бы проводить маневровые операции с меньшими затратами, что очень важно в нынешних условиях, — сказал он. — Мы уже поставили перед путейцами вопрос о ремонте и открытии пути №2. Бэлцкая ПЧ получила недавно большую партию новых железобетонных шпал, из которых вполне можно выделить небольшую часть для разрядки угрожающих на станции безопасности движения очагов кустовой гнилости.

Теперь о безопасности движения. Коллектив станции стремится работать без нарушений. С целью совершенствования теоретических знаний и практических навыков регулярно проводятся технические занятия согласно тематическому плану. Обязателен разбор случаев, допущенных на других участках магистрали. Начальник станции организует внеплановые проверки, в том числе ночные.

Серьезным испытанием для всех стала сильная буря, принесшая в одну из летних ночей немало бед жителям данной местности. У пульта дежурила ДСП Светлана Поповски. Когда из-за порыва проводов пост ЭЦ оказался обесточенным и без связи, железнодорожница не растерялась. Проявив оперативность, она известила по мобильному телефону о случившемся начальника станции. Нужно было организовать пропуск двух поездов в ручном режиме. И Валерий Тишко, вооружившись фонарем, отправился к стрелкам. Сбоев в движении, благодаря предпринятым усилиям, не возникло. А когда рассвело, можно было видеть беды, которые натворила буря. В поселке оказались вывороченными из земли с корнями многие тополя. Была завалена сломанными ветвями деревьев станционная территория. Во главе с ДС ее расчисткой занялись старший приемосдатчик Владимир Виклюк и его супруга — станционный работник Вера Виклюк, товаро-билетный кассир Наталья Гуменная. Над устранением последствий стихии трудились и другие специалисты участка. Речь идет, в частности, о работниках СЦБ под руководством старшего электромеханика Виктора Мельника из ШЧ-3, прибывшей из Бэлць бригаде энергетиков ЭЧ-3. Положение



ДС Валерий Тишко



На станции Гиндешть



ДСП Татьяна Карбуне



Товаро-билетный кассир Мария Столярова

осложнялось тем, что в районе одной из горловин станции буря свалила пять опор РЭСа. Как раз под железнодорожной линией электропередачи. Пришлось восстанавливать также опору, упавшую рядом со складом консервной продукции. В конце концов станция заработала вновь в нормальном режиме.

Неплохо проявил себя коллектив в подготовке к работе в холодное время года. Здесь привыкли полагаться в важном деле прежде всего на себя. Не ожидая приезда строителей, работники покрасили сами трубу газопровода, чтобы не ржавела и имела нормальный эстетический вид. Отремонтированы скамейки на перроне. Собранные после бури ветви деревьев аккуратно складированы и в случае необходимости могут быть использованы в качестве топлива зимой, тем более что сохранены две резервные печи. В непосредственной близости со зданием поста ЭЦ буря сломала толстую ветвь растущей липы, а вот крыша, несмотря на то, что буквально рядом на многих домах сорваны листы шифера, ничуть не пострадала. Вот что значит добротный ремонт, выполненный несколько лет назад строителями Бэлцкого прорабского участка НГЧ!

Осознавая трудное экономическое

положение магистрали, коллектив стремится к экономии. В зимние периоды природный газ расходует в строгом соответствии с температурой окружающей среды. Перронное освещение включают в темное время суток лишь по прибытии поездов. Ежемесячно потребляется не более 0,7 кубометра воды, которая из-за отсутствия колодца подается с поселковой водоканчки. Рыть собственный колодец на территории станции не имеет смысла, так как водоносный слой залегает на глубине более 60 метров. К тому же, к нему нужно пробиваться сквозь толщу твердых пород.

Несколько слов о начальнике станции. Валерий Тишко окончил Бэлцкий технический колледж железнодорожного транспорта. На железной дороге — с 2000 года. Прошел хорошую практическую обкатку в качестве ДСП станции Гиндешть. В ответственную должность вступил, согласно приказу генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы», 24 августа 2014 года. Очень важно, что ему, как руководителю, удается сохранять в коллективе крепкие трудовые традиции, сложившиеся в предыдущие годы.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА

По пути инновационного развития

Предупреждения для машинистов в специальном планшете, локомотивы с регистраторами и другие интересные инновации в области тягового подвижного состава были представлены на выставке, организованной недавно на базе Южной железной дороги АО «Укрзалізниця». Они показывают, что можно отойти от кипы бумаг, например, об ограничении скорости движения, выдаваемых локомотивным бригадам для каждого участка магистрали.

