

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВА



N 23-24 (5957-58) 26 октября 2018 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

■ МЕЖДУНАРОДНАЯ ЖИЗНЬ МОЛДАВСКОЙ МАГИСТРАЛИ

Проекты на перспективу были обсуждены на 69-м заседании Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества

Руководство ГП «Железная дорога Молдовы» 18-19 октября 2018 г. приняло участие в работе 69-го заседания Совета по железнодорожному транспорту. В мероприятии участвовали: члены Совета – руководители железнодорожных администраций Азербайджанской Республики, Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Киргизской Республики, Республики Молдова, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Туркменистана, Республики Узбекистан, Украины; ассоциированные члены Совета – руководители железнодорожных администраций Грузии, Латвийской Республики и Финляндской Республики; в соответствии с Положением о Совете – руководители железнодорожных администраций Литовской Республики и Эстонской Республики и Председатель Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества.

В заседании участвовали наблюдатели при Совете – представители железнодорожной администрации Исламской Республики Иран и Международной конфедерации профсоюзов железнодорожников.

В заседании приняли участие представители Исполнительного комитета СНГ, Организации сотрудничества железных дорог, Международного союза железных дорог и Евразийской экономической комиссии.

Делегацию железной дороги Молдовы возглавил генеральный директор CFM Юрий ТОПАЛА. В ее состав также вошли Григорий КОНДУРАКЕ, заместитель генерального директора по коммерческой работе CFM; Валерий КОНСТАНТИНОВ, начальник службы международных связей и протокола CFM.

Председательствовал на заседании Председатель Совета, генеральный директор-председатель правления открытого акционерного общества «Российские железные дороги» О.В. Белозёров. Заседание было приурочено к 15-летию с момента создания ОАО «Российские железные дороги».

Была отмечена решающая роль железнодорожного транспорта в обеспечении устойчивых транспортно-экономических связей государств Содружества.

В ходе заседания были обсуждены итоги эксплуатационной работы сети железных дорог за девять месяцев 2018 года; итоги работы пассажирского комплекса в международном сообщении за девять месяцев 2018 года; итоги разра-



ботки графика движения поездов, плана формирования грузовых поездов и плана формирования вагонов с контейнерами в международном сообщении на 2018/2019 год; итоги переписи грузовых вагонов, проведенной в мае 2018 года, и предварительные результаты переписи контейнеров, проведенной в сентябре 2018 года; состояние взаиморасчетов между железнодорожными администрациями за восемь месяцев 2018 года; тарифная политика железных дорог на перевозки грузов в международном сообщении на 2019 фрахтовый год и ряд других важных вопросов.

За девять месяцев 2018 года план погрузки в целом по сети

выполнен на 100,1%. перевезено 1516,5 млн тонн грузов, что выше уровня аналогичного периода 2017 года на 32,1 млн тонн (+2,2%).

Принятые обязательства по погрузке грузов выполнены следующими железнодорожными администрациями: Азербайджанской Республики, Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Республики Молдова, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Туркменистана, Республики Узбекистан, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики.

Перевозки грузов в контейнерах увеличились к аналогич-

ному периоду 2017 года на 13,3%, а к принятым планам – на 9,1%.

Перевозки грузов в международном сообщении увеличились на 4,5% и составили 15% от общих объемов перевозок. За восемь месяцев 2018 года в сравнении с аналогичным периодом 2017 года грузооборот увеличился на 4,5%, средняя дальность перевозок грузов возросла на 2,2%.

За девять месяцев 2018 года количество перевезенных пассажиров в международном сообщении увеличено и составило 13,8 млн пассажиров (103,4% к аналогичному периоду 2017 года). Общий пассажирооборот в международном сообщении по

инфраструктуре железнодорожных администраций составил 5,2 млрд пасс.-км (снижен на 2,9%), средняя дальность перевозки пассажиров – 259,8 км (снижена на 0,2%).

Уровень выполнения графика движения пассажирских поездов на сети железных дорог (без учета железнодорожных администраций Республики Армения, Республики Казахстан, Республики Узбекистан и Украины) по сравнению с аналогичным периодом 2017 года улучшен по всем трем составляющим: по отправлению с начальных станций; по проследованию по территории железнодорожных администраций; по прибытию на конечные станции.

В рамках мероприятия Юрий Топала, генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы», и Григорий Кондураке, заместитель генерального директора по коммерческой деятельности, были награждены юбилейной памятной медалью в честь 15-летия создания ОАО «Российские железные дороги». Медаль вручил президент «РЖД» Олег Белозёров.

По завершении 69-го заседания традиционно был подписан итоговый протокол.

Юбилейное, 70-е заседание Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества решено провести 14-15 мая 2019 года в г.Хельсинки, Финляндская Республика.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото любезно предоставлены службой международных связей и протокола CFM





■ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Специалисты ДОПа завершают сдачу пассажирского подвижного состава к работе в зимних условиях 2018-2019 гг.

