

С праздником, уважаемые труженики магистрали!

Праздничное приветствие Кирилла ГАБУРИЧА, министра экономики и инфраструктуры РМ, по случаю Дня железнодорожника



Уважаемые работники Железной дороги Молдовы!

От Министерства экономики и инфраструктуры РМ и от меня лично примите самые искренние поздравления с профессиональным праздником — Днем железнодорожника!

Это хороший повод выразить нашу признательность и уважение за ваш профессионализм и преданность, проявляемые в каждодневном труде на благо Молдавской железной дороги.

Впереди у CFM много важных проектов, реализация которых позволит превратить Железную дорогу Молдовы в процветающую компанию, способную успешно конкурировать на международном рынке транспортных услуг. Мы будем поддерживать процесс реформирования железнодорожной отрасли и действия по повышению эффективности работы CFM, чтобы жители и гости Республики Молдова имели возможность пользоваться услугами модернизированного и стабильного железнодорожного транспорта высокого уровня.

Желаю крепкого здоровья, благополучия, больших успехов в производственной сфере для решения поставленных задач и всего самого доброго!

С уважением —
Кирилл ГАБУРИЧ,
министр экономики и инфраструктуры РМ

Праздничное послание Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы



Дорогие железнодорожники и ветераны CFM!

От имени Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы и от себя лично поздравляю вас с Днем железнодорожника! Сегодня мы чествуем тех, кто посвятил свою жизнь нелегкому, но очень важному делу организации железнодорожных путей сообщения. Труд каждого из вас имеет огромное значение для дальнейшего развития железнодорожного транспорта. Благодаря вашему профессионализму и ответственности решаются вопросы безопасного обеспечения грузовых и пассажирских перевозок. Выражаю особую благодарность нашим уважаемым ветеранам за вклад в становление и развитие железнодорожного транспорта в Молдове.

Примите самые искренние пожелания здоровья, неиссякаемой энергии и огромного человеческого счастья!

С уважением,
Ион ЗАПОРОЖАН, Председатель Федерации
профсоюза железнодорожников Молдовы

5 августа 2018 г. — День железнодорожника

1871–2018

История CFM продолжается...



Наш праздник — повод для гордости

CFM сегодня — одно из основных звеньев национальной транспортной системы РМ. На магистрали проводятся экономические преобразования, направленные на повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта, укрепление его технического и технологического потенциала.

Эксплуатационная длина главных железнодорожных линий составляет 1151 км, из которых 472,1 км оборудованы автоматической блокировкой. CFM располагает 2184,5 км телефонных и телеграфных линий, включая 225,2 км оптико-волоконных линий, а также 1243,5 км воздушных и 575,1 км кабельных линий электроснабжения низкого и среднего напряжения, расположенных вдоль магистральных железнодорожных путей. На железнодорожной сети Республики Молдова расположены 80 станций и отдельных пунктов, из которых для коммерческих грузовых операций открыто 57 станций, для пассажирских операций — 41 станция. В состав CFM входят 39 филиалов. В них работают профессионалы, преданные своему делу — властелины путей и расстояний!

Праздничное послание генерального директора ГП «ЖДМ» Юрия ТОПАЛА

Уважаемые работники
и ветераны Молдавской
железной дороги!
Дорогие друзья!



Примите искренние поздравления по случаю профессионального праздника — Дня железнодорожника!

Сегодня перед CFM стоят непростые задачи по укреплению рыночных позиций, освоению новых технологий грузовых и пассажирских перевозок и обслуживания клиентов. Все это требует от нашего коллектива высочайшего профессионализма, огромной степени ответственности и мастерства. С удовлетворением отмечаю, что всем этим сполна владеет коллектив Молдавской магистрали.

Позвольте выразить вам искреннюю благодарность за вклад в развитие железнодорожной отрасли, добросовестный труд и ответственность к новым профессиональным высотам.

Желаю здоровья, счастья и благополучия вам и вашим близким, успехов в труде и удачи во всех начинаниях!

С уважением,
Юрий ТОПАЛА, генеральный директор
ГП «Железная дорога Молдовы»

Праздничное послание Ассоциации ветеранов и работников железнодорожного транспорта РМ

Уважаемые коллеги, ветераны и работники
железнодорожного транспорта Молдовы!

Общественная Ассоциация ветеранов и работников железнодорожного транспорта сердечно поздравляет вас с профессиональным праздником — Днем железнодорожника.

Желаем вам крепкого здоровья, семейного благополучия, долгих и счастливых лет впереди!

С уважением,
Валерий КАРАНФИЛ,
Председатель общественной Ассоциации ветеранов
и работников железнодорожного транспорта РМ



■ ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ С РУКОВОДИТЕЛЕМ МАГИСТРАЛИ



Юрий ТОПАЛА:

Август для железнодорожников Молдовы — не просто последний месяц лета. Именно в это время труженики стальной магистрали отмечают свой профессиональный праздник, который является своего рода точкой отсчета нового железнодорожного года. Но праздник был бы не праздником, если бы в его канун главный железнодорожник страны не подводил итоги сделанного многотысячным коллективом CFM. Такова традиция: итожить успехи и откровенно называть то, что мешает скорости движения железнодорожной отрасли по пути преобразований. О стратегии развития Молдавской железной дороги и решении проблем, стоящих перед нашим транспортным ведомством, в эксклюзивном интервью газете «Железнодорожник Молдовы» рассказал генеральный директор CFM Юрий ТОПАЛА.

Медленно, конечно, но наши пассажиры начинают привыкать к тому, что в поезде без оплаты проезда не обойтись.

Лето — и у наших пассажиров появилась прекрасная возможность четыре раза в неделю ездить на отдых в солнечную Одессу на модернизированном дизель-поезде. Востребован этот маршрут у граждан Молдовы?

— Мы уже думаем о пятом дне курсирования дизель-поезда на Одессу. Состав в путь отправляется полный. Билеты проданы на пару суббот и воскресений вперед. Такая востребованность маршрута радует.

Настало время перемен — перехода железной дороги из государственного предприятия в АО.

— Это необходимый шаг, дающий возможность железной дороге двигаться вперед. Государство будет иметь в созданном акционерном обществе контрольный пакет акций. Инфраструктуру отделим от перевозочного процесса и перевозочный рынок откроем для всех желающих фирм-операторов, у которых будут соответствующие лицензии и средства для осуществления этой деятельно-

объемах грузовых и пассажирских перевозок. Необходимо уменьшить контингент работающих, но при условии модернизации инфраструктуры и обновления тягового подвижного состава.

Мы должны продолжать уверенно двигаться вперед. Нам многое еще предстоит сделать.

Один из острых вопросов на дороге связан со слабым вниманием молодежи к железнодорожному транспорту. Каковы возможности исправить ситуацию и привлечь молодые кадры на дорогу?

— Стратегия развития кадрового потенциала CFM ориентирована на привлечение и качественную подготовку молодых специалистов, их закрепление, непрерывное развитие, вовлечение и мотивацию к высокопроизводительному труду. Особая роль отводится подготовке будущих железнодорожников. Такое пристальное внимание к этому вопросу не случайно, ведь результаты работы любого предприятия зависят от уровня кадрового потенциала коллектива. Нам необходима молодежь с высокой квалификацией и интересом к профессии. Привлечь ее мы сможем одним путем — увеличением заработной платы на дороге.

77 Есть уверенность в завтрашнем дне Молдавской магистрали

Юрий Константинович, как дорога отработала 7 месяцев 2018 года?

— Молдавская железная дорога сегодня — это сотни тысяч перевезенных пассажиров, миллионы тонн вовремя доставленных грузов. За сухими цифрами экономических отчетов стоит напряженный повседневный труд наших железнодорожников, делающих все возможное, чтобы минимизировать имеющиеся на дороге трудности, вызванные снижением объемов перевозок пассажиров и грузов, дефицитом финансовых средств. Но мы не стоим на месте и концентрируем имеющиеся ресурсы на выполнении приоритетных инвестиционных проектов. Речь идет об обновлении и модернизации инфраструктуры и подвижного состава, выходе на качественно новый уровень транспортного обслуживания пассажиров и грузоотправителей, повышении конкурентоспособности и привлекательности оказываемых услуг. Это очень сложный процесс и занимает достаточно много времени. Быстрых результатов ждать не стоит, так как финансово-экономическое положение CFM зависит от многих обстоятельств — внешних и внутренних. Негативно сказалось на доходах дороги решение украинских коллег о запрете на погрузку и перемещение по территории страны всех грузовых вагонов российских предприятий. Закон вступил в силу 18 мая и будет действовать бессрочно, пока не подпишут указ об его отмене.

Железная дорога Молдовы это сразу почувствовала — на 40 % упал наш транзит. Удобрения, газ и другое сырье, которое шло в российских ваго-

нах в сторону порта Рени, мы не получили. А это — наши доходы. В общей сложности мы недополучили более 40 миллионов леев. Пришлось в срочном порядке принимать кардинальные меры для смягчения негативных последствий отношений Украины и России. Решение этой важной для экономики CFM задачи увидели в дальнейшем укреплении деловых отношений с экономическими агентами — открыли по всей дороге новые подъездные пути, отремонтировали, где это необходимо, повышенные пути, рампы, тем самым дали партнерам возможность грузить больше. Кстати, в 2017 году было перевезено на 30 % больше грузов, чем в 2016 году, а в 2018-м наши позиции на 30 % лучше, чем в 2017 году. Мы надеемся на дальнейший рост грузо-перевозок.

Немалая работа была проделана на станциях Рэуцел, Дрокия, Брэтушень. На станции Кахул, к примеру, лет 10 была тишина — отсутствовала нормальная грузовая работа. Теперь здесь ежедневно грузится до 20 вагонов зерна. Параллельно планируем поднять не менее 800 вагонов: полувагоны, крытые вагоны, цементовозы, зерновозы, универсальные платформы, цистерны. Но уже и сегодня дорога готова к сезонным массовым перевозкам груза. Радует востребованность полувагонов на Молдавском металлургическом заводе. Ожидаем здесь хорошие объемы — порядка 50-60 тысяч тонн в месяц.

В пассажирском движении тоже сделано немало в плане повышения доходов. Добились этого за счет сокращения количества безбилетного проезда в наших поездах, ужесточили контроль

и будет заключен договор с Железнодорожной дорогой Молдовы на использование инфраструктуры.

Упорядочив структуру нашего предприятия, сумеем увеличить эффективность работы CFM в целом, уменьшим расходы и изменим систему производственных процессов в более продуктивную сторону. У нас сейчас 39 филиалов, а со временем будет три подразделения — грузовое, пассажирское, инфраструктура. Все это делается для превращения CFM в мощный транспортный комплекс с высоким техническим и интеллектуальным потенциалом.

Насколько уменьшится численный состав дороги в результате грядущих преобразований?

— Конечно, технический прогресс открывает новые возможности для развития транспортной системы Молдовы. Но человеческий фактор остается решающим.

В железнодорожном хозяйстве трудятся люди особого склада. Каждому из них присущ профессионализм, компетентность, преданность делу, собранность и ответственность, ведь транспорт не прощает ни малейшей оплошности. Не будет преувеличением сказать, что быть железнодорожником — это судьба. Потому здесь так много рабочих и инженерных династий. Благодаря ветеранам сохраняются традиции наставничества, профессиональная преемственность. Молодежь с гордостью носит звание железнодорожника. Мы все это понимаем, перейдя к процедуре оптимизации. Сейчас численный состав дороги — порядка восьми тысяч человек. Это много при нынешних невысоких

В этом вопросе не все так легко решается. На CFM действует Коллективный трудовой договор, положения которого ограничивают возможности администрации в кардинальном решении данной проблемы. Мы не можем пока увеличить зарплату при существующих коэффициентах надбавок за классность, за выслугу лет, за ненормированный рабочий день, за вредные условия производства, которые доходят порой до 60 % заработной платы. Считаю, что прежняя система начисления заработной платы нуждается в пересмотре. Мы предлагаем увеличить уровень зарплаты, сделать его достойным по современным меркам, убрав проценты за разного рода надбавки. Железнодорожники в денежном смысле не потеряют ничего, наоборот, будут получать заработную плату больше, чем сегодня. В настоящее время администрация дороги находится в процессе переговоров с отраслевым профсоюзом. Ищем компромисс, устраивающий обе стороны. Уравниловки с отменой надбавок не будет. Будут установлены категории, которые дадут возможность выделять труд наиболее квалифицированных работников, независимо от возраста и стажа на железной дороге. Нередко бывает так, что молодой перспективный специалист работает добросовестно и с более полной профессиональной отдачей, нежели рядом работающий железнодорожник-пенсионер, чей труд оплачивается более высоко с учетом отработанных на дороге лет. Разве это справедливо?

Сотрудничает ли дорога с профильными учебными заведениями, в частности, с УТМ?

— У CFM с Техническим университетом Молдовы достаточно конструктив-



ные деловые отношения. Дорога заинтересована в пополнении своих рядов специалистами с высшим образованием в сфере железнодорожного транспорта. Недавно встречался с заведующим кафедрой, готовящей будущих железнодорожников по специальности «Инженерия железнодорожного транспорта», обсуждали перспективы дальнейшего сотрудничества в области подготовки кадров для Молдавской магистрали. Дорога оказывает в этом вопросе УТМ помощь не только в организации учебного процесса. Помогаем в оснащении железнодорожного музея под открытым небом на территории вуза. Ищем возможность поместить на уложенные здесь рельсы и шпалы паровоз. Еще помогаем в оснащении лаборатории деталями для учебного процесса.

К профессиональному празднику традиционно отмечают самых достойных почетными знаками отличия — государственными наградами, званием «Почетный железнодорожник». Впервые к нынешнему Дню железнодорожника наиболее отличившиеся работники CFM получают из Ваших рук престижную профессиональную награду: медаль «Meri-tul feroviar».

— Несмотря на то, что награждение организуется в канун профессионального праздника, следует помнить, что это — прежде всего заслуженные награды, а не подарок. Многие железнодорожники шли к награде не один десяток лет, ощущая сильную поддержку и со стороны коллег, которые всегда были готовы подставить надежное плечо, и со стороны ветеранов, которые помогали им делать первые шаги в профессии, делились житейской мудростью. Искренних слов благодарности заслуживают их родные и близкие. Труд на магистрали требует особенной преданности и самоотдачи, несмотря на время, погодные условия, без скидок на праздники и выходные. Такая работа была бы невозможной без надежного семейного тыла, без тех людей, которые берут на себя заботы по дому и поддерживают железнодорожников в их нелегком труде. Поэтому руководство дороги посчитало разумным увеличить количество наград к празднику. Железнодорожники заслуживают большего, чем несколько знаков «Почетный железнодорожник» к профессиональному празднику — на такой большой коллектив магистрали. Кстати, у всех наших коллег по Совету железнодорожного транспорта государств-участников Содружества есть свои национальные отраслевые награды. Теперь такую награду имеет и Железная дорога Молдовы.