Система БЛК — программно-аппаратный комплекс, разработанный на основе электронного планшета «Samsung Galaxy Tab 3», позволяет получать в режиме реального времени бланки предупреждения, а так-

же электронный натурный лист. С помощью новшества машинист контролирует расписание движения поезда и участковую скорость. Помимо этого, он может воспользоваться непосредственно в рейсе заранее определенными логическими схемами обнаружения и устранения возможных или наступивших неисправностей локомотива. А также в случае необходимости еще раз просмотреть на мониторе схемы станций, расположенных на тяговом плече, ознакомиться с действующими здесь конкретными ограничениями по скорости, вплоть до каждого пикета. В объемной виртуальной памяти комплекса сохраняется вдобавок немало информации касательно служебных инструкций

и приказов по обеспечению безопасности движения и регламентированию работы.

На выставке вызвал немалый интерес практиков тепловоз 1989 года заводского выпуска. Рационализаторы оснастили машину портативными мобильными видеорегистраторами для записи изображения и движения в ходе эксплуатации. Зафиксированная информация архивируется и может быть использована при расследовании обстоятельств возможных дорожно-транспортных происшествий. Такие устройства установлены не только в кабине, но и в дизельном помещении.

Было продемонстрировано действие модернизированного устройства, с помощью которого можно лучше контролировать расходование дизельного топлива маневровыми тепловозами ЧМЭЗ.

(Газета «Магістраль»)



■ НА КОНТРОЛЕ — ПОДГОТОВКА К ЗИМЕ

ТЧ-3: программа успешно выполняется

Традиционно в локомотивном депо Басарабяска, которым руководит Владимир Чобан, к работе в холодное время года начинают готовиться еще летом. Созданная комиссия из главных специалистов предприятия во главе с главным инженером депо Романом Чавдарь, составила «Программу мероприятий по подготовке хозяйства депо к работе в осенне-зимний период 2016-2017 гг.». Намеченное успешно выполняется.

До 3 октября т.г. в ТЧ-3 были завершены работы по укомплектованию бригады по снегоборьбе и укомплектованию депо прогревальщиками для обеспечения прогрева в зимний период тепловозов и дизель-поездов; к машинистам-первозимникам прикреплены опытные помощники. К этой же дате было запланировано обеспечить работников депо зимней спецодеждой и спецобувью согласно нормам; проанализировать повторно с локомотивными и ремонтными бригадами, особенно с перевозимыми, случаи отказов тепловозов и дизель-поездов за прошлые зимы, изучить инструктивные указания по подготовке к зиме хозяйства; установить снегозащитные ус-



Фото Юрия КОЗЛОВА

тройства ТЭД, заслонки диффузоров шахты холодильника перевести в положение обогрева дизельных помещений; заготовить уплотнительный материал (мешковину, картон, стекло, войлок). Комиссионно проверить готовность к работе в

зимних условиях теплотрассы, водопровода к топливному складу, домов отдыха локомотивных бригад на станциях Басарабяска, Кэинарь, Етулия, Кахул и Джурджулешть, склада топлива, исправность раздаточных устройств; установить

ограждения на раздаточные колонки; поставить уплотнительную резину на раздвижные ворота ПТО локомотивов. В ТЧ-3 делают все возможное, чтобы завершить заготовку необходимого количества песка, смазочных материалов на складе топлива; ревизию автотранспорта депо; подготовку снегоуборочного инвентаря; изготовление утеплительных валков на ворота депо, ангара ПТОЛ, проверку остекления окон и дверей помещений. Повышенное внимание уделяется обучению по охране здоровья и безопасности труда и занятиям с железнодорожниками по работе в зимних условиях.