Коллектив Дирекции по обслуживанию пассажиров, успешно выдержавший серьезный профессиональный экзамен — внезапную проверку хода подготовки подвижного состава к работе в осенне-зимний период 2018-2019 гг., проведенную генеральным директором ГП «Железная дорога Молдовы» Юрием ТОПАЛА, активно продолжает выполнение намеченной программы.

Положительная оценка, данная руководителем Молдавской магистрали добросовестному труду специалистов ДОПа, вызвала дополнительный положительный импульс — активизировала работы по подготовке подвижного состава к зиме.

Стартовавшие в конце сентября т.г. работы подходят к финалу. Завершатся они 5 ноября 2018 г. Авторитетная комиссия, в состав которой входят такие компетентные специалисты, как РБВ Анатолий Михайлов, врач ЦСЭН Ливиу Паскарь и старший инструктор ВОХРа Еуджен Харжевский, строго оценивает производимые работы.

Так, например, 28 сентября нынешнего года специалисты комиссии положительно оценили работу по подготовке пассажирского состава №47/48, следующего по маршруту Кишинэу—Москва, начальниками которого являются Валерий Васильевич Халиплий, Иван Ге-



ВНИМАНИЮ ПАССАЖИРОВ!

Государственное предприятие «Железная дорога Молдовы» объявило об изменениях в расписании движения поездов.

Начиная с 15 октября 2018 года поезд, следующий по маршруту Кишинэу—Яшь (Сокола), будет курсировать только по субботам и воскресеньям. CFM и в дальнейшем будет мониторить пассажиропоток на этом маршруте. При его увеличении периодичность движения модернизированного дизель-поезда Кишинэу—Яшь (Сокола) будет соответственно изменена.

Стоимость одного билета на поезд по маршруту Кишинэу—Яшь варьирует в зависимости от классности и комфорта: 3 класс — 90 леев, 2 класс — 100 леев, 1 класс — 130 леев. Состав отправляется с железнодорожного вокзала Кишинэу в 06:16, а обратно из Яшь — в 17:42.

Также, начиная с 15 октября 2018 г., поезд, следующий по маршруту Кишинэу—Одесса, будет курсировать по пятницам, субботам и воскресеньям — вместо семи дней, как было в летний период. Состав отправляется с железнодорожного вокзала Кишинэу в 06:57, таможенный контроль производится перед посадкой в поезд.

Дополнительную информацию о движении поездов и стоимости проездных билетов можно получить в информационном бюро ГП «Железная дорога Молдовы» по телефону:

(022) 83-33-33

Желаем приятных путешествий!

оргиевич Кэлдэрау и Геннадий Михайлович Будяну.

2-го и 5-го октября т.г. успешно прошла аттестация производственной комиссией железнодорожных составов, курсирующих по этому же маршруту, которые подготовили начальники поезда Виктор Федорович Митилуки и Иван Константинович Мыра; Николай Михайлович Каракуяну, Юрий Петрович Попа и Анатолий Александрович Пысларь.

Железнодорожные составы №341/342, следующие по маршруту Кишинэу—Москва, были аттестованы 10 и 15, 19 и 25 октября т.г. Работа коллективов, которыми руководят начальники поездов Иван Васильевич Чебану, Андрей Георгиевич Гончаров и Анатолий Константинович Попеску; Эдуард Владимирович Майданский и Иван Викторович Томай; Валерий Серафимович Безнос, Дмитрий Иванович Тетеля и

Сергей Владимирович Майданский; Виктор Иванович Тельпиз, Георгий Михайлович Додон и Виктор Иванович Тарлев, была также оценена положительно.

В конце нынешнего месяца, а точнее 29 октября, успешно сдали профессиональный экзамен на готовность к работе в зимних условиях начальники поезда №61/62, следующего по маршруту Кишинэу—Санкт-Петербург, Иван Иванович Буду, Армен Григорьевич Саакян и Сергей Иванович Пека.

В процессе ремонта качественно и добросовестно была выполнена косметическая покраска интерьера вагонов; приведены в рабочее состояние системы электроотопления, электрооборудования и водоснабжения; летние покрытия заменены на зимние одеяла и т.д. В целом выполнены все подготовительные работы для того, чтобы в осенне-зимний период пассажиры имели воз-

можность путешествовать в поездах молдавского формирования в безопасности и с комфортом.

Последний день сдачи компетентной комиссии железнодорожного состава №61/62, курсирующего по маршруту Кишинэу—Санкт-Петербург, — 5 ноября 2018 г. К презентации состава готовится коллектив, которым руководят начальники поезда Виктор Николаевич Германский, Олег Васильевич Кирку и Валерий Георгиевич Лэпушняну.

...Работники Молдавской магистрали, и в частности специалисты Дирекции по обслуживанию пассажиров, делают все необходимое для обеспечения безопасности движения поездов и комфорта пассажиров, отдающих предпочтение железнодорожному транспорту.