Юрий Константинович, Вы правильно заметили, что железнодорожники — люди особой профессии. Какие качества, на Ваш взгляд, отличают их?

— В первую очередь, колоссальное чувство долга, преданность профессии, дисциплинированность, ответственность. И крепкая, как сталь, постоянная связь с железной дорогой. Если на какой-нибудь другой работе можно забыть о ней, как только придешь домой, и переключиться на собственные дела, то нашу профессию все время носишь с собой, и это очень приятное чувство. Особо хотел бы отметить такое прекрасное явление на железной дороге, как многочисленные династии. Это никакая не семейственность с последующим трудоустройством детей, а веками культивируемая традиция, впитанная, что называется, с молоком матери.

Что бы Вы, Юрий Константинович, хотели пожелать нашим читателям — труженикам Молдавской магистрали — накануне Дня железнодорожника?

— Желаю всем железнодорожникам безопасного пути по нашей стальной магистрали. Молодым специалистам желаю работать в отрасли долго и своим каждодневным трудом вносить свой вклад в процветание CFM. Благодарю всех за добросовестный труд, терпение, обеспечение высокого качества, надежности и своевременности железнодорожных транспортных услуг. Желаю крепкого здоровья, счастья, мира, стабильности и новых трудовых успехов! Пусть работа приносит только радость и вдохновение, а оптимизм и уверенность в своих силах не покидают никогда!

С Днем железнодорожника, дорогие коллеги!

Беседовала
Ирина КРАЕВСКАЯ

■ С ПОЛОЖИТЕЛЬНОЙ ДИНАМИКОЙ ВСТРЕЧАЮТ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

Линейные станции — важное звено транспортной инфраструктуры CFM



Когда садятся в поезд наши пассажиры, когда грузятся в железнодорожные составы тонны самой разной продукции, редко кто задумывается, чьими трудами и стараниями обеспечивается размеренный стук колес по безопасному стальному пути. Но есть один день в году, когда страна чувствует этих поистине героев — работников железной дороги Молдовы, которые трудятся ежедневно для того, чтобы грузы и пассажиры были доставлены в срок, несмотря ни на какие преграды. Далеко не каждому по плечу столь ответственная работа. В железнодорожники идут сильные и крепкие духом люди, осознающие, что от каждого из них зависит и стабильность, и безопасность, и значимость железнодорожной отрасли. Именно такие специалисты работают на линейных станциях CFM.



В канун профессионального праздника — Дня железнодорожника — коллективы ряда линейных станций Молдавской железной дороги достигли хороших результатов в работе. Наилучших показателей в грузовой работе добились труженики станции Матеуць. С начала года здесь погружено 4156 вагонов, 260,2 тыс. тонн груза, выгружено 4943 вагона (данные показатели приведены с учетом работы по ст.Рыбница).

Возглавляет коллектив станции Матеуць опытный, профессионально грамотный специалист **Райко М.А.** За успешную работу в текущем году десяти работникам станции была объявлена благодарность с выплатой денежных премий.

Хороших результатов добилась станция Брэтушень — **ДС М.Л.Яким**, где основные показатели работы выполняются из месяца в месяц. За 1 полугодие 2018 года на станции погружено 157,3 тыс. тонн груза, выгружено 678 вагонов. Это стало возможным благодаря сотрудничеству с экономическими агентами, возобновлению прежних деловых контактов с ними. Хорошо подготовился коллектив станции к летним грузовым перевозкам, что было отмечено комиссией при весеннем осмотре. По результатам комиссионного осмотра 13 работников станции были поощрены денежными премиями и им объявлена благодарность за успехи в работе.

Хочется отметить слаженную работу коллектива станции Етулия — **ДС Л.А.Червен**, который на протяжении многих лет вносит весомый вклад в организацию транзитных перевозок



грузов на южном направлении. На станции Етулия хорошо налажено взаимодействие с работниками смежных служб, вагонниками, локомотивщиками, путейцами, а также с коллегами с украинской станции Рени.

По сложившейся традиции и труженики станции Рэуцел — **ДС А.Г.Бурлаку** — встречают свой профессиональный праздник успехами в труде. На станции погрузка составила 389 вагонов, 23,2 тыс. тонн груза, выгрузка — 673 вагона. Вопросам обеспечения безопасности движения поездов и производству маневровой работы на этой станции при-

дается особое значение. Коллектив станции длительное время работает без случаев транспортных происшествий.

Особой похвалы заслуживает дружный, сплоченный коллектив станции Гидигич, и.о. **ДС — Т.Н.Карелова**, который в условиях некомплектованности штата успешно справился с объемами грузовых перевозок. За 6 месяцев т.г. на станции погружено 287 вагонов, 7,6 тыс. тонн груза, выгружено 794 вагона. При наличии вакансии начальника станции длительное время исполнение обязанностей начальника станции Гидигич выполняет Карелова Тамара, которая успешно совмещает работу дежурного по станции и руководителя. А коллектив ее не подводит, во всех начинаниях поддерживает. Молодцы, железнодорожники! Так держать!

Успешно справились с заданием по погрузке и выгрузке вагонов работники станции Вэлчинец — **ДС В.Л.Забавная**. Выгружено 565 вагонов, погружено 339 вагонов, 23,4 тыс. тонн, что составляет 102,9 %. На станции трудятся опытные, знающие специалисты, для которых добросовестное выполнение должностных обязанностей давно стало нормой.

Коллективы всех станций Молдавской железной дороги заслуживают похвалы за труд в сложившихся непростых финансово-экономических реалиях, за достойное сохранение традиций, заложенных предыдущими поколениями железнодорожников.

С праздником, дорогие коллеги!

Зинаида ДИМОВА,
ведущий инженер службы
движения CFM

Фото Юрия КОЗЛОВА



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ КИШИНЭУ



День
железнодорожника
2018

Молодежь перенимает опыт ветеранов

Главный железнодорожный узел Молдавской магистрали — Кишинэу — является флагманом, достойным примером для подражания в финансово-экономической деятельности для других железнодорожных узлов. Здесь всегда работали и продолжают работать специалисты высочайшей квалификации — настоящие профессионалы, хорошо знающие и любящие свое дело. Коллектив по праву гордится славными страницами истории филиала, его достижениями и успехами. Значимую лепту в выполнение намеченной производственной программы вносят коллективы всех 15-ти филиалов столичного узла.

ДИСТАНЦИЯ ПУТИ: уже почти год ПЧ-1 успешно руководит молодой, энергичный, но уже очень опытный специалист **Вячеслав Николаевич СПЫНУ**. Дистанция является одним из ведущих филиалов столичного железнодорожного узла. Высококвалифицированный коллектив специалистов, преодолевая временные трудности, прилагает все свои усилия для успешного выполнения «Программы усиления безопасности движения поездов». В связи с затруднениями в финансировании, производится только работа по текущему содержанию пути — замена негодных шпал. Так, например, с начала текущего года заменено новыми 1386 — деревянных шпал и 538 — железобетонных. Для усиления главного хода было уложено 405 шпал; на приемо-отправочных путях пассажирского хода — 109 шпал. Для повышения скорости движения поездов на участке

Унцешть—Унгень уложили 225 шпал. В июне т.г. специалисты дистанции отремонтировали металлоческий мост на ст.Унгень. Ровно за месяц до Дня железнодорожника выполнена работа по замене блоками СП №23 главный ход — с типа Р-50 на деревянных шпалах на тип Р-65 на железобетонных брусках на ст.Кишинэу-1 с целью сокращения эксплуатационных расходов на данном стрелочном переводе. Запланированы демонтаж СП 12 и СП 14 на ст.Стрэшень; на ст.Унгень — замена перекрестного СП №131/133 на одиночный, демонтаж СП №145 узкой колеи. Дистанция получила 130 мостовых брусков для разрядки кустовой гнилости на мосту у Госграницы 1661 км ПК 4. Руководство дистанции отмечает успешную работу по содержанию пути коллективов околотов: **№2**, которым руководит дорожный мастер С.М.

Рошка (при плане 40 баллов среднее выполнение составило 24 балла); **№8**, которым руководит дорожный мастер В.В. Паскал (при плане 130 баллов среднее выполнение составило 78 баллов); **№9**, под руководством дорожного мастера П.Ф. Попович (при плане 50 баллов среднее выполнение составило 43 балла); **№10**, которым руководит О.И. Чорня (при плане 50 баллов выполнение составило 38 баллов); **№11**, под руководством дорожного мастера М.В. Гылкэ (при плане 50 баллов среднее выполнение составило 40 баллов). Отличились усердной работой представители дистанции железнодорожников братья Владислав и Георгий Драгомир, а также монтеры пути Г.Хайбу и В.Черня.

СТАНЦИЯ КИШИНЭУ: главной характерной чертой коллектива движенцев узловой станции, которой почти 10 лет руководит



Иван Георгиевич ПАЛАДИ, является опытным. А накоплен богатый и бесценный профессиональный опыт на протяжении многих десятилетий. Коллективу станции, на которой трудится 220 специалистов, по праву принадлежит роль дирижера в организации работы на каждом железнодорожном узле. От четких, слаженных действий движенцев зависит успешная работа остальных филиалов каждого железнодорожного узла. Столичный движенческий коллектив работает без нарушений, чему способствует бдительность, строгое соблюдение требований безопасности движения поездов, повышение профессиональных знаний. Хорошие результаты в работе показывают не только ветераны станции, но и представители молодого поколения. Все они качественно и результативно трудятся рука об руку: составители поездов Г.Стегарь и С.Бордей; ДСП А.Жосан, А.Подлубный, В.Тян, Ф.Морарь, А.Трифан; оператор СТЦ Н.Никитина; СПСГ М.Ваховская и Л.Стурза; товарные кассиры Л.Мороз и А.Хынку. **Специалисты участ-**

движенцев трудится со знанием своих основных обязанностей, правил и инструкций.

ДИСТАНЦИЯ СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ: коллектив ШЧ-1, под руководством опытного железнодорожника **Вячеслава Васильевича БОРШ**, вносит свой заметный вклад в огромный, налаженный, ритмично работающий механизм железной дороги Молдовы: повышает надежность устройств, внедряет технические новшества, качественно ремонтирует устройства СЦБ и связи, тем самым продлевая срок их службы. Протяженность Кишиневской дистанции сигнализации и связи составляет 208,9 км, на 22 станциях включены в электрическую сигнализацию 535 стрелок, в эксплуатации находятся 42 переезда, оборудованные автоматикой. Специалисты ШЧ-1 обслуживают 667 км кабельной связи. Дистанция осуществляет свою деятельность в сфере технического обслуживания и ремонта устройств сигнализации, устройств ПОНАБ, а также других средств,



ЦПУ ст.Кишинэу — ДСП Сергей Синицару и Анна Кругленко, начальник техконторы Инна Сигейченкова, оператор Татьяна Пичиряну и маневровый диспетчер Валерий Баран



С праздником, уважаемые труженики магистралей!

находящихся в ведении дистанции, предназначенных для обеспечения безопасности движения поездов в заданных размерах.

Основным показателем работы дистанции является бесперебойная работа устройств СЦБ, связи и радиосвязи, при безусловном обеспечении безопасности движения поездов.

Большое внимание уделяется повышению технического уровня электромехаников и электромонтеров, знанию должностных инструкций, практическому обучению приемам поиска и устранения отказов. Главная роль, безусловно, при-

постоянно совершенствоваться в знании устройств. В нынешнем году четыре электромонтера СЦБ закончили курсы повышения квалификации в Басарабской дорттехшколе с отрывом от производства. Им присвоена квалификация электромеханика СЦБ.

Несмотря на сложную на сегодняшний день ситуацию с нехваткой квалифицированных кадров, специалистами дистанции выполнен капитальный ремонт одного стрелочного электропривода, произведен демонтаж двух стрелок, отремонтировано и заменено 439 м магистрального кабеля, заменено

ном ремонте высвободившееся оборудование, давая ему «вторую жизнь».

Благодаря мероприятиям по экономии ресурсов, филиал дороги добивается положительных результатов в эксплуатационной деятельности. Оказывая услуги связи коммерческим организациям и населению, дистанция получила в 1 квартале 2018 года доходы в сумме 94,1 тыс. леев.

На данный момент введены в эксплуатацию мультисервисные мультиплексоры многоканального доступа для улучшения качества передачи данных по оптоволоконному кабелю на железнодорожных участках Кишинэу—Басарабьяска и Управление дороги—ЛАЗ Кишинэу. В настоящее время планируется перенос светофоров «Ч» и «ПЧ» на ст.Пырлица. Большая заслуга в этом принадлежит старшим механикам участков СЦБ и связи В.З.Капелюх, В.Е.Хандожко, Т.И.Негарэ, В.С.Карабаджак, Н.Г.Трифан, В.И.Микуленко, а также заместителю ШЧ-1 по связи Д.Н.Рудой и электромеханикам С.П.Ремез, Д.П.Котоман, С.А.Остач.

Высокая квалификация работников линейных производственных участков и РТУ, соблюдение ими производственной и трудовой дисциплины гарантирует высокое качество технического обслуживания и ремонта устройств ЖАТ и минимизацию затрат на эксплуатацию.



Валентин Микуленко, Владимир Хандожко, Вячеслав Борш (начальник ШЧ-1) и Валерий Карабаджак



надлежит старшим электромеханикам, которые должны правильно организовывать проведение технических занятий,

425 аккумуляторов, потерявших установленную емкость.

Специалисты ШЧ-1 стараются использовать при капиталь-

ДИРЕКЦИЯ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ПАССАЖИРОВ: основное внимание коллектива ДОПа, которым руководит **Анатолий Владимирович РУСУ**, сосредоточено на повышении качества культуры обслуживания пассажиров, выполнении нормативных требований по обеспечению безопасности движения поездов и техники безопасности, на укреплении трудовой дисциплины и повышении качества подготовки и отправления поездов без задержек железнодорожных составов в рейс.