В ТЧ-3 постоянно поддерживается неснижаемый запас запчастей, материалов, отремонтированных секций радиаторов калориферов. На каждом ТО-2 обеспечивается контроль за работой оборудования подачи песка, САРТ, гребнемазываетелей; за состоянием элементов снегозащиты ТЭД. До 17 октября т.г. в локомотивном депо Басарабяска были обеспечены углем подразделения станций Кэинарь, Етулия, Джурджулешть и ВП-2; проведены межсезонное обслуживание имеющейся техники, ревизия и проверка систем отопления вагонов и нагревателей на кранах. Завершающим аккордом выполнения Программы станет проведение осеннего комиссионного осмотра тепловозов и базы запаса и отстоя ТПС, работы калориферов в кабинках машинистов; проверка состояния утеплительных матов, окон и дверей тепловозов; укомплектование и закрепление локомотивных и ремонтных бригад в соответствии с объемом перевозок и ремонтных работ.

Лилиана НИКИФОРОВА

Объект заботы — путевые сооружения

На обширном участке Бэлцкой дистанции пути находится 297 инженерных сооружений, служащих для пропуска поездов и сохранения железнодорожных насыпей в сложной по рельефу местности. За поддержание их в соответствии с требованиями безопасности движения отвечает контингент в составе 35 работников под руководством заместителя начальника предприятия Иона Морарь.

— Главная проблема заключается в том, что сооружения в основном очень старые, а проведение ремонтов в нужных объемах зачастую сдерживает острая нехватка материалов, связанная с нынешними финансовыми трудностями магистрали, — рассказал он. — Тем не менее, наши специалисты, проявив известную настойчивость, проделали немалую работу по подготовке вверенного хозяйства к холодному периоду года.

Список добрых дел можно начать, пожалуй, с железнодорожного моста на 37-м километре матеуцкого направления. Это возле села Гура-Каменчый Флорештского района. Осуществив несколько трудовых десантов, бригада во главе с мостовым мастером Сергеем Собищанским заменила 136 штук пришедшего в негодность старого мостового бруса на новый, закупленный в Беларуси. Каждый раз возникала необходимость в частичном приподнятии на определенную высоту 152-метровой рельсовой цепи, однако благодаря проявленной смекалке использования специальной техники не понадобилось, что существенно снизило затраты. Усилиями этой же бригады на еще одном мосту (27-й километр) по состоянию на начало ноября заменено 57 пешеходных тротуарных плит. Даже с ухудшением погодных условий работа может быть продолжена, если будет решен вопрос с выделением топлива для мотовоза, чтобы завозить из центральной усадьбы дистанции пути на перегон очередные партии плит.

Уделили немало внимания смене мостового бруса и в бригаде под руководством мастера Дмитрия Батюшки, дислоцирующейся по Шолдзешть. Речь идет, в частности, о таком важном объекте, как мост через реку Днестр. Здесь удалось выполнить в плановом порядке смену соответственно 72, 78 и 63 штук мостового бруса на трех пролетах. На мосту 113-го километра заменено 28 штук мостового бруса.

Нельзя не упомянуть о старом тон-

неле постройки 1893 года. Просачивание сквозь грунт воды из подземных источников и карстов, тянущихся, по предположению специалистов, с поля возле села Матеуць, привело к образованию пустот за боковыми стенками. А это требует серьезных геологических исследований, на основе результатов которых можно выработать проект проведения капитального ремонта. Но опять-таки все упирается в нехватку де-

в прошлом году таким способом были укреплены стенки порталов от 19-го до 12-го. Теперь в процессе подготовки к зиме аналогичная работа проделана на порталах под номерами 8, 9 и 10.

Организованность в ходе подготовки к зиме проявляют работники, обслуживающие земляные искусственные сооружения дистанции пути. Они занимаются очисткой от заиливания и растительности нагорных канав, очищают во-

с учетом рыночной стоимости цемента. Поэтому решили действовать по-другому: взамен установили 33 бетонных кольца с крышками. А высвобожденный камень пойдет на другие ремонтные цели. Кольца были изготовлены в цехе железобетонных изделий МП-1.

После завершения ремонта грейферного крана, находящегося на балансе дистанции пути, будут организованы скально-обвальные работы для предотвращения выпадения на рельсы камней. Они ведутся в выемках на 34 и 38 километрах, а также на участке Шолдзешть—о.п. Липчень матеуцкого направления.