Лилиана НИКИФОРОВА

Фото Юрия КОЗЛОВА





■ VIP-ПАССАЖИР В МОДЕРНИЗИРОВАННОМ ДИЗЕЛЬ-ПОЕЗДЕ

Отец Гугуцэ, или Сказки из поезда

Сказочная атмосфера 12 октября 2018 года была создана в модернизированном дизель-поезде, отправлявшемся в этот день на станцию Унгень. Утопающий в лучезарных улыбках от веселых и забавных историй железнодорожный состав Молдавской магистрали стал местом встречи учащихся нескольких столичных школ с одним из самых любимых детских писателей нашей страны — Спиридоном ВАНГЕЛИ. Для них была организована экскурсия дизель-поездом до станции Унгень и обратно.

Литературный отец Гугуцэ — Спиридон Вангели сопровождал ребят в этом сказочном путешествии. Писатель поведал детям о приключениях знаменитого персонажа своих произведений, о всеми любимом маленьком проказнике, рассказал реальные истории, которые легли в основу сюжетов его сказок. Из воспоминаний ребята узнали о родном селе Спиридона Вангели, о его юных жителях, а также о первой любви писателя.



Сам писатель утверждает, что лучше всего чувствует себя среди детей. Более того, Спиридон Вангели рассказал учащимся о книге, которую планирует выпустить в ближайшее время. Называется она «Destăinuiri din Țara lui Guguță — copilul care a cucerit lumea» («Откровения из Страны Гугуцэ — ребенок, который покорил мир»). Она издается в соавторстве с несколькими писателями из Румынии.

— Это будет большая книга, с большим количеством рисунков, фотографий из молодости, детства, из моей жизни и повествует она о том, как были написаны и изданы мои книги. Гугуцэ покорил много стран — от Японии до Америки. Это путешествие поездом до Унгень — очень интересное и оригинально задуманное. Чувствую себя хорошо рядом с детьми. Несмотря на множество про-

блем, моя душа переполнена положительными эмоциями, — поведал Спиридон Вангели.

Спиридон Вангели — самый известный в Молдове детский прозаик. Дебютировал он в 1962 году сборником «În țara fluturilor» («В стране бабочек»).

Спиридон Вангели возглавляет рейтинг самых переводимых авторов Молдовы. Всеобщую известность ему принес персонаж Гугуцэ. Его книги были переведены на 40 языков, среди которых чешский, японский, финский и даже хинди. И издавались они миллионными тиражами в странах Европы, Китая и Японии.

Родился писатель в 1932 году в коммуне Гринэуцэ тогдашнего уезда Бэлць. В соавторстве с Григоре Виеру Спиридон Вангели создал азбуку для детей «ABECEDAR». Удостоен множества национальных и международных премий.



В 2012 году Спиридон Вангели был объявлен почетным гражданином муниципия Кишинэу.

Писатель высоко оценил поездку поездом в премьер-главного героя произведения «Spiionul lui Eminescu» («Шпион Эминеску»). Книга повествует о том, как, оказавшись на перроне железнодорожного вокзала Кишинэу, он получил от одной работницы портфель, полный книг на латинской графике — редко встречающейся по тем временам.

По информации
пресс-службы CFM

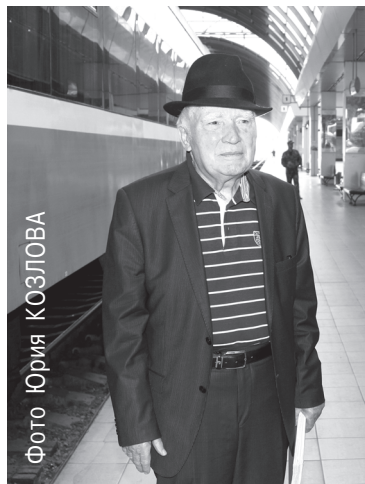


Фото Юрия КОЗЛОВА

Маленькие пассажиры, в свою очередь, признались знаменитому собеседнику, что о приключениях Гугуцэ читают всегда с неподдельным интересом, а эта запоминающаяся поездка добавила еще больше очарования литературному герою Гугуцэ.

— Это мое первое путешествие по железной дороге. Родители еще раньше обещали мне, что совершив экскурсию поездом, но я не ожидал, что доведется оказаться рядом с такой знаменитостью, как Спиридон Вангели. Очень люблю Гугуцэ. Он отважен, непоседа и умный! — признался один из учеников четвертого класса.

— Я очень рада, что увидела так близко автора любимого Гугуцэ. С удовольствием читаю его книги. Мне нравится книга «Tatăl lui Guguță când era mic» («Отец Гугуцэ, когда был маленьким»). Узнала, что вообще-то персонажи этой книги реальны. Это очаровывает еще больше. Обязательно перечитаю, — сказала одна из учениц четвертого класса.



Не оторвать глаз от корзинок и ваз, изготовленных умелыми руками Марины Гвоздевой

Мастерица Марина Гвоздева трудится электромехаником Окницкого линейно-аппаратного зала связи ШЧ-3, а свободное от смен время посвящает любимому хобби. Поделок, находящихся у нее дома, у друзей и даже в детском садике, не счесть. Помимо ваз для цветов и корзинок разных форм, это также шкатулки, миниатюрные сказочные замки, оригинальные декоративные сумки, клетка для птиц.