Задолго работники ДОПа начали подготовку вагонов, находящихся в эксплуатации, к летнему пассажирскому перевозкам-2018. Эта ответственная работа была успешно завершена в срок. Как и в предыдущие годы, традиционно, все опытные и грамотные начальники поездов, а также проводники пассажирских вагонов, с энтузиазмом отнеслись к этому важному мероприятию, ибо приятнее слышать из уст пассажиров слова благодарности, нежели упреки.

Гордостью Дирекции по обслуживанию пассажиров являются люди. Руководство филиала отмечает начальников поездов: А.А.Пысларь, И.Г.Кэлдэру, Э.В.Майданского, В.Н.Тарлева, И.И.Буду, А.Г.Саакана, П.П.Мушет; проводников А.П.Онуфриева, М.Е.Котруцэ, Л.Г.Продан, Л.П.Ротарь, А.В.Албот, Н.П.Турку, В.Д.Маковейчука, Ф.С.Майданского, А.С.Буруяна, С.Г.Попеску.

Активное участие в выполнении поставленных задач принимает начальник БОПа (база обслуживания пассажиров) И.Г.Чоарэ. Этот коллектив с честью выходит из самых сложных производственных ситуаций. В этом немалая заслуга специалистов, среди которых лучшими отмечают старших мастеров О.Ф.Карпенко и Л.В.Кислова, старшего кладовщика Г.А.Копченко, кладовщика М.П. Дровниченко и многих других.

Работники Дирекции по обслуживанию пассажиров в своей каждодневной работе большое внимание уделяют экономии эксплуатационных расходов.

По данным главного инженера филиала Г.Д.Томша, в первом полугодии 2018 года в ДОПе сэкономлено 61 978 кубических метров газа, 7908 кубических метров воды, 120 270 киловатт/часов электроэнергии.

Четкое понимание сложного финансово-экономического положения CFM свидетельству-

ет о высокой гражданской ответственности специалистов ДОПа, о преданности профессии железнодорожника.

ПАССАЖИРСКОЕ ВАГОННОЕ ДЕПО КИШИНЭУ: коллектив филиала, которым руководит **Сергей Александрович КОТЕЛЬНИК**, добросовестно трудится во всех цехах. А их — немало: цех деповского и капитального ремонта пассажирских вагонов; цех пунктов формирования подготовки и отправки пассажирских и грузовых вагонов в рейс; цех текущего отцепочного ремонта и единой технической ревизии пассажирских вагонов.

Специалисты депо в первом полугодии 2018 года выполнили следующие работы: деповской ремонт — 31 вагону; капитальный ремонт — 7 вагонам; текущий ремонт — 398 вагонам; единую техническую ревизию — 32 вагонов; произвели отправление 2900 вагонов; техническое обслуживание — 10 322 грузовых вагонов; технический осмотр — 3177 пассажирских вагонов.

Наряду с начальником пассажирского вагонного депо умело организует производственный процесс и заместитель начальника депо по ремонтным работам Сергей Викторович Петков.

Серьезное и ответственное отношение к выполнению возлагаемых на них обязанностей продемонстрировали в первом полугодии 2018 года лучшие среди лучших рабочие: Надежда Полоз — бригадир колесно-роликового цеха; Василий Савченко, Михаил Тиху, Василий Кёреску — старшие осмотрики-ремонтники грузовых вагонов; Геннадий Козлов — слесарь-электрик 6-го разряда пассажирских вагонов; Василий Паскарь — слесарь РПС 6-го разряда пассажирских вагонов; Владимир Кузняк — поездной электрик 6-го разряда; Виктор Доба — слесарь-электрик 6-го разряда; Николай Славов — электрогазосварщик 6-го разряда; Иван Чебан — столяр 6-го разряда; Петру Лэпушняну — слесарь 6-го разряда. На них равняется весь коллектив филиала.

Из Кишинэу—
Лилиана НИКИФОРОВА

Фото Юрия КОЗЛОВА
и из архивов филиалов

ДИСТАНЦИЯ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ: квалифицированные специалисты филиала, которым руководит **Почетный железнодорожник Игорь Иванович ТОМЧАК**, успешно справляются со своими профессиональными обязанностями: обеспечением бесперебойного и надежного снабжения электрической энергией железнодорожных потребителей, повышением надежности электроснабжения потребителей, связанных с безопасностью движения



И.о. ст. мастера РММ
И.И.Томчак

поездов, усилением освещенности станций, переездов и других объектов железной дороги. Хозяйство у ЭЧ-1 — большое: протяженность вдоль железной дороги составляет 309 км, протяженность высоковольтных воздушных линий — 304 км, низковольтных — 42 км, кабельных линий — 302 км. Дистанция обслуживает также 341 трансформаторную подстанцию. Несмотря на нехватку кадров, специалисты дистанции с начала текущего года выполнили следующие работы: монтаж воздушного пере-

хода на ЛЭП-10 АБиПЭ переезд Хаджимус—Кэушень; капитальный ремонт четырех помещений и коридора на втором этаже старого здания ЭЧ-1 (замена окон и дверей); ремонт питающих кабелей 6-10 кВ; монтированы 33 муфты; заменены 273 метров кабеля.

Помимо крупных ремонтных работ, специалисты дистанции проводят постоянный текущий ремонт оборудования с целью исключения перебоев в электроснабжении, максимального снижения количества отключений и повреждений, возникающих ввиду физического износа оборудования. Без промедления, в любое время суток и в любую погоду, обслуживают технические устройства, проводят планово-предупредительный ремонт и ликвидируют повреждения.

Руководство ЭЧ-1 высоко ценит компетентность специалистов, их преданность своей профессии. Добросовестно исполняют свой профессиональный долг В.А.Григорьев, Г.Г.Недов, В.А.Бойко, А.П.Евдокимов, И.Ф.Бутнарь, В.В.Сариев, В.М.Перегида, С.Г.Липкан, В.Г.Зглавок, А.В.Олару, Н.Д.Тодоров,



Дежурный монтер-верхолаз
С.Г.Липкан

И.В.Рошина, Н.С.Шумлянский и многие другие. И среди представителей молодого поколения есть достойные продолжатели сложившихся традиций по обеспечению надежности электроснабжения: это — А.В.Горя, Н.Н.Лупов, И.И.Кулюк, В.Б.Попов, И.И.Томчак, В.В.Курусь.



Бригада электриков района Унгень


 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ
БЭЛЦЬ

 День
 железнодорожника
2018

Главное – находить оптимальные решения

В реализации сложных задач, стоящих перед ГП «Железная дорога Молдовы», важное место отведено железнодорожному узлу Бэлць, чьи предприятия обслуживают фактически весь северный участок магистрали. Основное, что требуется ныне от них – это поддержание обслуживаемой инфраструктуры в полном соответствии с безопасностью движения и обеспечение летних перевозок. О предпринимаемых в данном направлении мерах и о том, чего удалось достичь в канун Дня железнодорожника, рассказывает начальник узла и местного ВЧД-3 Валерий ГЫЛКЭ.

— В последнее время на обслуживаемом участке наблюдается усиление движения поездов. Это вызвано, в первую очередь, тем, что на некоторых станциях, среди которых тон задает ст. Матеуць, заметно улучшилась грузовая работа. В та-

ких условиях усилия работников узла направлены на обеспечение еще большей эффективности общего технологического процесса, который не должен давать сбоев даже в мелочах. Делаем все возможное для того, чтобы под повышенные объемы

грузов хватало подвижного состава, особенно полувагонов, цементовозов и зерновозов, локомотивной тяги, а путь содержался в приемлемом для безопасного движения состоянии. Дают о себе знать дефицит материалов, запасных деталей, ГСМ, обострившаяся кадровая проблема. Однако наши специалисты не опускают руки перед трудностями, а настойчиво преодолевают их при конструктивной поддержке со стороны Юрия Топала, генерального директора Молдавской железной дороги, и служб СГМ.

Примеров ответственного отношения к делу сколько угодно! В ТЧ-4 все тепловозы фактически с истекшим сроком службы. И, тем не менее, графики выхода их на линию и маневровые площадки станций не нарушаются. Заслуга в этом не только опытных машинистов, но и тех, кто под руководством заместителя начальника предприятия по ремонту Валерия Крижановского поддерживает технику в исправном состоянии. Длительный период за подготовку тепловозов к рейсам отвечал старший мастер Константин Щербан, отдавший депо почти 52 года своей жизни. Недавно он ушел на заслуженный отдых, найдя себе замену в лице молодого выпускника АТИ-Ка Георгия Хэбзешеску. Нормальное техобслуживание на ПТО обеспечивают также слесари Анатолий Жевордян, Юрий Спину, электрослесарь Виктор Гладий. На выполнении плановых видов ремонта отличается бригада мастера Алексея Зайда. Достоин уважения труд, в частности, слесарей Михаила Суружиу, Иосифа Симонова, слесарей-дизелистов Анатолия Царану и Октавиана Стынга.

Большая ответственность за



Техника готова отправиться в путь

обеспечение безопасности движения на обширном путейском участке ложится на плечи начальника ПЧ-5 Алексея Кругля и его коллег. Даже сталкиваясь с острой нехваткой материалов, продолжают удерживать под неослабным контролем вверенный путь коллективы околотков, где дорожными мастерами Алексей Корлэтяну, Анатолий Олейник, Георгий Ефремов, Константин Куцый, Виктор Русу, Геннадий Одажиу, другие. А бригада мастера Дмитрия Батюшки выполняет капитальный ремонт тоннеля — уникального сооружения 1891-1893 годов постройки. Раньше такими работами занимались специализированные строительные организации.

Не так давно ШЧ-3 возглавил молодой специалист Александр Руснак, сменивший в ответственной должности ветерана с большим стажем Владимира Малышева. Преемственность лучших традиций, выработанных старшими поколениями

и сохраняется. Надежное функционирование устройств СЦБ обеспечивают специалисты участков старших электромехаников Леонида Китичука, Олега Султанова, Виктора Мельника, Вячеслава Кульчицкого. Справляются с заданиями кабельная группа (старшие электромеханики Иван Ганзелюк и Игорь Андреев), КРП (Виктор Линник), КИП СЦБ (Василий Баланюк), КИП связи (Ирина Захарова), радиоцех (Сергей Кривой).

Умело организуют на узловой станции прием и отправку поездов, сортировку грузовых вагонов смены маневровых диспетчеров Анатолия Решетника, Олега Руснака, Александра Кулибабы, Анатолия Димитраша и дающего подмены Сергея Гришково. Свой вклад в выполнение поставленных задач вносят коллективы линейных станций, вокзалов, строители, энергетики, другие категории железнодорожников.

— **В обеспечении технологического процесса, решении возникающих проблем не обойтись без хорошо налаженного взаимодействия руководителей предприятий...**

— В повседневной работе исходим из того, что действия руководителей и специалистов предприятий, в составе какой бы службы они не находились, должны быть скоординированными на уровне железнодорожного узла. Каждый первый вторник месяца проводим совещания узлового Совета, на которых обсуждаем текущие дела и намечаем то, что нужно сделать в будущем. При таком подходе удается многое. Основной блок рассматриваемых вопросов касается обеспечения нормального функционирования железнодорожного хозяйства участка в соответствии с доводимыми заданиями. Например, для удли-

нения и капитального ремонта повышенного пути станции Рэуцел путейцам понадобились металлические решетки, за изготовление которых взялись сварщики ПМС-294. Приняты меры по восстановлению четырех кранов на железнодорожном ходу, необходимых для выполнения различных работ. Первым был отремонтирован кран на территории завода ЖБШ. Подготовкой колесных пар занимались вагонники под руководством мастера Сергея Германа. На ремонте других узлов отличились главный механик Григорий Марку, крановщик Виктор Глигор и водители мотовозов из ПЧ-5, электрослесарь локомотивного депо Михаил Левченко.

На просьбу оказать помощь в техническом освидетельствовании оперативно откликнулся первый заместитель генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» — главный инженер Мирон Гагауз. В данное время кран эксплуатирует-



Начальник Бэлцкого железнодорожного узла Валерий Гылкэ



С праздником, уважаемые труженики магистралей!

ся на узле, выезжал на подмогу окничанам. В ПЧ-5 продолжается восстановление второго, а в ТЧ-4 — третьего по счету крана. Или такое. В прошлом году специалисты производственного участка НГЧИ проделали работу по отключению от централизованного источника отопления — узловой котельной

— 71 тонна металлопроката, отправляемого в основном в Румынию. Разработка технического решения осуществлена моим заместителем по ремонту Виталием Ветренюком, главным инженером Вадимом Албеницану и руководителем производственно-технического отдела Владимиром Цурковым. Наиболее ак-

30 (выполнение по отношению к соответствующему периоду прошлого года на 195%). Капитально отремонтировано 16 вагонов (выполнение плана на 106,7%). При плане в 8,9 тыс. работниками ПТО и ПКТО отправлено 9,1 тыс. грузовых вагонов. Капитальным ремонтом были задействованы пять, а текущим — пятнадцать 20-тонных контейнеров. И такое же перевыполнение по всем остальным месяцам с начала года. Также в июне произвели обточку гребней 20 колесных пар для пассажирских вагонов ВЧД-1, 12 колесных пар для мотовозов ПЧ-5. Отправлено на металлолом после снятия старогодних деталей 40 исключенных из рабочего парка вагонов, в том числе 8 типа 918.

Общее увеличение объема работ по вагонному депо — на 36,7%. И это при уменьшении численности рабочего контингента. Вот только одно смущает. В условиях нынешней системы финансирования, я, как руководитель филиала, лишен реальных рычагов материального стимулирования за дополни-



Около 10 лет работает на станции Матеуць старший товарный кассир Лариса Раецкая

дится с полной отдачей сил, проявляет инициативу. И что не менее важно, от этого зависит, удастся ли нам сохранить лучшие кадры, не допустить переманивания их в коммерческие структуры. Думаю, с началом реформирования магистрали что-то изменится в данном отношении. Уже теперь готов оп-

Несколько слов о Валерии ГЫЛКЭ. Выпускник Кишиневского политехнического института, специальность — инженер-механик. Как высококвалифицированный специалист сформировался в период работы на Балцком ПО «Рэут». В качестве токаря 6-го разряда неоднократно занимал первые места в конкурсах «Лучший по профессии». Конкурсы проводились на городском, республиканском и Всесоюзном уровнях среди специалистов предприятий машиностроения и судостроительной отрасли. Испытывая гидроакустические приборы, изготовливаемые бельжанами, принял участие в нескольких морских походах. В ВЧД-3 — с 2000 года. Сначала — начальник производственно-технического отдела, а затем — главный инженер. С его появлением на предприятии были внедрены многие прогрессивные технологии, укрупнен станочный парк, что позволяет сохранять передовые позиции в организации ремонта вагонов и решении серьезных технических проблем. С 2010 года — начальник вагонного депо. Ранее уже возглавлял узловой Совет. Вторичное назначение на эту должность состоялось в начале нынешнего года. В Балц и на дороге Валерия Аркадьевича знают как руководителя творческого, нестандартного мышления. Новатор, выдвигающий оригинальные идеи, интересный собеседник в обсуждении вопросов технического и экономического характера, да и просто неравнодушный к делу человек.