Не все, однако, удалось довести до конца. На нынешний год была запланирована, например, покраска металлических частей моста на 113 километре возле тоннеля через речушку Чорна. По правилам эксплуатации такие покраски проводятся один раз в пять лет, а данный мост не знает их уже почти четверть века. К проведению важной работы готовились специалисты МП-1, имеющие опыт в этом деле, но покраску, к сожалению, пришлось пока вновь отложить в связи с нехваткой необходимых финансов. И еще. На работу мостовиков и земляников накладывают в какой-то степени негативный отпечаток трудности с организацией выездов на перегоны. Дело в том, что несколько месяцев назад был укорочен до станции Рогожень, а затем и вовсе отменен маршрут утреннего дизель-поезда из Бэлць (раньше данный поезд следовал до Матеуць). Теперь на объекты приходится добираться узловой мотрисой, но она выходит на линию нерегулярно. Да и обходится для дистанции пути даже в кооперации с другими заинтересованными предприятиями недешево.

Специалисты видят частичный выход из положения в использовании автотелетки ГАЗ – 66. Она удобна для перевозки на перегоны людей, материалов и инструмента, но в настоящее время, к сожалению, находится в неисправном состоянии. А все из-за отсутствия корзины сцепления стоимостью примерно в 600 леев. Хочется надеяться, что работникам цеха искусственных сооружений дистанции пути помогут в приобретении необходимой запчасти, тем более, что соответствующая заявка на ее приобретение в ремонтных целях подана в службу пути железной дороги еще несколько месяцев назад.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ



Фото автора

Мастер Дмитрий Батюшка, зам. начальника ПЧ-5 по искусственным сооружениям Ион Морарь, старшие работники Василий Швец и Игорь Донцу на железнодорожном мосту через реку Днестр

нег. Однако мостовики вышеупомянутой бригады не опускают руки, продолжая поддерживать инженерное сооружение всеми доступными средствами в безопасном для движения поездов состоянии. Взятая на вооружение неплохо зарекомендовавшая себя на других объектах технология инъектирования, главные достоинства которой — надежность, простота в использовании и, что приобретает особое значение в поиске резервов экономии, сравнительная дешевизна. Суть ее в том, что в отверстия, пробуриваемые в проблемных местах тоннеля, в шахматном порядке на глубину до одного метра, нагнетается под давлением чистый цементный раствор. Еще

достоки. Бригада мастера Романа Гросу выполнила на 100 метрах перегона Фэлешть—Катраник (51-й километр унгеньского направления) укладку лотков для выпуска скапливающейся во время дождей воды и устранения выплесков шпал. Еще одна укладка лотков сделана с целью беспрепятственного пропуска ливневых вод на 79-м км возле четной горловины станции Бэлць-город.

Бригада земляного полотна мастера Николая Плешки выполнила демонтаж старых смотровых колодцев на матеуцком направлении. Будучи сооруженными еще 120 лет назад из камня, они в буквальном смысле слова разваливались. Ремонт мог потребовать немалых затрат



ПОЗДРАВЛЯЕМ!



Думитру Дурнеску

Администрация Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» поздравляет с днем рождения начальника службы защиты и предупреждения **ДУРНЕСКУ Д.М.**

— Желаем имениннику крепкого здоровья, семейного благополучия и успехов на профессиональном поприще на багря Молдавской магистрали.

* * *

Администрация и профком пассажирского вагонного депо Кишинев сердечно поздравляют с днем рождения **КОТЕЛЬНИКА С.А.**, начальника депо; **КАЛУГАРЬ В.В.**, инженера по труду и зарплате; **РАЙЛЯН Ю.В.**, контрольного мастера; **МЕРЗЛЯКОВУ С.В.**, машиниста компрессорной установки; **КОМЕНДАНТА Д.И.**, мастера; **БАБАЯН Н.**, каменщика хозцеха; **АБДУЛГАНОВУ С.С.**, бригадира; с 35-летним ЮБИЛЕЕМ — мастера электроцеха подвижного состава **ГОРНЯ А.В.**

Желаем чаще улыбаться,
По пустякам не огорчаться.
Не падать духом, не болеть,
А в общем — жить и не стареть.

* * *

Администрация и профком станции Бендеры поздравляют с 60-летием — агента конторы передач **ВИШНЕВСКО-**



Сергей Котельник

ГО Д.И.; с 55-летием — агента конторы передач **НЕГРУ В.А.**

Желаем счастья и здоровья,
Улыбок, бодрости и сил,
Чтоб каждый день обычной жизни
Лишь только радость приносил!