Особенность в том, что в ка-

честве подручного материала используются не традиционные дерево или ткани, а бумага, старательно свернутая в трубочки. Эти трубочки сматываются для удобства в клубки. В ход идет все, что имеется под руками — старые газеты и журналы, обертки. Разматывая клубки и работая спицами, мастерица занимается фактически вязанием или плетением. Готовые изделия покрываются специальным лаком. Получаются оригинальные, красивые предметы — праздник для души после напряженного рабочего дня.

Следует заметить, что искусство плетения или вязания из бумажных трубочек и аккуратно нарезанных полосок становится все более популярным в мире. Особенно им увлекаются женщины и мужчины Китая, Японии, стран Корейского полуострова. Людей привлекают простота, доступность и дешевизна материала, возможность самовыражения. Разработаны отличающиеся разнообразием технологии и методы. Из бумаги изготавливают даже одежду.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ



В МИНУТЫ ДОСУГА

Марина Гвоздева демонстрирует очередную поделку

Фото Юрия КОЗЛОВА



■ ТЧ БАСАРАБЯСКА ДЕЛИТСЯ ОПЫТОМ ПОИСКА РЕЗЕРВОВ ЭКОНОМИИ

Планируют оптимизацию расходов и увеличение доходов

Чтобы экономически выжить, ГП «Железная дорога Молдовы» должно стремиться к повышению доходности. И в этом деле важную роль играет не только существенное увеличение объемов перевозок, но и снижение эксплуатационных расходов (себестоимости), что зависит в немалой степени от работников локомотивных депо. Экономить в условиях изношенности тепловозов, дорожающего топлива и роста цен на ремонтные работы — задача сложная, однако вполне выполнимая. На что указывает опыт, накопленный, скажем, в ТЧ Басарабьяска, которое возглавляет Владимир ЧОБАН.

Етулии. Ежемесячная экономия горючего, тратившегося на заезды через Рени, составляет около 3,5 тонны.

Немало значит сокращение потерь топлива при сливе в емкости, хранении и выдаче на тепловозы. С этой целью на предприятии почти завершена реконструкция топливного склада по примеру Кишиневского ТЧ-1. Помимо экономии ГСМ, в новых условиях сокращается потребление электроэнергии перекачивающими насосами за счет повышенной экономичности их электродвигателей. Важно внедрение светодиодного освещения заправочных пози-



— Сама жизнь заставляет активнее включаться в поиск резервов оптимизации затрат, — поделился своими мыслями руководитель. — При таком подходе реализация возможностей, которые еще вчера казались малозначительными и не заслуживающими особого внимания, приносит неплохой экономичес-

ванием поясов. Выручает применение современных технологий. Работники предприятия хорошо помнят, как еще несколько лет назад территория не освещалась и в темноте при выполнении отцепок и прицепок приходилось пробираться между локомотивами с фонариками в руках. Все изменилось после

мощностью 250 Вт в ремонтном цехе.

На предприятии умеют экономить также природный газ и тепловую энергию. Этому способствуют, в частности, совершенствование в цехах отопительной системы; демонтаж пришедших в негодность, забытых внутри ржавчиной обогревающих элементов; утепление дверей в холодное время года; выбор оптимальных режимов обогрева помещений в зависимости от температуры окружающей среды.

Как известно, в локомотивном хозяйстве около 40 % эксплуатационных расходов выпадает на ГСМ. В условиях тягового участка, обслуживаемого ТЧ-3, проблема экономии горючесмазочных материалов приобретает особое значение по причине того, что нужно учитывать, помимо протяженности и состояния пути, затяжные подъемы от Басарабьяски в сторону Абаклии и Злоць. Чтобы продвигать на этих подъемах грузовые составы весом до 4800 тонн в направлении, скажем, Етулии, не обходится без дополнительной энергии тепловозов-толкачей. Самым лучшим вариантом, конечно, было бы использование на участке современных, отличающихся высокими экономичными характеристиками локомотивов. И их железная дорога приобретет непременно на деньги, выделенные в качестве кредитов западноевропейскими банками. А пока локомотивщики полагаются исключительно на факторы экономии топлива, которые реально доступны в нынешней ситуации:

— меньшему расходованию дизельного топлива способствует качественное техобслуживание магистральных и маневровых тепловозов, особенно их дизель-генераторов и вспомогательного оборудования (контроль состояния цилиндро-поршневых групп, компрессоров, вентиляторов, шахт холодильников, очистка от загрязнений поверхности маслоохладителей, своевременная замена технических масел, масляных и воздушных фильтров и т.д.);

— поддержание оптимальной температуры технического масла и охлаждающей воды дизеля в процессе эксплуатации;

— формирование полновесных грузовых составов;

— поиск оптимальных вариантов вождения и выполнения маневровой работы (оценка особенностей станций, профи-