Вел беседу
Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА



С 1981 года трудится в ШЧ-3 электромеханик СЦБ Анатолий Сикорский

— ряда зданий. Автономные котлы были установлены, в частности, в АБК и цехе КИПа ШЧ-3. Теперь с целью получения еще большего экономического эффекта намерены совершенствовать систему распределения тепла на обогревательные элементы в помещениях. Определяем затраты, связанные с этим, чтобы выйти с конкретным предложением на руководство дороги. Еще одна задача — благоустройство территорий, приведение в порядок входа в вокзальное здание станции Балць-Слобозия со стороны города, покраска перил пешеходного моста возле поста ЭЦ.

— С какими показателями встречает профессиональный праздник коллектив возглавляемого Вами ВЧД-3 — одного из лучших предприятий на дороге?

— Даже в этих трудных условиях не только справляемся с заданиями, но и находим новые технические решения. Свидетельство тому — предпринятая модернизация железнодорожных платформ под перевозку металлопроката ради высвобождения части дефицитных полувагонов. На платформах наращиваются торцевые борты и устанавливаются боковые стойки. Все согласно техническим условиям перевозок. Уже модернизировано 15 платформ, а будет еще пять. Вместимость каждой



Начальник ПЧ-5 Алексей Круглый грамотно руководит коллективом

тивное участие в модернизации приняли мастера Наталья Ткач и Андрей Войтенко, столяр Юрий Центью, сварщики Виталий Авраменко, Виктор Хардел и Артем Киореску, слесари Владимир Оноприенко и Игорь Галбур, составитель Иван Пинкас, маляр Алена Гога, другие.

Что касается других работ, то только в июне творческий поиск резервов позволил охватить депо-ремонт 39 вагонов разных типов при плане

тельный труд специалистов, вносящих наиболее весомый вклад. Вопрос очень серьезный. Поэтому во время одной из встреч с генеральным директором CFM Юрием Топала мною было выдвинуто предложение, чтобы руководителем предприятия наделили правом самостоятельного распределения средств из фондов оплаты труда. Только на такой основе можно избежать пресловутой «уравниловки», поощрять тех, кто действительно тру-



Осмотрщики-ремонтники вагонов Петр Смирнов и Ливиу Лунгу из ПТО по станции Балць-Слобозия

робовать на предприятии в качестве эксперимента предлагаемую модель и доказать на практике ее эффективность, если, конечно, будет на то положительное решение.

И в завершение хочу поздравить работников северного узла, всей дороги и их семьи с праздником — Днем железнодорожника. Счастья, крепкого здоровья, благосостояния и, конечно же, успехов в труде на благо родной магистрали!

■ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА В ДРУГИХ СТРАНАХ МИРА

Праздник, который объединяет мир

Многие десятилетия в первое воскресенье августа труженики стальных магистралей мира отмечают свой профессиональный праздник — День железнодорожника. Это отраслевое торжество всех тех, кто вносит большую лепту в бесперебойность работы стальных артерий, кто ночами не спит, управляя поездами и движением, кто обеспечивает бесперебойную работу средств сигнализации и связи, электроснабжения, ремонтирует подвижной состав и обслуживает пассажиров. Первое воскресенье августа — не единственный такой день. В разных странах мира эта дата приходится на другие месяцы года.

1876 года первого поезда из Таллинна в Тарту.

В Болгарии День железнодорожника как профессиональный праздник отмечается ежегодно в первое воскресенье августа.

В Венгрии День железной дороги решением Правительства ВНР от 1961 года отмеча-

ется ежегодно во второе воскресенье июля.

В Польше праздник железнодорожников отмечается ежегодно 25 ноября.

В Словакии День железнодорожников отмечается ежегодно 27 сентября.

В Чехии Железнодорожный день отмечается ежегодно, как

правило, в четвертую субботу сентября, в память 27 сентября 1825 года, когда в свой первый путь отправился первый паровоз Джорджа Стефенсона.

В Боснии и Герцеговине День железнодорожника отмечается 15 апреля.

В Сербии День железнодорожника с 2001 года отмечает-

ся ежегодно 12 мая в день покровителя Святого Василия Острожского.

В Словении День железнодорожников отмечается ежегодно 2 июня в память прибытия первого поезда на территорию сегодняшней Словении в 1846 году.

В Хорватии, начиная с 1990 года, каждое 5 октября, когда Хорватские железные дороги вышли из состава Югославских железных дорог и в качестве независимой компании были приняты в состав Международного союза железных дорог, отмечается День Хорватских железных дорог.

Кроме того, в хорватском календаре ежегодно 15 апреля отмечается Международный день железнодорожника.

Азербайджан отмечает День работников азербайджанской железной дороги 13 октября.

В Белоруссии, России, Казахстане, Киргизии День железнодорожника отмечается ежегодно в первое воскресенье августа.

В Латвии День железной дороги отмечается ежегодно 5 августа для увековечения даты основания Латвийской железной дороги 5 августа 1919 года.

В Литве День железнодорожника принято отмечать ежегодно 28 августа.

На Украине официальный День железнодорожника установлен 4 ноября.

В Эстонии ежегодно 21 августа отмечается День истории железной дороги в память о прибытии 21 августа



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ УНГЕНЬ



День
железнодорожника
2018

В режиме реального времени

Пограничный железнодорожный узел Унгень продолжает сохранять солидный потенциал возможностей, которые непременно будут реализованы в будущем. А пока в ожидании лучших времен местная инфраструктура остается ориентирована на грузовую работу, так сказать, локального характера. Из соседней Румынии в Молдову поступают нефтепродукты и металлолом, в обратном направлении — металлопрокат. Имеется определенная погрузка-выгрузка. По станции Берешть ведется переформирование грузовых поездов как в сторону Бэлць и Кишинэу, так и для правого берега реки Прут. Что касается пассажирского движения, то здесь проходят поезда молдавского формирования на Бухарест, Санкт-Петербург и Москву. По выходным дням курсирует модернизированный дизель-поезд до Ясс.

Трудовые коллективы местных производственных участков относятся к выполнению поставленных перед ними задач с ответственностью, обеспечивая на должном уровне технологический процесс. Хорошая мобилизованность на дела, в частности, у специалистов **пункта перестановки вагонов**, являющегося, что называется, сердцем железнодорожного узла. Уже на протяжении нескольких лет участком руководит молодой начальник Вячеслав Корней. Только за июль сменами Вячеслава Бордияну, Николая Бордияну, Геннадия Вакарюка и Юрия Макухи переставлено с узкой, западноевропейской колеи на широкую и наоборот 202 грузовых, 262 пассажирских вагона. Примерно столько же — в июле. Задействуются по мере необходимости три козловых крана и мощные домкраты, которых вместе с резервом насчитывается 68 единиц.

Самой перестановке, как завершающему этапу всех предусмотренных технологией усилий, всегда предшествуют предварительные мероприятия. Они



Начальник станции Унгень Сергей Димитраки (справа) и маневровый диспетчер Михаил Груби

заключаются в подготовке грузовых и пассажирских тележек, профилактике и ремонте, в случае необходимости, домкратов и козловых кранов, чтобы не подвели в решающий момент. В механических мастерских и электрическом цехе можно изготовить любую недостающую деталь, и даже домкратные винты, перемотать проводку электродвигателей. Помощь оказывает базовое Бэлцкое вагонное

депо. Уже в процессе перестановки слесари подвижного состава не только закрепляют кузова на тележках, но и осматривают ходовую часть, ведут промежуточную ревизию, устраняют выявленные недостатки по колесам и буксам. Словом, целый комплекс работ.

Следует отметить ветеранов — старшего мастера Андрея Фарфанюка и мастера электрического цеха Петра Киореску, щедро делящихся опытом с молодежью. Профессионализм показывают, наряду с другими, слесарь по ремонту оборудования Андрей Чеботарь и электрик-крановщик Василий Снигур.

Ни один поезд не отправляется в путь со станции Унгень и Берешть без предварительного технического осмотра, проводимого специалистами **вагонного ПТО** (начальник Валерий Морару, старший освобожденный осматрщик Александр Фиткевич). Помимо этого, организовываются текущий отцепочный ремонт, подготовка к погрузке и разделка на металлолом вагонов разных типов. В ту пору, когда участком руководил почетный железнодорожник Константин Тимуш, коллектив

славился на всю дорогу крепкими трудовыми традициями. Ныне сохранять их намного сложнее, чем раньше, из-за изменившихся условий работы. И, тем не менее, доводимые задания выполняются. В числе лучших — старший осматрщик Денис Робулец, бригадир Сергей Сербанюк, вагонный оператор Галина Фиткевич, осматрщики Илья Тригуб, Ион Суман и Михаил Бордияну. Единственная проблема, которая волнует — это то, что в последнее



Контрольно-ремонтный пункт (КРП) ШЧ-1 — электромеханики Вячеслав Чиретяну, Николай Комарницкий и Виктор Вакарчук

время не очень-то охотно выбирает профессию вагонника молодежь и специалистам старшего поколения некому передавать свой богатый опыт.

Дед и отец Валерия Кубака были путейцами. А сам он выбрал еще в молодости **Унгеньское оборотное локомотивное депо**. Предприятие стало для него, что называется, вторым домом, потому как именно здесь состоялась судьба, насыщенная беспокойными трудовыми буднями. Уже в должности начальника депо, которой отдано много лет, Валерий Васильевич проявил себя принципиальным, ответственным, пол-

ным творческих замыслов руководителем. Такой настрой передается всему коллективу, который продолжает обеспечивать надежной тягой обслуживаемый участок. Эксплуатируемая техника почтенного возраста, однако тепловозы и дизель-поезда выходят в рейсы строго по графику. Локомотивщики не подводят с маневровой работой движущих станций Унгень и Берешть, где многое зависит от своевременной обработки прибывающего подвижного состава, а также пункт перестановки вагонов.

Основа всех дел — человеческий фактор, на него главная ставка. В депо исходят из того, что в кабине тепловоза должен находиться не автоматически выполняющий свои функции машинист, а умеющий правильно действовать в неординарных ситуациях и выбирать эффективные режимы эксплуатации техники специалист. А чтобы обладать такими навыками, важно совершенствоваться в профессии. Не случайно здесь регулярно проводят технические занятия, во время которых делают разборы допущенных ошибок, отказов рабочих узлов тепловозов. Наиболее весомый вклад в порученное дело вносят машинист-инструктор Андрей Здерчук — правая рука начальника депо в вопросах обучения и контроля, лучшие машинисты Василий Мунтяну, Григорий Савчук, Сергей Берник, Михаил Берник, Игорь Пахомович, слесари Федор Ковалев и Сергей Русу.

Олег Логин трудился длительный период бригадиром пути по станции Берешть. Проявленные организаторские способности и профессионализм не остались незамеченными. Недавно руководство ПЧ-1 доверило специалисту должность старшего дорожного мастера путейского участка от Петрешть, Унгень до Унцешть и Пырлицы. Поставлена непростая задача: поддержание в соответствии с требованиями безопасности движения отрезка рельсовой колеи на важном направлении!

Многочисленные пути по Унгень, а также перегоны — все это хозяйство **околотка №10**, где дорожным мастером Олег Чорня. Несмотря на острую нехват-

ку материалов, коллектив стремится к использованию доступных резервов. Упор — на повышенный контроль и оперативное устранение выявляемых отклонений от нормы. Среди лучших — бригады выпускники ДИИТа Галины Чорня, Виталия Урсу и Олега Боксана. И, в частности, монтеры пути Георгий Бутнару, Григорий Хайбу, другие. По мере поступления новых и старогодных материалов устранением кустовой гнилости активно занимаются **коллективы Берештьского, Унцештьского и Пырлицкого околотков**, возглавляемых дорожными мастерами Михаилом Гыл-



Слесари оборотного локомотивного депо Сергей Руссу и Федор Ковалев



кэ, Петром Поповичем и Владимиром Паскал. Ведением технической и финансовой документации занимаются техники Оксана Войнов, Ольга Дюжикова, Валентина Журату.

В Унгень дислоцируется еще один коллектив от ПЧ-1 — **бригада мостовиков под руководством мастера Светланы Бердецкой**. Главный объект заботы — железнодорожный мост через реку Прут, а также искусственные сооружения на линии. Недавно специалисты отремонтировали настил пешеходного моста в районе международного вокзала.

В движенческом и грузовом секторе железнодорожного узла — опытное управленческое звено в лице ДС Сергея Димитраки, заместителя по безопасности движения Валерия Балицкого, заместителя по грузовой и коммерческой работе Светланы Скрипник. Сменами руководят маневровые диспетчеры Алексей Вифор, Михаил Груби, Сергей Моргоч и Василий Ковальчук. Они умело строят работу по организации всего технологического процесса, включая безопасность движения, грузовую работу. Немалую роль в координации действий всех участков играет Совет руководителей во главе с **начальником железнодорожного узла Игорем БЕРЕГИЧ**.

На железнодорожном узле для оперативного управления движением и маневровым процессом эффективно используют поездную и станционную радиосвязь. А отвечают за ее техническое обслуживание в соответствии с графиками планово-предупредительных ремонтов, в частности, электромеханики Николай Комарницкий, Виктор Вакрчук и Виталий Беленчук. Около 48 лет своей жизни отдал ответственной работе Андрей Григорьевич Дудай, ушедший недавно на заслуженный отдых.