* * *

Администрация и профсоюзный комитет локомотивного депо Бэлць от души поздравляют с прекрасными датами: с 65-летием — маляра **ТАНАСОВА С.Г.**; с

55-летием — помощника машиниста **МОРОШАН А.М.**; с 45-летием — рабочую бань **КЛИПА Л.Д.**

Хотим вам пожелать удачи,
Успехов в жизни, ярких дел,
Чтоб вы с улыбкой, не иначе,
Встречали каждый новый день!

* * *

Администрация и профсоюзный комитет вагонного депо Бэлць поздравляют с днем рождения **ИЛИЦА Н.И.**, бригадира; **СТЕФАНЦОВА И.Н.**, слесаря по оборудованию; **КУШНИР Л.В.**, заведующую складом; **ГЕРМАНА С.Д.**, мастера I категории; **ВИЕРУ Р.А.**, приемщика вагонов. Желаем уважаемым именинникам крепкого здоровья, благополучия и во всех делах успеха!

* * *

Коллектив станции Кэлэраш поздравляет с днем рождения дежурную по станции **СТРАТАН П.В.**

Желаем здоровья крепкого,
Счастливых и радостных дней.
Пусть жизнь всегда будет согрета
Заботой родных и друзей.

■ ИСТОРИЯ РОДНОГО КРАЯ

Молдавский торговый путь: тайны забытых дорог

(Окончание. Начало в №32)

То, что на древнем торговом пути ходил, например, Кэлэраш, подтвердила византийская церковь в центре города, варварски разрушенная в 70-е годы прошлого столетия. Сведения о ней сохранились в городском архиве. Местные старожилы хорошо помнят о внушительных погребках, служивших складами. Еще и теперь в кодровой зоне можно наткнуться на отдельные участки древнего тракта, поросшие деревьями и кустарниками.

Около десяти лет назад прямо в центре Фэлешть начала проваливаться земля — и многие жители с удивлением узнали, что под городом находится целая сеть частично засыпанных лабиринтов. Есть догадка, что они тянутся на расстоянии почти семи километров до села Албинецул Ноу, где также обнаружен провал в подземное сооружение. Мне довелось беседовать со специалистами, спускавшимися вниз, которые рассказали следующее. Часть подземных галерей имеет выложенные красным кирпичом и плоским камнем стены, а ширина их такова, что легко может развернуть-

ся груженная телега. Скорее всего, это были секретные подземные ходы, в которых местные торговцы прятали от набегов бандитов товар и скот. Галереи могли использоваться и в целях контрабанды, чтобы не платить при въезде в селение пошлину.

Представляет интерес большой каменный крест в поле возле станции **Роженъ, называемый среди местных жителей Круча кэруцашулуй (Крест извозчика)**. Выдолбленная на поверхности камня-ракушника надпись кириллицей сильно поистерлась, а потому невозможно узнать, кто похоронен под оплывшим от времени холмиком земли, какова причина смерти. Известно лишь, что крест установлен примерно в середине XVII века. Одна из бытующих среди местного населения легенд гласит, что в старину здесь произошла страшная трагедия, связанная с нападением разбойников на двигавшийся обоз. Небезынтересно узнать и то, что название находящегося в кодровой зоне **села Бахмут и одноименной железнодорожной станции** происходит от татарского названия древней породы лошадей «бахмат», которыми массово торговали в старину на

молдавских и зарубежных базарах. Такие названия встречаются также в Украине и России.