ля пути, использование кинетической энергии, обеспечение наиболее выгодных режимов функционирования дизель-генераторов, расчетливое применение торможения и т.д.). Это позволяет таким машинистам, как, например, В.Г.Мурзак, А.И.Буц, С.Я.Мындреску, В.Г.Тельпис, А.Я.Глушков, Е.И.Хиоара, Э.М.Остапенко, М.Г.Топал, П.М.Тимофти, другим добиваться экономии топлива в сравнении с доводимыми нормами;

— согласование графиков движения, чтобы сокращать простой тепловозов на промежуточных станциях при скрещении поездов (двигатели работают меньше вхолостую);

— продуманная организация техобслуживания и экипировки техники, постоянно занятой на отдаленных от депо участках. Так, благодаря заводу топлива непосредственно на станцию Джурджулешть отпала необходимость в заправке эксплуатируемых здесь тепловозов по

ций и усовершенствование системы видеонаблюдения.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКАХ:

1. Один из инициаторов внедрения энергосберегающих технологий в депо — его руководитель Владимир Чобан.

2. Оптимальные режимы эксплуатации тепловозов умеет применять машинист первого класса Василий Козлов.

3. Гарантия экономичности тепловозов — качественное обслуживание их рабочих узлов. Проверку состояния подшипника скольжения проводят слесарь 6-го разряда Артур Васильянов, техник по замерам Наталья Ханицкая и слесарь 5-го разряда Даниил Згеря.

4. Лаборант депо Валентина Соколова проверяет качество дизельного топлива.

5. Грузовой тяжеловесный состав на Етулию.

Фото Юрия КОЗЛОВА



кий эффект. Приведу пример с водой, используемой на предприятии в технических и бытовых целях. Раньше у нас не многие верили в то, что ее потребление можно сократить в разы. Расход достигал 1500 кубометров в месяц. Теперь тратим за такой же период не более 150-200 кубометров. А все благодаря реконструкции водопровода: изношенные, протекавшие чугунные трубы заменили новыми полиэтиленовыми. Они и прочные, и в обслуживании проще. Еще такой важный момент: ни один кубометр использованной для первичных нужд воды не сбрасывается в канализационную систему. Отходы используем после соответствующей очистки на полив кустарников, деревьев и цветочных газонов, облагораживающих территорию. Есть задумка отказаться вообще от дорогостоящих услуг «Апэ-канал», однако говорить об этом пока рановато. Вопрос требует тщательной проработки.

В локомотивном депо научились относиться бережно и к расходу электрической энергии. Ушло безвозвратно в прошлое то время, когда ее экономили, как говорится, простым затяги-

монтажа электрических ламп типа LED, обеспечивающих нормальную яркость освещения, очень экономичных, долговечных в эксплуатации и быстро окупающих затраты на приобретение. Продумано, чтобы они отключались автоматически с наступлением рассвета.

Светодиодные лампы на 50 Вт пришли на смену лампам





■ В ТРУДОВЫХ КОЛЛЕКТИВАХ СФМ

ШЧ-2: устройства СЦБ и связи функционируют бесперебойно

Деятельность большой и очень сложной стратегической отрасли национальной экономики страны — железной дороги Республики Молдова — невозможно себе представить без квалифицированной и слаженной работы путейцев и вагонников, движенцев и связистов, пассажирников и энергетиков. Специалисты этих служб ГП «Железная дорога Молдовы» гарантируют безопасность движения поездов, сохранность перевозимых грузов и комфорт пассажирам, отдающим предпочтение этому виду транспорта. Среди структурных подразделений Молдавской магистрали, обеспечивающих перевозочный процесс, квалифицированно и оперативно функционирует и Басарабьяская дистанция сигнализации и связи.



онной работе; число отказов сократилось на 10 (в прошлом году было 28, в текущем — 18); значительно повысился и показатель качества выполняемых работ. В первом полугодии работники дистанции оперативно отремонтировали пять стрелочных электроприводов на железнодорожной станции Джурджулешть; произвели замену 60-ти стрелочных электродвигателей на станциях: Яргара — 20 штук, Басарабьяска — 21, Етулия — 3, по 8 — на станциях Злоць и Джурджулешть; капитально отремонтировали 661 метр сигнально-блокировочного кабеля: 285 метров — на узловой железнодорожной станции Басарабьяска, 326 метров — на станции Джурджулешть, 55 метров магистральных кабельных линий.

За счет качественно произведенного капитального ре-

жулешть; замену 25 метров магистрального кабеля на перегоне Джурджулешть—Колибаш на сумму 9 тысяч леев; капитальный ремонт устройств связи на станции Басарабьяска на сумму 24 928 леев.