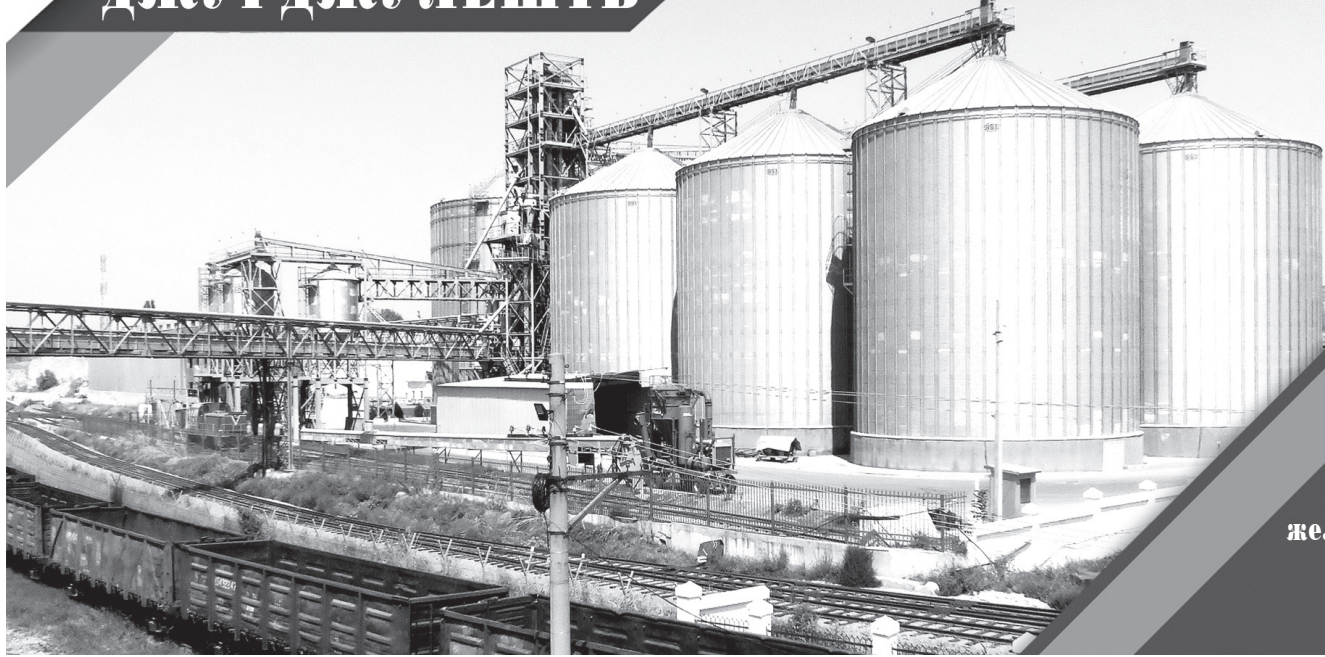
Ремонтный цех радиосвязи располагается в помещении административно-бытового корпуса оборотного локомотивного депо. Здесь неплохое оснащение контрольно-измерительными приборами, инструментом, что вместе с профессионализмом, настроенными специалистами способствует хорошему качеству техобслуживания.

Знающие свое дело и добросовестные специалисты трудятся и в находящемся рядом здании, именуемом на узле **Домом связи**. Это, например, электромеханик с 40-летним стажем Федор Кобзак, электромеханик Дмитрий Гидик. Подает неплохие надежды электромонтер выпускника Бэлцкого технического колледжа железнодорожного транспорта Татьяна Панко. До этого она работала некоторое время оператором при ДСП, но новое дело ей больше по душе. А руководит всем производственным участком старший электромеханик Александр Заремба, у которого за плечами — Одесский политехнический институт и 39 лет работы на железнодорожном транспорте.

Грузопоток, проходящий через железнодорожный узел, подвержен серьезному влиянию целого ряда факторов экономического и политического характера. Поэтому обеспечивать стабильную работу местным железнодорожникам совсем не просто. Приходится быть готовыми к любым неожиданностям — спадам и подъемам в движении, умело реагировать на изменчивую конъюнктуру. Главное, что есть стремление к успеху у коллектива железнодорожного узла Унгень.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ ДЖУРДЖУЛЕШТЬ



День
железнодорожника
2018

Быть на шаг впереди

Шесть станций, открывающих поездам «зеленую улицу» к дунайским портам и на правый берег реки Прут, включает в себя самый молодой на нашей магистрали железнодорожный узел Джурджулешть. Его начальник Петру АЖДЕР сформулировал задачу, стоящую ныне перед местными трудовыми коллективами, предельно четко: принимать, перерабатывать и отправлять следующие участком грузы и вагоны строго в обусловленное технологией время и, что не менее важно, с минимальными затратами.

— **От чего это зависит, в первую очередь?**

— Факторов несколько, и главные из них — понимание и выполнение каждым труженником своих служебных обязанностей, координация действий на уровне представителей разных служб, занятых на станциях. Одни отвечают за пограничные прием-передачу вагонов и грузов, исходя из того, что мы находимся на стыке трех государств, другие — за погрузку-выгрузку, в чем задает тон станция Джурджулешть. Здесь организованы выгрузка зерновых, перегруз щебня из барж в полувагоны, а также перелив нефтепродуктов — из цистерн западноевропейской в цистерны

соседней Украиной и Россией.

— **Какую роль в выполнении доводимых заданий играет возглавляемый Вами Совет руководителей станций и участков железнодорожного узла?**

— Наш Совет — это, прежде всего, проводник политики руководства ГП «Железная дорога Молдовы» во главе с генеральным директором Юрием Топала, в деле организации перевозок в жизненно важном для экономики республики регионе. Вот почему его деятельность затрагивает практически все основные аспекты работы местных железнодорожников. Помимо повседневных управленческих мероприятий и контроля, проводим раз в месяц,



В тесной связке трудятся на участке агент конторы передач Николай Мокану и осмотрщик вагонов Александр Бостан



ДСП Константин Сталин

широкой колеи. И этот перечень можно продолжить. В целом объемы неплохие, хотя, конечно, не все резервы использованы. В данном случае имеется в виду груз экономических агентов республики, коммерческие интересы которых концентрируются в регионе. Что касается зарубежного транзита, то он представлен в основном рудой, поступающей в адрес металлургического завода румынского города Галац. Его объемы могли бы быть больше, если бы не оказывал негативного влияния так называемый политический фактор — ухудшившиеся отношения между

с выездом на ту или иную станцию, рабочие совещания, на которых анализируются соблюдение технологической дисциплины, возможности сокращения простоев вагонов, эффективность использования тяги, качество оформления документации и т.д. Немало предпринято, в частности, по улучшению быта. На станции Джурджулешть выполнен косметический ремонт внутри помещений, занимаемых товарной конторой, бухгалтерией и конторой передач. Специалистам приходится испытывать неудобства из-за стесненности в рабочих площадях, однако уже включено в

план строительство просторного здания, в котором будет свободнее всем службам. Отремонтированы душевые для локомотивных бригад, обслуживающих два маневровых и один вывозной тепловозы. На станции Кахул приведена в порядок система водоснабжения и канализации, однако еще предстоит принять меры по налаживанию освещения маневровой площадки при проведении работ в темное время суток. Хорошими можно назвать условия в конторе передач и бригадном доме по Етулии. В последнее время несколько улучшилось снабжение спецодеждой.

Удалось вплотную подступиться к решению кадровой проблемы. Мы понимаем, что железная дорога еще не в состоянии повысить мотивацию за труд, а потому с целью сокращения дающей себя знать текучести кадров стремимся задействовать другие факторы, способные привлечь пополнение. Достигнута договоренность с примарами близлежащих сел о том, чтобы они направляли к нам на работу лиц из социально уязвимых семей. Последующее обучение берем на себя. Также разрешаем брать двухмесячные отпуска с сохранением места работы, чтобы люди могли найти дополнительный заработок за грани-

цей. Добились введения доплат за интенсивность труда. Как результат, кадровая ситуация на большинстве станций в какой-то мере стабилизировалась, в числе принятых на работу — около 80% — молодежь.

Продолжение на стр. 16



Опытным специалистом зарекомендовала себя зам. руководителя ст. Джурджулешть по коммерческой работе Лариса Арабаджи



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ ОКНИЦА



День
железнодорожника
2018

В стуче железных составов — пульс магистрали

Основная функция Окницкого железнодорожного участка — продвижение поездов в трех направлениях, два из которых дают выход за рубеж страны, а также сортировка прибывающих грузовых вагонов. С этой задачей неплохо справляются в соответствии с должностными обязанностями специалисты узловой и линейных станций, реализуются мероприятия по обеспечению безопасности движения. Однако характеристика будет неполной, если не вспомнить об еще одной не менее важной составляющей — формировании местного грузопотока за счет предоставления транспортных услуг экономическим агентам прилегающего региона.

Именно уровень организации грузовой работы на северном участке был высоко оценен генеральным директором ГП «Железная дорога Молдовы» Юрием Топала во время недавнего комиссионного осмотра. И в этом отношении показателем примера станция Липкань, коллектив которой понимает, что только увеличивая



Товарный кассир станции Дрокия Ангелина Бырка, работающая на транспорте с 1984 года, и молодой приемосдатчик Инна Чиповенко

ных полувагонов. Перевыполнен план погрузки за июль.

— Трудимся и дальше с настроением на позитивный результат, — рассказал ДС Игорь Дацко, отмечая лучших работников грузового цеха — старшего товарного кассира Зинаиду Морозову, которую коллеги поздравили не так давно с очередным юбилеем, старших приемосдатчиков Александру Погореловскую и Анжелу Чумак, товарного кассира Татьяну Мизюк, агентов конторы передача Оксану Фостик и Лидию Карпенко. Самых лучших слов заслуживает труд составителя с 41-летним стажем Николая Лисько — специалиста ответственного, не допускающего нарушений, заряжающего своим жизненным оптимизмом молодежь на добрые дела.

Не ослабевает грузовая работа на приднестровской станции Вэлчинец, главным клиентом которой является АО «Tezeu-

Lux». Данный экономический агент отгружает в адрес стекольных предприятий столицы кварцевый песок, добываемый в окрестностях городка Отачь. Как сообщила старший товарный билетный кассир со стажем Галина Рябко, от каждой отправленной партии в девять полувагонов дорожный бюджет получает 75 тысяч леев. Плюс около полутора тысяч леев — за оказание услуг по подаче подвижного состава на фронты погрузки, последующей уборке, маневрам, закреплению грузовых полувагонов на запасных путях тормозными башмаками, ведению учетной документации и т.д.

Умеют считать деньги, получаемые от грузовой работы, на станциях Дрокия, Дондушень, София. А по Брэтушень за последний период совершен настоящий прорыв в увеличении погрузки щебня и зерновых. Это стало возможным благодаря

введению более привлекательных для экономических агентов тарифов на перевозку железнодорожным транспортом. Самые большие объемы работы здесь выполняют машинисты маневрового тепловоза из Окницкого оборотного локомотивного депо и составители поездов, приезжающие с узловой станции. Хватает забот у осмотрщиков вагонов. Сами брэтушенцы организуют маневровый процесс, оформляют документацию на грузы, взимают с клиентов кассовые сборы за оказываемые услуги.

Успех вряд ли был бы возможен без специалистов Окницкой ПЧ-6 (начальник — Алек-

сандр Бродский), приведших по распоряжению руководства дороги в порядок путевое хозяйство станции Брэтушень, включая погрузочный путь. Укреплен перегон в сторону Редиул-Маре, что позволило повысить скорость грузовых составов. Для всего этого были выделены партии новых шпал и брусьев.

Коль уж речь зашла о путевых работах, то у них полно и других забот. Обслуживаемый участок очень сложный по рельефу местности. Чтобы обеспечивать безопасность движения, только за полгода в путь уложено с целью разрядки очагов кустовой гнилости 1590 новых деревянных шпал, 588 — старогонных железобетонных, появившихся в результате демонтажа с малодеятельных веток. Например, околоток дорожного мастера Виталия Лесника усилил полученными шпалами главный путь по станции Дондушень и тем самым снял действовавшее ограничение по скорости. Не хватает материалов, ГСМ, беспокоит текучесть кадров из-за слабой мотивации труда, но даже в таких непростых условиях обеспечивают приемлемую балльность коллективы околотков дорожных мастеров Игоря Гавинского, Эдуарда Павлова, Александра Юсип, Василия Беженаря, Ивана Фандафан, Александра Нихтий. За поддержание искусственных сооружений отвечают бригады под руководством мастеров Артура Олейника и Алексея Миронова.

Изо дня в день обеспечивает участок надежной тягой уже упомянутое нами Окницкое оборотное локомотивное депо, которое возглавляет с августа прошлого года Валерий Носатый — специалист ответственный, глубокой профессиональной закалки, водивший многие годы в качестве машиниста магистрального тепловоза поезда на северном участке. На предприятии в пассажирском движении задействовано девять локомотивных бригад. В грузовом — два машиниста и девять помощников машинистов. Еще четыре локомотивные бригады обслуживают маневровую технику. Кадровая проблема решается путем обучения молодежи. Так, под руководством опытных машинистов-инструкторов Виктора Першовского и Андрея Мельника профессию машиниста обрели Андрей Конарчук и Сергей Ютиш. Настоящими профессионалами зарекомендовали себя опытные машинисты Геннадий Вакарюк, Виталий Москал, другие.



Составитель поездов станции Липкань Николай Лисько

объемы перевозок, можно укрепить существенно финансово-экономическое состояние магистрали. Уже за первое полугодие здесь удалось погрузить и отправить в адрес потребителей около 39,5 тыс. тонн щебня — продукции двух карьеров. В июне дополнительные 6200 тонн принесло предоставление АО «Calcar» под щебень 96 думпкаров вместо дефицит-



Начальник Окницкой ПЧ-6 Александр Бродский (справа) и старший дорожный мастер участка, председатель узлового профкома Дмитрий Фисюк



С праздником, уважаемые труженики магистралей!

Проходящие через **узловую станцию Окница** пассажирские и грузовые поезда нуждаются в техническом осмотре. Его проводят **специалисты ПКТО от ВЧД-3**. Во главе смен — опытные старшие осматриватели вагонов Владимир Чабан, Анатолий Ганзелюк, Сергей Видайко и Владимир Мелов, хорошо осознающие, что исправный вагон — гарантия безопасного движения. В случае необходимости специалисты выезжают на станцию, где ведется погрузка. И еще, наряду с **агентами конторы передаточной команды ВОХРа**, входят обязательно в состав группы по приему-передаче грузовых вагонов на украинской станции Могилев-Подольский. Осуществляемый там технический контроль — строгий и бескомпромиссный —

ти устраняются на пункте отцепочного ремонта, где также ведется подготовка подвижного состава под погрузку. Тщательной заделки щелей в кузовах полувагонов требует, например, перевозка кварцевого песка.