Люди использовали гужевой транспорт для перевозки товаров много лет подряд. Но вот в середине XIX века в Бессарабии наступила эра железных дорог. Сначала рельсовый путь появился на юге. А 14 августа 1869 года в ходе двухсторонней встречи в Крыму между русским царем Александром II и румынским правителем Каролом I была достигнута договоренность о строительстве железнодорожной ветки Кишиневом и Яссами. Молодое румынское государство искало новый транснациональный торговый путь в порты Одессы, а русские, конкурируя с Австро-Венгрией, имели политический интерес в регионе. С обеих сторон были организованы тендеры на разработку проекта строительства, которые выиграла соответственно бессарабская компания Лидковски и румынское частное предприятие во главе с инженером Григоре Халиадом. Остался открытым лишь вопрос, в каком конкретном месте проляжет бессарабский отрезок железной дороги. Крупный магнат Алеку Балш, чьи земли находились на

левом берегу Прута напротив Цуцоры, был заинтересован в прокладке колеи по древнему конному пути. Этого же хотели многие жители расположенных рядом сел Цуцора Векь, Буздуганий, Дэнучень. Соперничество составлял владение земель возле переправы у села Скулень, куда после 1812 года была переведена из Цуцоры таможня. Борьба была острой. В ход шли деньги и личные контакты. А в итоге выбор пал на Унгень, где землями владел некий Бузня, не принимавший никакого участия в соперничестве. Уже в апреле 1873 года был открыт железнодорожный участок Кишинев—Корнешть (Перевал), а 12 февраля 1876 года первый пробный поезд пришел в Унгень.

Так Цуцора, несмотря на свое выгодное географическое положение (находится у входа в широкое ущелье между холмами Кристешть и Томешть), навсегда потеряла свое значение важного торгового центра и превратилась постепенно в обычное селение. На правом берегу пришли в упадок базары, а на левом — многочисленные перевалочные склады, тянувшиеся от Дэнучень едва ли не до села Валя Маре нынешнего Унгеньского района. До наших дней сохранились лишь остатки старой крепости в виде земляных валов, недавно обследованные молдавскими археологами. Почти не осталось следа от древнего конного пути, который уступил место автомобильным дорогам или был распахан. И лишь скудные исторические хроники напоминают о нем, о той роли, которую он сыграл в средние века в международной транзитной торговле между Востоком и Западом, в экономическом развитии Молдавского княжества.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

КАЛЕЙДОСКОП

Когда профессией гордятся

На вокзалах в Казахстане будут объявлять фамилии машинистов пассажирских поездов. Нововведение является одной из мер по повышению престижа профессии машиниста.



Об этом говорится в сообщении пресс-службы национального железно-

дорожного оператора — АО «Казакстан темир жолы». На казахстанской железной дороге трудится более 16 тыс. работников локомотивных бригад. Профессия машиниста локомотива является одной из наиболее важных и ответственных на железнодорожном транспорте. Она требует наличия определенных умений и навыков, позволяющих в первую очередь обеспечить безопасную доставку пассажиров и грузов.

Пассажирские поезда в Казахстане водят опытные машинисты с солидным стажем работы. Чтобы стать машинистом высокого класса, требуются годы. Вначале нужно отработать помощником машиниста, затем отучиться в дортехшколе. Получив права на управление локомотивом, необходимо пройти «обкатку» под руководством опытного наставника и инструктора. И только потом машинисту присваивается третий класс и доверяется грузовой поезд.

Транзитным грузам — зеленый свет

В Латвии на станции Шкиротава открыли модернизированную сортировочную горку. Эта станция является крупнейшим и важнейшим железнодорожным узлом по формированию и доставке грузовых составов на рижские припортовые станции.

Завершение работ позволит сделать транзитный путь к портам Латвии более конкурентоспособным. Общая стоимость проекта превышает 40,3 млн евро, из которых 24 млн евро составили средства европейских фондов. В результате его реализации построены 5 км новых путей, внедрена автоматическая микропроцессорная система горочной централизации, а также модернизирована система управления и контроля. Кроме того, была установлена новая система торможения вагонов с 30 автоматизированными замедлителями, перерабатывающая мощность сортировочной горки увеличена до 3500 вагонов в сутки. Установлены электрообогрев стрелочных переводов, новые светофоры, система взвешивания вагонов.

Терминалы на колесах

Железнодорожные компании в США предложили новую услугу — хранение нефти в цистернах.



По оценкам аналитиков, сейчас в стране простаивают около 20 тыс. железнодорожных цистерн, около трети от общего числа, поскольку в условиях низких цен на нефть перевозка топлива по железной дороге стала нерентабельной. В среднем в цистерну помещается 500-700 баррелей нефти, а стоимость хранения одного барреля составляет порядка 0,5 доллара в месяц — вдвое дороже, чем хранение в нефтяных терминалах.