Важным подразделением ШЧ-2 является связь. Работники, обслуживающие устройства, которые обеспечивают бесперебойную работу всех видов связи, заслуживают самой высокой оценки. Гордостью Басарабьясской дистанции сигнализации и связи являются опытные специалисты: старшие электромеханики линейных участков И.П.Караман и Г.И.Казаченко; старший электромеханик КИПа С.В.Федоров; старший электромеханик линейно-аппаратного зала Н.И.Базулина; старший электромеханик радио Д.Н.Кайнарюну; 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, ответственно и со знанием дела относятся к выполнению своих служебных обязанностей такие работники Басарабьясской дистанции сигнализации и связи, как М.В.Мисаил, В.М.Кривуля, В.П.Гайдаржи, В.Ф.Неделко,

Н.А.Прохоренко, А.И.Червен, А.И.Акулов, В.В.Прохоренко, И.П.Караман, П.Н.Хорозов, Н.Ф.Искимжи, М.С.Манчу, Г.И.Казаченко.

— За долгие годы деятельности на железнодорожном транспорте, — сказал, в частности, начальник ШЧ-2 Степан Тырсыну, — вышеназванные работники проявили себя высококвалифицированными специалистами своего дела. Они не только качественно обслуживают устройства СЦБ и связи, но и щедро передают свои знания и бесценный накопленный опыт молодым железнодорожникам. За добросовестный труд неоднократно были награждены ценными подарками, денежными премиями, получали благодарности от руководства дистанции и Молдавской магистрали. А старший механик СЦБ участка Кэинарь—Хаджимус М.В.Мисаил удостоен самой высокой профессиональной награды — Знака «Почетный железнодорожник».

...Покидая узловую станцию Басарабьяска, железнодорожный состав мчит к южному форпосту Молдавской магистрали — станции Джурджулешть. В ярких лучах тепловоза-труженика, тянущего этот состав и магически разрезающего бездну, величаво расстилается Буджакская степь. Но обслуживающему персоналу не до любования красотой. Машинист тепловоза и его помощник, начальник поезда и проводники обеспечивают безопасность движения поездов.

Лилиана НИКИФОРОВА

НА СНИМКАХ:

1. Электромонтер КИПа СЦБ Наталья Киосе.
2. Старший электромеханик СЦБ по ст.Басарабьяска Валерий Реница.
3. Старший электромеханик СЦБ Валерий Реница и электромонтер СЦБ Руслан Пашник.
4. Старший электромеханик КИПа СЦБ Владимир Каледжи за работой с электромонтером Екатериной Быкасовой.



Фото из архива ШЧ-2

Трудовой коллектив ШЧ-2, которым несколько десятилетий руководит опытный специалист Степан Дмитриевич ТЫРСЫНУ, делает все возможное для ритмичной, бесперебойной работы всех видов связи. Работники дистанции повышают надежность устройств, качественно ремонтируют средства СЦБ и связи, тем самым продлевая срок их службы.

Протяженность Басарабьясской дистанции сигнализации и связи составляет 435 км; на 21 железнодорожной станции включены в электрическую сигнализацию 356 стрелок; в эксплуатации находятся 60 поездов, восемь из которых — охраняемые. Опытные специалисты ШЧ-2 качественно, оперативно и грамотно обслуживают 559 км кабеля СЦБ, 666 км кабельных линий связи, 103 км воздушных линий связи, 135 км кабеля местной связи.

В настоящее время специалисты дистанции главное внимание в своей деятельности уделяют подготовке хозяйства к работе в зимних условиях: осуществляют техническое обслу-

живание и ремонт устройств СЦБ и связи, а также других средств, находящихся в ведении ШЧ-2.

Залогом успешного выполнения вышеуказанных работ является осуществленный недавно положительный производственный задел.

Так, например, за 6 месяцев текущего года в ШЧ-2 исключены случаи брака в эксплуата-

ции монтажа специалистов дистанции успешно выполнили следующие работы: капитальный ремонт ЭЦ на самой южной железнодорожной станции Джурджулешть на сумму 186 тысяч леев; капитальный ремонт 661 метра сигнально-блокировочного кабеля: 285 метров — на хозрасчетной станции Басарабьяска на сумму 39 тысяч леев; 326 метров на станции Джурд-



ПРИНИМАЕМ НА РАБОТУ

ЛОКОМОТИВНОМУ ДЕПО КИШИНЭУ срочно требуются на постоянную работу

в цех экипировки: мойщицы-уборщицы дизель-поездов; рабочие производственных бань и душевых (работа сменная); уборщицы служебных помещений бригадного дома (работа сменная);

в цех ремонта: электрогазосварщик; слесарь-электрик по ремонту электрооборудования; слесарь по ремонту подвижного состава; слесарь-ремонтник; маляр; электромонтер; плотник; шлифовщик;

в цех эксплуатации: помощники машиниста; составители.

ВОССТАНОВИТЕЛЬНОМУ ПОЕЗДУ № 1 ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО КИШИНЭУ срочно требуются на постоянную работу (работа сменная):

машинист тягача; крановщик (кран на железнодорожном ходу); водитель авто; электрогазосварщик.