Привлекает неплохое оснащение осматривателей вагонов необходимым инструментом, переносными рациями. Есть свое «ноу-хау»: в фонарях собственными силами заменены лампочки накаливания на светодиоды. Это не только усилило яркость освещения в темное время суток, но и удлинит период между очередными зарядками аккумуляторов.

Работа подразделений и участков железнодорожного узла вряд ли была бы возможной без разных видов связи. С **Окницкого линейно-аппаратного зала** можно дозвониться до любого предприятия или станции всей железной дороги, имеется выход на каналы международной связи для поддержания транзита информации. А обслуживает сложную аппаратуру на довольно высоком качественном уровне группа специалистов под руководством старшего электромеханика Валерия Дернового. Хорошими профессиональными навыками обладают электромеханики Юрий Рыбак, Сергей Дерновой, Сер-

гей Бандровский, Марина Гвоздева, Анатолий Суручану, электромонтер Сергей Снегур.

Истинный талант человека, кем бы он ни был по профессии, всегда узнается не по словам, а в конкретном деле. У электромеханика Анатолия Луганова — поистине золотые руки. За сорок лет работы в индустриальной бригаде Окницкого производственного участка ШЧ-3 он выполнил столько коммуникаций электроприводов стрелочных переводов и рельсовых цепей, монтажей в шкафах релейных, что длину аккурратно сплетенных проводов можно измерять километрами. Специалистом разработаны необходимые схемы, смастерены оригинальные шаблоны, облегчающие труд.

Перечень добрых дел тружеников северного железнодорожного узла, которые относятся к исполнению своих служебных обязанностей с должным чувством ответственности, можно продолжить.

Немало хороших начинаний у **работников узловой станции** — дежурных за пультом, операторов и агентов конторы передаточной команды, составителей. Немалый вклад в общее дело вносят **специалисты СЦБ, сетевого района электроснабжения, строители НГЧИ**.



Электромеханики Окницкого ЛАЗа Сергей Дерновой и Сергей Бандровский

На вокзалах, особенно по Окнице и Дрокии, стараются повышать выручку от продажи билетов. Хотя это непросто в связи с усилившейся конкуренцией со стороны автомобилистов и авиаторов, открывших свои агентства почти в каждом районном центре.

На Окницком железнодорожном узле ждут повышения уровня заработной платы на дороге и, конечно, укрепления

финансово-экономического положения CFM, когда дорога будет в состоянии удовлетворять в полной мере все свои потребности. Как только финансовое положение улучшится, это непременно ощутит на себе каждый железнодорожник Молдавской магистрали.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА



ДСП станции Гырбова Валентина Мельник

позволяет не допускать на нашу железную дорогу вагоны с дефектами тележек, колесных пар, автосцепок, тормозного оборудования. Нетрудно представить себе, какие финансовые потери несла бы магистраль в случае проникновения неисправных вагонов на нашу территорию. **Окницкое ПКТО** является, как говорится, последней проверочной инстанцией и для вагонов, следующих через северный участок из Молдовы за рубеж. Выявляемые неисправнос-



Окницкие железнодорожники обеспечивают безопасность движения

УВЛЕЧЕНИЕ БУДУЩЕГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

Мальчик делает макеты поездов

Село Гринэуць-Молдова Окницкого района расположено несколько в стороне от железной дороги. Однако в музее местной гимназии можно увидеть уголок, посвященный нашей магистрали. Взор привлекают макеты вагонов, тепловозов и дизель-поездов, изготовленные из картона и раскрашенные соответствующим образом. Все это — дело рук ученика седьмого класса Виктора Крижановского, чей отец Юрий Николаевич трудится за пультом станции Редиул Маре.

Увлечение зародилось у мальчика еще в раннем детстве, когда приходил к отцу на работу и наблюдал за проходившими мимо станционного здания поездами. Уже в младших классах пытался отображать запечатленные в памяти образы на бумаге. Некоторые из рисунков были опубликованы в журналах, издававшихся в ту пору коллективом редакции газеты «Железнодорожник Молдовы». Эти журналы также хранятся в школьном

музее. Чуть позже у мальчика появилось желание макетировать.

— Любой кусок картона или коробка рассматриваются Виктором в качестве подсобного материала, — рассказал отец мальчика, добавив не без гордости, что сын растет очень старательным, помогает родителям по хозяйству.

В школе учится на «отлично», отдавая особое предпочтение таким предметам, как рисование, преподаваемое классным руководителем Сильвией Ящук, математика и физика. За

победы в школьных, районных и республиканских конкурсах отмечен более чем тридцатью дипломами различных степеней. Занял первое место на прошлогодней олимпиаде по рисованию, которая состоялась в Республиканском центре для детей и молодежи. Уже в нынешнем году школьнику присуждено второе место в конкурсе «Энергетическая безопасность глазами детей», организованном профильным министерством.

Хочется верить, что нынешняя привязанность Виктора к



Виктор Крижановский с макетами, сделанными собственноручно

железнодорожной перерастет со временем в настоящее призвание. Молдавской магистрали очень нужны грамотные, умеющие творчески мыслить, преданные делу молодые специалисты. Кстати, железнодорожному труду посвятил свою жизнь не только отец мальчика — вы-

пускник Бэлцского технического колледжа железнодорожного транспорта, но и дед Василий, работавший длительный период электромехаником СЦБ.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото из семейного архива



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ БАСАРАБЬСКА



День
железнодорожника
2018

Звание «железнодорожник» здесь с гордостью несут

Самый крупный южный форпост Молдавской магистрали — железнодорожный узел Басарабьяска — ритмично и качественно обеспечивает перевозочный процесс. Приоритетным для специалистов этого узла является обеспечение безопасности движения поездов. Над этим круглосуточно трудятся путейцы и вагонники, локомотивщики и движеницы узла. Даже в свой профессиональный праздник многие из них будут на своих рабочих местах.

ДИСТАНЦИЯ ПУТИ: самую большую по протяженности и по численности на железной дороге ПЧ-3 возглавляет молодой, квалифицированный и опытный специалист **Виктор Викторович ПОДГУРСКИЙ**. Протяженность главного хода составляет 375 км пути.

Несмотря на сложные условия работы и дефицит кадров, работники дистанции справляются с главной задачей — обеспечивают безопасное движение поездов. Основным показателем дистанции пути — балльная оценка — успешно выполняется. Так, например, при плане 170 баллов выполнение составило 116 баллов, то есть 131%. И это только благодаря правильной организации труда со стороны руководства ПЧ-3, а также профессионализму работников филиала. За 6 месяцев текущего года специалистами дистанции выполнены следующие работы: смена рельсов старогодними — 1000 п.м. пути; подъемочный ремонт пути на ст. Кахул — 0,500 км; средний ремонт пути — 0,1 км; произведен капитальный ремонт переезда 200 км ПК8 на перегоне Тараклия—Разъезд 208 км; выполнено устройство



Группа рабочих ВЧД-2. В центре — начальник филиала Александр Димитров

водоотводов на двух переездах. Силами работников ПЧ-3 на текущем содержании уложено 2,8 тыс. шпал; произведено наращивание бортов пролетных строений на четырех мостах.

Руководство дистанции вы-

соко оценивает работу дорожных мастеров Д.Г.Митиогло, И.З.Кара, П.И.Томайлы, А.П.Ломановского, Е.А.Бордя; бригадиров пути Н.В.Герги, В.Г.Куртева. На околотаках, возглавляемых отмеченными выше дорожными мастерами, балльность оценивается на «хорошо» и «отлично». А самые теплые слова благодарности заслуживают и получают от администрации монтеры пути, которые в большинстве своем — надежные и трудолюбивые люди.

ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО: коллектив филиала, которым руководит **Владимир Андреевич ЧОБАН**, добросовестно трудится над выполнением производственных программ. Так, например, в первом полугодии текущего года при плане 334,2 млн т-км брутто перевезено 324 млн т-км брутто. В нынешнем году выполнен текущий ремонт ТР-3

тепловозам серии ЗТЭ10М, ТР-1 — тепловозам ЧМЭЗ. Выполнен объем ремонта Т0-2 109 тепловозов серии ЧМЭЗ и 1100 тепловозов серии ТЭ10М. По причине устаревшего локомотивного парка ТЧ-3 в первом полугодии 2018 года для обеспечения бесперебойной работы депо были выполнены внеплановые виды ремонта. На этих работах отличились специалисты под руководством мастера А.С.Гавриш. Добросовестно и качественно потрудились слесари по ремонту ТПС В.И.Михов, А.А.Соколов, А.Г.Михайлов, А.П.Тимотин, П.М.Лунгу, Р.А.Трунов, Д.И.Ябанжи, Н.С.Железоголо, В.В.Белуосов.

В ТЧ-3 выполняется обточка колесных пар локомотивов: на данный момент уже выполнено 256 единиц колесных пар. В этом заслуга слесаря В.А.Юровского и токаря по обточке колесных пар локомотивов Ю.А.

Додика. С марта 2018 года в депо сформированы бригады по плановым и внеплановым видам ремонта локомотивов серий ТЭ10М и ЧМЭЗ. Ремонтные бригады выполняют такие виды ремонта, которые до этого времени в депо не выполнялись. Работой руководят мастер ТЧ-3 А.К.Крушка и бригадиры сформированных бригад: Ф.С.Хоменский, А.К.Васильянов, С.В.Горемыкин. Это позволяет более оперативно ремонтировать вышедшие из строя детали, агрегаты и запасные части локомотивов, обеспечивая при этом бесперебойную поездную и маневровую работу на обслуживаемых участках Кэушень—Басарабьяска—Етулия, Басарабьяска—Прут—Кахул—Джурджулешть—Рени—Галац.

Руководство депо отмечает хорошую работу слесарей ТПС, работающих на станции Етулия, которые выполняют плановые и внеплановые виды ремонта локомотивов на обслуживаемых участках Етулия—Кахул—Джурджулешть—Галац—Рени под руководством мастера В.Х.Хиора. Речь идет о слесарях И.Ф.Чолак и А.П.Коджа.

Для обеспечения полноценного отдыха специалистов локомотивных бригад перед рейсом и после за ТЧ-3 закреплены пять локомотивных бригадных домов: на станциях Басарабьяска, Етулия, Джурджулешть, Кахул, Кэушень. Ответственные и добросовестные дежурные В.М.Бербер, Н.Г.Попов, Л.И.Петкович, Т.В.Кулаклий, Н.А.Иванова обеспечивают достойный отдых и уют локомотивным бригадам. В нынешнем году бригадным дом был открыт на ст.Кэушень, где также созданы все необходимые условия для полноценного отдыха локомотивных бригад.

В депо работает АБК-2, где локомотивные бригады, работники склада топлива, ремонтные бригады могут переодеться, принять душ после работы, пообедать. С улыбкой встречают и провожают депоначальники медпункта ТЧ-3.

В текущем году был закончен ремонт водопровода: силами специалистов депо было заменено 500 м металлических водопроводных труб на полиэтиленовые. В результате в депо расход воды снизился с 1000 м³ до 200 м³. Также были заменены лампы накаливания в цехах и помещениях депо на лампы LED-освещения, что позволило сэкономить электроэнергию на 15 тыс. леев. Депоначальники планируют добиться экономии материалов и запасных частей на 12%, увеличить количество локомотивных бригад за счет обучения молодых слесарей ТПС.

В цехах ремонта молодые слесари закреплены за опытными работниками. На складе топлива депо своими силами отремонтирована пескосушилка. Это позволило бесперебойно экипировать тепловозы сухим песком.

Нынешней весной работники локомотивного депо высадили на территории филиала 400 саженцев деревьев, декоративных кустарников.

ДИСТАНЦИЯ СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ: коллектив ШЧ-2, которым несколько десятилетий успешно руководит опытный специалист **Степан Дмитриевич ТЫРСЫНУ**, делает все возможное для обеспечения безопасного движения поездов, надежной работы всех видов связи. Так, например, за шесть месяцев текущего года исключены случаи брака в эксплуатационной работе; число отказов сократилось на 10 (в прошлом году было 28, в текущем — 18); значительно повысился и показа-



Путьцы 3-го околотака ПЧ-3 за работой



С праздником, уважаемые труженики магистрали!



Оператор при ДСП Татьяна Балышева, практикант Анастасия Маринков и ДСП Татьяна Бурдужан

тель качества выполняемых работ. Выполнен ремонт четырех стрелочных электроприводов на ст. Джурджулешть; произведена замена 28-ми стрелочных электродвигателей на ст. Яргара, на ст. Злоць — 8 штук; заменены 298 аккумуляторов в устройствах СЦБ и связи. Специалистами дистанции выполнен капитальный ремонт ЭЦ на ст. Джурджулешть на сумму 20,232 тыс. леев; капитальный ремонт 461 м сигнально-блокировочного кабеля: 135 м — на ст. Басарабьяска, 326 м — на ст. Джурджулешть; заменены 25 м магистрального кабеля на перегоне Джурджулешть—Колибаш на сумму 8,897 тыс. леев; выполнен капитальный ремонт устройств связи на ст. Ба-

самой высокой профессиональной награды — знака «Почетный железнодорожник».