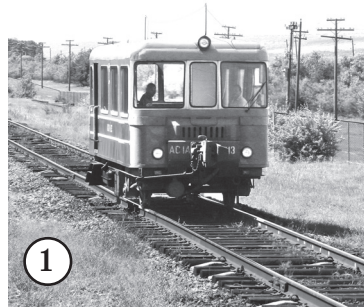
Телефон для подробной информации: (022) 83-22-29



■ УМЕЛЫЕ СПЕЦИАЛИСТЫ ЗНАЮТ ПОДХОД К ТЕХНИКЕ

Автодрезина отправляется в рабочий рейс

За Басарабьяской ПЧ-3 закреплен самый протяженный на Молдавской магистрали — путьевой участок, исчисляемый не одной сотней километров. И при доставке на дальние и ближние околотки материалов, инструмента, специалистов без моторно-рельсового транспорта не обойтись.



Благодаря организации грамотного технического обслуживания и умелой эксплуатации, техника не подводит. Регулярно выезжает на линию из широких ворот вместительного ангара, что на центральной усадьбе предприятия. На ходу, в частности, автодрезина АС-1А. Такие машины выпускались Великолукским заводом по производству локомотивов и вагонов еще в семидесятые годы прошлого столетия. В том, что старушка — так любовно путейцы называют автодрезину — несмотря на почтенный возраст, продолжает служить делу, заслуга опытных слесарей-ремонтников под руководством главного механика Геннадия Малоча, осуществивших необходимые восстановительные работы.

— Запасные части для техники такого рода находить нынче трудно, — рассказал начальник дистанции пути Виктор Подгурский. — Поэтому при восстановлении приходилось реализовывать свои технические решения. Например, установленный двигатель внутреннего сгорания топлива взяли со списанного грузовика. Автодрезина

просто незаменима. Доставляет на перегоны и станции монтеров пути, мостовиков, землянников.

В дистанции пути пытаются решить проблему колес с диаметром по кругу катания в 650 мм для моторно-рельсового транспорта. Они интенсивно изнашиваются в процессе эксплуатации, а новые промышленность, увы, не выпускает.

Предприятие обладает неплохой инфраструктурой для техобслуживания моторно-рельсовой техники, автомашин, дефектоскопных тележек, изготовления путейского инструмента. Необходимые операции выполняются в специализирован-

ных цехах, а также под сводами кузницы.

Во время весеннего комиссионного объезда центральную усадьбу южной дистанции пути посетил генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий ТОПАЛА. Он не преминул ознакомиться с уровнем технической оснащённости. Интерес не случаен. После завершения намеченной реконструкции путейого участка Бендер—Басарабьяска—Етулия—Джурджулешть и укрепления перегонов в районе станций Яргара, Прут и Кахул предстоит большая работа, связанная с налаживанием качественного обслуживания оздоровленного пути. При-



чем на основе современных технологий. Неизбежно изменение организационной структуры, создание укрупненных специализированных бригад, в действиях которых потребуются больше оперативности и мобильности. Эффективное использование техники в таких условиях решает многое.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКАХ:

1. Восстановленную автодрезину АС-1А смело можно назвать легендой на колесах.

2. С 1985 года работает в ПЧ-3 Михаил Марку. И почти 26 лет отдано нелегкому труду кузнеца.

3. Коллектив цеха дефектоскопии предприятия содержит вверенное измерительное оборудование в исправном состоянии.

Фото Юрия КОЗЛОВА

■ ДВИЖЕНИЮ БЕЗ ОПАСНОСТИ СПОСОБСТВУЕТ МЕДИЦИНСКИЙ КОНТРОЛЬ

Повышенные требования к здоровью локомотивных бригад

Готовясь после выки на работу к очередной поездке, машинист и его помощник должны принять у предшествовавшей локомотивной бригады тепловоз по техническому состоянию основных узлов, пройти соответствующий инструктаж. Не избежать им, помимо всего прочего, и предрейсового медицинского обследования. В Окницком оборотном локомотивном депо данная процедура осуществляется в здравпункте, располагающемся на первом этаже административно-бытового здания. Сюда специалисты могут попасть, что называется, с закрытыми глазами, настолько прочно вошел он в повседневные будни.

Заняли и мы в комнату, где с первых же шагов поразили царившие здесь чистота и уют. Сменные фельдшеры Евдокия Паскалюк и Нина Рошка как раз измеряли артериальное давление у машиниста Сергея Ютиш. Результат, появившийся на циферблате тонометра, был обнадеживающим: специалиста можно допустить к очередному рейсу.

Перед поездками у локомотивных бригад также замеряются пульс, температура тела. Ведется проверка того, нет ли какого заболевания или физической утомляемости, признаков употребления алкоголя, запрещенных лекарственных препаратов.

Требования к здоровью — повышенные. Ведь от состояния тех, кто водит поезда, зависит безопасность перевозки пассажиров и грузов. А обслуживаемый тяговый участок — сложный по рельефу местности, что предполагает частые реагирования на крутые повороты, изменения скоростного режима. К тому же, часть маршрутов выпадает на чрезвычайно утомительное ночное время. Любое ослабление бдительности в таких условиях из-за плохого самочувствия чревато серьезными нарушениями, чего, конечно, нельзя допустить.