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СТАНЦИЯ БАСАРАБЬСКА: коллектив узловой хозрасчетной станции, которой несколько десятилетий руководит **Почетный железнодорожник Николай Дмитриевич ДИМОВ**, успешно справляется с реализацией плановых заданий по перевозке грузов, эффективно используя подвижной состав при безусловном обеспечении безопасности движения поездов и сохранности перевозимых грузов и соблюдении норм охраны здоровья и безопасности труда. Тон в работе задают движущие: маневровый диспетчер И.А.Арама, дежурная по станции С.П.Стратило, составитель поездов А.П.Ноговичка. Своевременную подачу вагонов под погрузку и выгрузку успешно обеспечивает старший приемосдатчик грузового цеха Т.И.Бостанжи. За качественным осмотром подвижного состава следит старший приемосдатчик пункта коммерческого осмотра А.И.Саказлы. Со своевременной и грамотной обработкой документов на поезда успешно справляются работники технической конторы: начальник

зопасности движения поездов. За 6 месяцев т.г. здесь отремонтировано плановыми видами ремонта 662 вагона, из них капитальным ремонтом — 75 вагонов и депоовским — 87 вагонов. Текущим отцепочным ремонтом отремонтирован и подготовлен под погрузку 61 вагон. Работники цехов эксплуатации (ПТО Басарабьяска, ПКТО Кэушень, ПППВ Етулия и Джурджулешть) произвели за первое полугодие т.г. техническое обслуживание 115 806 грузовых и 1720 пассажирских вагонов. Эксплуатационные расходы сократились до 5969,1 тыс. леев при плане 9968,8 тыс. леев. Руководство ВЧД-4 отмечает добросовестное отношение

к выполнению своих обязанностей специалистов вагоностроительного цеха — бригадира А.М.Шевченко, электрогазосварщиков П.И.Забунова, В.А.Топала, составителя поездов В.С.Геденко, слесарей И.З.Реница, В.С.Телешко; подсобного цеха — слесаря по ремонту подвижного состава И.В.Михайлова, Д.И.Кичука, Н.И.Деренжи; АКП — слесарей по ремонту подвижного состава Д.Ф.Соловьева, Н.Н.Калина; колесного цеха — бригадира В.М.Николаева, токаря С.И.Дяченко; ПКТО Кэушень — начальника ПКТО П.И.Кутковского, старшего ОВР М.Г.Романского, ОВР В.Г.Чернат; ПТО Басарабьяска — старших ОВР И.Г.Михеева, А.Г.Цур-



Электрик 5-го разряда Андрей Тимотин



Слесарь 5-го разряда ВЧД-4 Михаил Аксенов



Мастер по ремонту ТО-2 Александр Гавриш (второй слева) с бригадой слесарей ТЧ-3



Коллектив Басарабьясской дистанции электроснабжения

сарабьяска на 24,928 тыс. леев. Гордость ШЧ-2 — ее опытные специалисты, старшие электромеханики линейных участков И.П.Караман, Г.И.Казаченко; старший электромеханик КИПа С.В.Федоров; старший электромеханик линейно-аппаратного зала Н.И.Базулина; старший электромеханик радио Д.Н.Кайнарю; а также электромеханики связи В.В.Прохоренко, А.В.Паша, А.И.Акулов, А.В.Омельченко; старший телеграфист Е.И.Романенко, которые обеспечивают высокое качество выполняемых работ.

Добросовестно и ответственно относятся к выполнению своих служебных обязанностей такие работники ШЧ-2, как М.В.Мисаил, В.М.Кривуля, В.П.Гайдаржи, В.Ф.Неделко, Н.А.Прохоренко, А.И.Червен, П.Н.Хорозов, Н.Ф.Искимжи, М.С.Манчу. За долгие годы работы на железнодорожном транспорте они проявили себя специалистами своего дела, которые не только качественно обслуживают устройства СЦБ и связи, а также передают свои знания молодым специалистам. За добросовестный труд не раз получали ценные подарки, денежные премии, благодарности от начальника дистанции и руководства Молдавской магистрали. А старший механик СЦБ участка Кэинарь—Хаджимус М.В.Мисаил удостоен



Слесарь 5-го разряда ВЧД-4 Игорь Реница

технологического процесса — М.Г. Романенко и старший оператор СТЦ О.А.Перфильева. Анализ выполнения технического плана за 2-й квартал 2018 года свидетельствует о том, что общий прием поездов выполнен на 152% — при плане 296 составов фактическое выполнение составило 450; при плане отправления 6300 грузовых транзитных вагонов фактическое выполнение составило 6330.

ВАГОННОЕ ДЕПО БАСАРАБЬСКА: коллектив ВЧД-4, которым руководит **Роман Юрьевич КОСТЮК**, делает все возможное для успешного обеспечения бе-



Слесарь 6-го разряда ТЧ-3 Вадим Белоусов



Стропальщик ВЧД-4 Никита Морозан



Цех формирования колесных пар ВЧД-2



Дефектоскопист тележечного цеха ВЧД-4 Сергей Жалба

кана, А.М.Романского; ОВР В.Д.Димова, А.Г.Барбарь, В.А.Попович; ПППВ Етулия — ОВР В.И.Каранфил, старшего ОВР Д.Ф.Кыржелаяну; а также работников административного аппарата депо — главного бухгалтера И.Г.Базан, главного инженера С.М.Николаева.

РЕФРИЖЕРАТОРНОЕ ВАГОННОЕ ДЕПО БАСАРАБЬСКА: коллектив ВЧД-2, которым руководит **Александр Николаевич ДИМИТРОВ**, успешно выполняет производственно-экономическую программу.

Специалисты филиала успешно производят депоовской и

капитальный ремонт грузовых вагонов РПС, платформ, цистерн, вагонов для перевозки пакетированных грузов (вагоны типа 918), крытых вагонов, вагонов КРП с продлением срока использования; распрессовку и запрессовку вагонных колесных пар в цехе ВКМ; смену бандажей колесных пар локомотивов. Руководство филиала высоко оценивает добросовестный труд водителя автокрана Д.И.Тарлева, слесаря по ремонту подвижного состава сборочного цеха О.А.Сириченко, слесаря-ремонтника котельной В.В.Софьянчука, слесаря по ремонту подвижного состава колесно-тележечного цеха А.А.Булигарь, мастера цеха по ремонту оборудования Ф.С.Пойраз, аккумуляторщика А.С.Ника, токаря цеха ВКМ И.М.Пелеха, токаря подсобного цеха В.Б.Хотинского, слесаря по ремонту подвижного состава А.В.Сухина, электрослесаря В.З.Паскалова, техника отдела материально-технического обеспечения Н.Ф.Киселарь.

Ныне работающие в ВЧД-2 с уважением относятся к своим предшественникам, стоявшим у истоков депо. И в этом депоовчане видят крепкую связь поколений.

Из Басарабьяски — Лилиана НИКИФОРОВА

Фото Юрия КОЗЛОВА



ДИСТАНЦИЯ ПУТИ: коллектив ПЧ, которым руководит опытный специалист **Валерий Николаевич ЛОМОВ**, вносит свой достойный вклад в успешную деятельность предприятия — занимается содержанием и эксплуатацией железнодорожных путей, обеспечением безопасности движения поездов. За более чем вековую историю существования не раз менялись границы дистанции пути, но неизменно трудолюбивыми и преданными профессии оставались ее люди, которые содержат и продолжают содержать путевое хозяйство в надлежащем состоянии. Благодаря оснащению техникой и материалами, цехов — оборудованием, кабинетов — оргтехникой, построенному ангару для моторельсового транспорта, филиал успешно продолжает свою деятельность. Сегодня ПЧ-2 обслуживает три направления: Бендеры—Кишинэу, Бендеры—Злоць, Ревака—Кэинарь и включает в себя 169,7 км главных, стационарных и подъездных путей — 85,4 км; 31 железнодорожный переезд, 93 моста и 90 труб; 195 стрелочных переводов. Преодолевая существующие трудности из-за отсутствия оснащения современной техникой, путевыми машинами и механизмами, работники дистанции выполнили план балльности на 142 %. Средний балл содержания пути, при плане 150, составил 87. С начала нынешнего года специалистами дистанции пути были произведены следующие

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ БЕНДЕРЫ



День
железнодорожника
2018

Трудятся с надеждой на будущее

Железнодорожный узел Бендеры занимает важное место на железной дороге Молдовы. Коллективы профессионалов всех четырех его филиалов делают все от них зависящее для обеспечения безопасности движения поездов по Молдавской магистрали. Они обеспечивают прием, отправку поездов, ремонтируют подвижной состав. Каждый день здесь наполнен делами, приносящими пользу стальному транспорту РМ.



Главный бухгалтер ст.Бендеры Сметанка Ю.Н. и ведущий бухгалтер Баранова Н.Н.



Товарные кассиры ст.Бендеры Матфей В.Е. и Незлученко Л.Я.

работы: уложено в путь новых деревянных шпал — 941, старогодных деревянных — 44; демонтировано с малодетальных путей и переуложено в главные и станционные пути 456 старогодных железобетонных шпал; произведена смена 57-ми деревянных переводных брусьев по стрелочным переводам на новые, 19-ти — на старогодные. Также была произведена смена рельс старогодных 125 п.м пути; произведен подъемочный ремонт 450 м пути на ст.Займ; на ст.Булбоака — 350 м; на грузовом дворе ст.Варница — ремонт подкрановых путей. Проведена работа по оказанию услуг — демонтированы подкрановые пути на ст.Булбоака. Силами работников цеха механических отремонтированы двигатели автотрактора АС-1, автомобиля УАЗ. В процессе подготовки к весеннему осмотру хозяйства широко применялась машина СВП-74 по очистке обочин от кустарников и растительности.

Руководство ПЧ-2 отмечает, что в дистанции сегодня работают самые преданные своей профессии люди, опытные специалисты, которые делают все для обеспечения безопасности движения поездов. Это дорожные мастера Ю.Киру, И.Петрушка, С.Булат, С.Попеску; брига-

диры пути Н.Мержиевский, А.Остапенко; старшие дорожные мастера М.Орлов, Г.Цымбалюк, И.Осипов; мастер цеха дефектоскопии В.Вызый; мастер цеха искусственных сооружений И.Палади; бухгалтер В.Ботнар; техник Л.Гребенюк; водители дрезин И.Рэбдэу, Э.Богатыренко, В.Мандя; водители автотранспорта В.Бачко, А.Молдовану, В.Вакар; механик-наладчик Д.Машник.

Одной из важнейших задач руководства дистанции было и остается обеспечение безопасности движения поездов. С этой целью опытные специалисты ПЧ-2 стараются обучать и пере-

давать молодому поколению свои знания и навыки. Молодежь обучается в вузах — дорожные мастера В.Пержунка и С.Попеску, другие — в Басарабьесской дортехшколе. Молодые путейцы готовы и далее трудиться на железной дороге Молдовы. И это радует.

СТАНЦИЯ БЕНДЕРЫ: движущий коллектив филиала под умелым руководством опытного железнодорожника **Василия Ивановича МАГАЛЯСА** добросовестно выполняет свои служебные обязанности, строго соблюдая требования инструкций

и обеспечивая безопасность движения поездов. Сказанное подтверждают производственно-экономические показатели работы коллектива станции. Доход от сборов за первое полугодие 2018 года по товарной конторе составил 1 347 263 лей. Бендерскими водителями погружено 85 вагонов, выгружено 1019 вагонов. Общий транзит составил 28 466 вагонов, транзит с переработкой — 20 549 вагонов, транзит без переработки — 7103 вагонов. Работники станции и участка в своей повседневной деятельности проявляют себя не только профессионалами, но и бережливыми, экономными производственниками, постоянно сокращают эксплуатационные расходы. Зарегистрирована значительная экономия электроэнергии, воды и газа. Руководство станции отмечает работников, которые многие годы добросовестно трудятся на предприятии: ДСП ст.Кэушень Валентина Тучкова и Сергей Савка, старший агент конторы передач Екатерина Каракач, старший оператор Галина Дариенко, составитель поездов Григорий Катан, старший товарный кассир Валентина Матфей, ДСП 1501 км Валерий Афтенюк. С опытных железнодорожников берет пример и старается оправдать доверие и молодой спе-

циалист ДСП 1501 км Эльвира Давид. Нет сомнения, что она станет таким же профессионалом, как ее старшие коллеги-железнодорожники.

МОСТОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ПОЕЗД №1: филиал с почти полувековой историей своего существования, которым руководит опытный железнодорожник **Сергей Степанович СЕВЕРИН**, является уникальным в своем роде подразделением CFM. Уникальность его в том, что в цехе по изготовлению железобетонных изделий и конструкций (по заявкам филиалов дороги) производят шпалы четырех видов — в основном для узкой европейской колеи; железобетонные переездные плиты (двух видов), лотки (шесть видов), километровые и пикетные столбики и т.д. Оснащенность Мостопоезда-1 составляет 50 единиц автотракторной техники, сварочные аппараты, мотопомпы, бетономешалки и т.д. В МП-1 имеется богатейший архив проектно-сметной документации: за консультацией к бендерчанам обращаются даже специалисты из проектных институтов Кишинэу. Коллектив филиала выполняет земляные и другие работы по строительству и ремонту искусственных сооружений, которые невозможно отремонтировать своими силами в дистанциях пути.

Самое большое богатство МП-1 — это люди. Специалисты участков под руководством начальника цеха ЖБИ В.А.Коркодел, начальника участка Г.Н.Бодю успешно справляются с доводимыми заданиями. Благодарность за добросовестный труд руководству МП-1 выражает машинисту козлового крана И.С.Нафраница, который, помимо основной специальности, работает еще по трем смежным; арматурщику Т.Р.Адагамову, который совмещает еще две специальности; монтажнику А.В.Козлику, Ю.К.Гергеу, В.М.Горчаку; штукатурам С.М.Федорчак и А.И.Кердивар; машинисту экскаватора Г.М.Бу-



Каждый день в МП-1 кипит работа



зеу, машинисту бульдозера В.П.Раку; монтеру пути Р.С.Чеголя; бетонщикам М.С.Волонтиру и В.П.Могылдану; водителям Г.Н.Боборову и В.К.Герегу.

Коллектив МП-1 гордится ветеранами, которые многие десятилетия проработали на Молдавской магистрали. Это ведущий инженер Н.И.Андросова, начальник ПТО Л.И.Федоренко, главный механик П.М.Боднарчук, главный инженер И.В.Гладыш, производитель работ И.И.Чернечук, водители А.Ф.Плешка, И.Е.Кройтор, А.И.Бэлцэтеску, И.Д.Казаков.

Неоценим вклад специалистов МП-1 в строительство таких важных объектов, как железнодорожные ветки Ревака—Кэинарь и Кахул—Джурджулешть, строительство пешеходного моста длиной в 171 м на ст.Басарабяска, восстановление укрепления русла моста на перегоне Наславча—Вэлчинец, восстановление бетонных укреплений и водоотводных канав на 25 км перегона Ревака—Бэлцаць.

В настоящее время коллектив филиала занят разборкой вагонов пяти категорий для последующей сдачи в металлолом. Уже разобрано 105 вагонов. Идет капремонт устоя железобетонного моста 11 км перегона Бендеры—Хаджимус, капремонт досмотровых мостиков на ст.Джурджулешть на 293 км, устранение оползня и устройство водоотводных канав на 83-84 км перегона Колибаш—Джурджулешть.

ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО БЕНДЕРЫ: трудовой коллектив филиала, во главе которого находится **Ростислав Павлович БОМКО**, занимается перевозочным процессом на железнодорожном участке Бендеры—Кишинэу—Басарабяска и ремонтом эксплуатационного парка тепловозов. За 5 месяцев т.г. выполнены 24 внеплановых тяжелых вида ремонта; выполнение плана по перевозкам составило 282 млн т·км брутто; план объема ремонта ТР-3 — 3 единицы, ТР-1 — 15 единиц. Отремонтировано ТР-3 — 2 секции, ТР-1 — 14 секций тепловозов, ТО-3 — одна секция.

С начала 2018 года бендерские локомотивщики прилагали усилия для снижения эксплуатационных расходов. Так, например, сэкономлено 6000 Квт электроэнергии, 866 кубометров газа, 87 кубометров воды. В целом экономия эксплуатационных расходов составила 2 млн 194 тыс. леев.

Руководство ТЧ-2 отмечает честный и добросовестный труд специалистов-ветеранов производства: слесарей по ремонту подвижного состава Виктора Варфоломеевича Берзоя, Виктора Сергеевича Брынза, Анатолия Афанасьевича Харкавлюка, Сергея Фирсовича Сутчева; машинистов тепловозов Ивана Александровича Клочанова, Павла Георгиевича Голан, Лилиана Васильевича Влас; помощников машинистов Петра Дмитриевича Переверзева и Александра Эльдаровича Бундуки; дежурного по депо Виктора Борисовича Гандибулы.

Коллектив депо гордится своими передовиками, а также историей своего филиала: в этом году ТЧ-2 исполняется 140 лет со дня образования основного локомотивного депо им. Г.И.Старого ст.Бендеры. Здесь помнят историю и продолжают железнодорожные традиции.

Из Бендер —
Лилиана НИКИФОРОВА

Фото Юрия КОЗЛОВА
и из архива филиалов

■ НЕМНОГО ИСТОРИИ И ИНТЕРЕСНЫХ НАБЛЮДЕНИЙ

Столичный железнодорожный вокзал:



*здесь люди целуются чаще,
чем в ЗАТСе*

Что чаще всего делают на перроне столичного железнодорожного вокзала наши пассажиры? Конечно же, целуются при встрече и расставании. К проявлению подобных чувств наш вокзал более чем располагает — своим современным комфортным внешним антуражем, чистым и уютным перроном, украшенным цветами. Плюс негромкая торжественная музыка с легко узнаваемым национальным колоритом — все вместе делают процесс встречи-расставания поистине незабываемым.

К естественному проявлению чувств в виде поцелуя на перроне мы настолько привыкли, что не представляем, что может быть иначе. А вот может. Во Франции и Великобритании, к примеру, запрещено целоваться на железнодорожных вокзалах. Во Франции этот закон ввели еще в 1910 году из-за задержки по причине поцелуев пассажиров отправления поездов. На вокзале британского города Уоррингтона до сих пор размещены таблички «Целоваться запрещено» и для целующихся выделена специальная зона, как сегодня для курящих... Эти правила приняты много лет назад и не отменены до сих пор.

Но оставим французов и англичан с их запретами на поцелуи. Поговорим о том вокзале, на перроне которого впервые в Молдове давным-давно зародилась традиция целоваться при встрече и расставании на перроне. Здание того вокзала не имеет никакого отношения к нашему нынешнему железнодорожному строению.

Первый железнодорожный вокзал в Кишиневе появился в 1870 г. По некоторым историческим данным, это было временное здание, деревянное, одноэтажное и похожее на обычную провинциальную железнодорожную станцию. Новое — капитальное здание вокзала было выстроено позже по проекту австрийского подданного архитектора Генриха Лонского. Точных сведений о первом прибывшем на перрон составе, к сожалению, нет. Одни данные свидетельствуют о том, что первый поезд на столичный вокзал прибыл 15 августа 1871 г., а другие говорят о 28 августа 1871 г. В одном источнике сходятся: первый поезд прибыл в Кишинэу из Одессы.

Здание вокзала 147 лет назад сразу же стало украшением и достопримечательностью Кишинева. Во внешнем виде было что-то сказочное, напоминающее трехэтажный замок, с несколькими квадратны-

ми башенками, украшенными шпилями. В самом здании были удобный и комфортабельный зал ожидания для пассажиров первого класса и залы попроще — для пассажиров второго и третьего классов.

Вокзал был возведен на самой окраине города, вокруг был пустырь. Позже рядом были построены женское епархиальное училище и жилые дома. На привокзальной



Валентин Секриеру, Иван Кэлдэрау и Виталий Костин перед рейсом

площади с момента открытия вокзала работали извозчики, перед приходом поезда площадь была заполнена их экипажами (теперь прилегающая территория заполнена автомашинами и такси). Вокзал был одним из любимых мест для прогулок горожан. Захаживали сюда не только пассажиры, но и любители посетить уютные кафе и магазины на его территории.

Как хорошо, что уже в те годы в нашем крае издавались газеты, которые на своих страницах донесли до нас, потомков, бесценную информацию. В частности, «Бессарабские областные ведомости» от 21 августа 1871 г. написали: «**Кишиневская станция 1-го класса поражает своею красотой и грандиозностью. Кроме красоты наружного фасада, состоящего из множества башен и придающего всему зданию вид замка, — внутренность отделана весьма рос-**

кошно и удобно. Вокзал этот, окруженный мастерскими, локомотивным сараем, товарным магазином, водокачным зданием, открыто площадью замощенной мостовой, — далеко оставляет за собой все здания Кишинева».

Кишиневской железнодорожный вокзал ждала печальная судьба — его уничтожили дважды. Первый раз — в 1941 г. Повреждения были незначительными, и здание удалось восстановить. Через три года здание было окончательно разрушено.

А еще через четыре года, в 1948 году, здание Кишиневского железнодорожного вокзала заново было отстроено по проекту архитектора Л.Чуприна, главным консультантом которого был выдающийся архитектор Алексей Щусев.

Свой нынешний лоск столичный железнодорожный вокзал приобрел накануне Дня железнодорожника в 2003 г. Вокзал был капитально реконструирован, для удобства пассажиров сооружено перекрытие над путями.

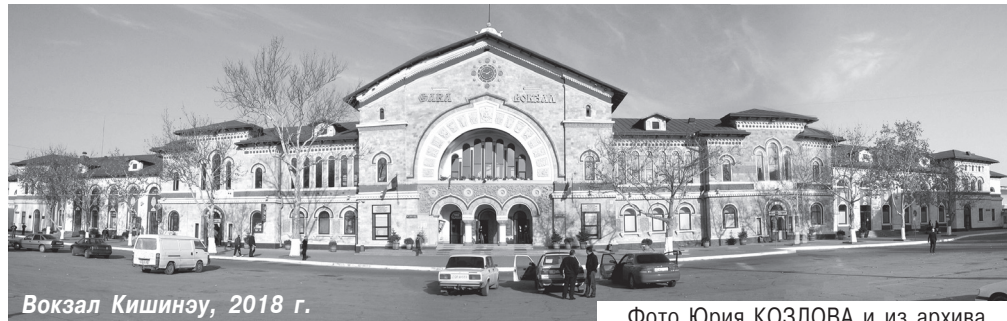
Накануне Дня железнодорожника в 2004 г. на территории железнодорожного вокзала был установлен памятник-паровоз с серийным номером 1469 — в знак уважения и памяти железнодорожников всех поколений, посвятивших свою жизнь работе на стальной магистрали.

...Кишиневский железнодорожный вокзал и сегодня — место встреч и расставаний. С начала года с его перрона отправились в путь более 130 тыс. пассажиров. Ежедневно вокзал обслуживает порядка 700 пассажиров — уехавших и прибывших на станцию Кишинэу. Непременно, прощаясь перед дальней дорогой или радостно встречаясь по возвращении со своими родными и близкими, наши пассажиры дарят друг другу свой поцелуй — романтическое проявление чувств. И в этой радости — заслуга всего коллектива железнодорожников, делающих их путь безопасным и комфортным.

Ирина КРАЕВСКАЯ



Вокзал Кишинэу, 1936 г.



Вокзал Кишинэу, 2018 г.

Фото Юрия КОЗЛОВА и из архива



Руководство ГП «Железная дорога Молдовы» поздравляет с днем рождения **Илие ЦУРКАНА**, начальника службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий; **Мариу КНЯЗЕВУ**, заместителя начальника экономической службы CFM; **Ирину ГЕЛЮТА**, первого заместителя начальника финансовой службы CFM; **Василе ФИЛИП**, директора Административной дирекции CFM; **Евгения НИКИТУШКИНА**, заместителя начальника вагонной службы; **Валерия ОХЛАДЧУКА**, заместителя генерального директора CFM по безопасности; **Евгения ПЕТРЕНКО**, заместителя начальника службы пути, строений и искусственных сооружений CFM; **Александра ОРЫНДАШ**, заместителя генерального директора по финансовой деятельности CFM; **Надежду МЕЛЕНТИЙ**, начальника службы секретариата и публичных отношений; **Игоря МУНТЯНУ**, начальника службы движения CFM; **Владимира МЕЛЕКА**, начальника Кишиневского железнодорожного узла.

— Желаем доброго здоровья, долгих плодотворных лет, счастья и благополучия вам и вашим родным и близким людям!

* * *

Администрация и профсоюзный комитет Кишиневской дистанции сигнализации и связи поздравляют с ЮБИЛЕЕМ — **Грибиненко Ивана Григорьевича**, начальника участка; **НАНУ Ивана Петровича**, электромеханика; **ТИМОТИНУ Анну**, уборщицу.

*Сколько прожито лет —
Мы не будем считать.
Просто хочется вам
От души пожелать:
Не болеть, не стареть,
Не грустить, не скучать
И множество лет
Юбилеи встречать!*

Также рады поздравить с днем рождения — **АНДРЕЕВА Константина Вадимовича**, электромеханика связи; **ГЕРМАН Юрия**, электромеханика СЦБ; **ДАНИСКА Надежду Михайловну**, старшего электромеханика связи; **ДОРОГАН Ольгу Петровну**, бухгалтера; **КОВАЛЕВА Артура Владимировича**, начальника вагона-лаборатории; **КОСТОГЛОВУ Наталью**, телеграфиста; **МЕТЛИНСКИ Владлена Владиславовича**, электромеханика СЦБ; **МЫНДРЕСКУ Станислава**, электромонтера СЦБ; **ПЕРМИНОВУ Наталью**, электромеханика КИП СЦБ; **ТИЩЕНКО Валентину Николаевну**, электромеханика связи; **ТРОФИМ Светлану Игоревну**, электромеханика КИП СЦБ; **ЧИЖОВУ Юлию Владимировну**, электромонтера КИП СЦБ.

— Желаем уважаемым именинникам крепкого здоровья, уюта, достатка, добра, жить без бед, чтоб жизнь удивительной, яркой была!

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ ДЖУРДЖУЛЕШТЬ



День
железнодорожника
2018

Быть на шаг впереди

► Окончание. Начало на стр.9

Не возникает проблем относительно взаимодействия движущихся и грузовиков с осмотровщиками вагонов, локомотивщиками, ВОХР, электромеханиками СЦБ и связи, путейцами. Объединенные общей целью, они составляют фактически единую смену. Позволяет избежать многих накладок найденное взаимопонимание с таможенниками и пограничниками, украинскими и румынскими коллегами.

На станциях усилилась борьба за экономию. В дневное время в помещениях не горят зря электрические лампочки. Еще

недавно тепловозы, работающие по Джурджулешть, заправлялись дизельным топливом на пункте локомотивных бригад в Етулии. Чтобы добираться туда через Рени, тратилось дополнительное, не связанное с переработкой вагонов, топливо. Мы поставили перед руководством ТЧ-3 вопрос об организации завоза нефтепродуктов из Басарабьяски непосредственно в район станции Джурджулешть, благодаря чему ежемесячный расход горючего снижен на 3,5 тонны. Одновременно уменьшилась себестоимость работ по перестроению составов, так как раньше дополнительные затраты ГСМ включались в нее.

В ходе недавнего комиссионного объезда труженики наших станций при встрече с генеральным директором Юрием Топала говорили о том, что прямо заинтересованы в увеличении грузоперевозок южным участком магистрали. Большие надежды связываем с предстоящей реконструкцией путевого хозяйства на средства, выделенные в качестве кредита западноевропейскими банками. Если новый путь позволит повысить скорость движения поездов, то экономических агентов, желающих сотрудничать с нами, конечно же, прибавится. Но и имеющихся теперь резервов нельзя упускать. Настойчиво

ищем деловые контакты со всеми резидентами речных портов. Клиенты интересуются наличием подвижного состава, особенно полувагонов, своевременностью подачи его под погрузку. Опираясь на прямую поддержку руководства магистрали и служб, стараемся соответствовать повышенным требованиям. Хотя это нелегко. Нужно больше вагонов, важно увеличить скорость и безопасность движения на таком направлении, как Джурджулешть—Кахул. Там немалую помощь оказывают специалисты Бендерского МП-1, взявшиеся за устранение оползней.

Проблем хватает, но могу сказать с уверенностью: железнодорожному узлу Джурджулешть экономически крепнуть и дальше. С каждым годом он приобретает все большее значение в качестве важного транспортного звена. В таких условиях нашим железнодорожникам нужно быть постоянными, как говорится, на шаг впереди, чтобы предлагаемые нами услуги были всегда востребованными.

Вел беседу
Влад ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА



Станция Джурджулешть

ДВОРЕЦ КУЛЬТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Праздничный концерт «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК ГОДА»

3 августа 2018 г. 10-00
ВХОД СВОБОДНЫЙ

В ПРОГРАММЕ: Мария Илиуц, Василе Олару, Сильвия Загоряну, Константин Ротару, ONIX-BAND, Анжела Рошкован, Сергей Цуркан, Каролина Препелица, "Lollipop" Studio — руководитель Анжела Кацер, вокальная студия "RAV-Studio" — руководитель Анжела Рошкован. Артисты выступают в сопровождении оркестра ДКЖ "Busuioac Moldovenesc", под руководством маэстро Михая Амихалакиоае, и "ONIX-BAND", под руководством солиста ДКЖ Сергея Цуркан. Также в программе примут участие ансамбль современного танца "Miraj" — руководитель Надежда Царева, и "Show Balet Flash" — руководитель Юрий Бивол.