Основная информация, касающаяся индивидуальных параметров физиологического состояния, заносится в специальные карточки, заведенные на каждого работника. И лишь

после медицинского обследования — допуск к поездке, выдача маршрутных листов. Один раз в полгода машинисты и помощники проходят медкомиссию в узловой поликлинике с дневным стационаром.

Усиленное внимание — машинистам и помощникам в возрасте после 30 лет. Именно они составляют ту группу риска, которая может быть чаще всего подвержена кардиологическим заболеваниям, и, в частности, такому опасному недугу, как гипертония. Болезнь протекает в организме обычно скрытно, но при обострении может привести к атеросклерозу, ишемии и, что самое страшное, инсульту или инфаркту.

Если брать в масштабе всей дороги, то статистика свидетельствует: в сравнении с другими категориями железнодорожников артериальное давление у машинистов повышается



Фото Юрия КОЗЛОВА

чаще всего. Это следствие эмоционального напряжения в сочетании со стрессовыми ситуациями, шума и вибрации, недостаточной физической актив-

сти. Оно может быть повышенным даже на следующий день после употребления спиртного во время отдыха дома. А, например, систематические переох-

лаждения организма могут привести не только к ОРЗ, но и частично — к костно-мышечным заболеваниям. Вибрация отражается на расширении сосудов конечностей. Несистемный режим работы угнетает биологические ритмы — и организм изнашивается раньше времени. Питание всухомятку отражается негативно на состоянии печени, желудочно-кишечного тракта, поджелудочной железы.

Это еще раз подчеркивает значимость того, что локомотивные бригады должны выходить в рейсы здоровыми. Только на такой основе можно гарантировать безопасность движения поездов.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКЕ: артериальное давление у машиниста Сергея Ютиш проверяют фельдшеры Евдокия Паскалюк и Нина Рошка.



■ ДЕЛО ВСЕЙ ЖИЗНИ СВЯЗАНО С СФМ

Наказ отца выполнил – трудится на совесть



Так уж совпало, что в день проведения весеннего комиссионного осмотра на станции Фэлешть дорожному мастеру местного путевого околотка Виктору Ивановичу РУССУ исполнилось ровно шестьдесят лет.

А теперь к этой юбилейной дате прибавилось еще несколько месяцев. В целом возраст, что и говорить, почтенный. Но когда специалист рассказывает о делах своего коллектива, то глаза горят настоящим молодецким задором. Впрочем, разве может быть иначе, если любимой работе посвящен немалый период жизни.

— Еще в юности отец меня учил тому, что какую бы профессию я не выбрал, нужно трудиться на совесть, с полной отдачей сил, — вспоминает ветеран —

уроженец села Новые Петросы Фэлештьского района.

Работая на железнодорожном транспорте, Виктор Иванович разменял уже «сороковник» трудовой деятельности. По его стопам пошел и сын Иван — монтер пути околотка.

За плечами ветерана — Николаевский железнодорожный техникум. Длительное время был старшим дорожным мастером участка.

Хорошее сочетание теоретических знаний и практического опыта помогают как нельзя лучше в обслуживании 25 километров пути с охватом трех станций важного для железной дороги направления. На уровне обеспечивается балльность в 80 единиц при плановом показателе 100. Не хватает материалов

верхнего строения пути, но путейцы под руководством дорожного мастера стараются использовать любой доступный резерв. И многое удается.

В Бэлцкой дистанции пути о Викторе Ивановиче можно услышать самые лучшие отзывы. Он из той когорты умудренных опытом специалистов, о которых говорят: есть порох в пороховницах! Такими словами встречали в старину воинов, которые, даже будучи в зрелом возрасте, умели проявлять мужество и ловкость в боях.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКЕ: дорожный мастер Виктор Руссу.

Фото Юрия КОЗЛОВА

Мини-оранжерея... в унгеньском Доме связи

Давно ли аппаратура АТС занимала целое помещение в здании унгеньского Дома связи? А теперь, переступив порог, видишь вместо громоздких панелей с пощелкивающими реле зеленое царство растений. Прямо как в оранжерее. Это стало возможным благодаря замене морально и физически устаревшего оборудования портативными блоками на микропроцессорной основе. Они занимают совсем мало места. А чтобы освободившиеся квадратные метры площади не пустовали, работающие здесь под руководством старшего электромеханика Александра Зарембы специалисты решили заполнить их цветами в вазонах. Каждый при-

нес из дому, что мог, по принципу «с миру по нитке». Особенно постарались женщины — большие любительницы растений.

Среди зелени уютно. В перерыве между работой можно расслабиться, собраться с мыслями. Вот что значит на деле настоящая культура производства, которая предполагает создание надлежащих условий труда и отдыха. Таково, кажется, нет больше нигде на нашей железной дороге.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКЕ: с гордостью показали нам мини-оранжерею старший электромеханик Александр Заремба и электромеханик Дмитрий Гидик.

Фото Юрия КОЗЛОВА

■ ЛЮБОВЬ К ПРЕКРАСНОМУ



■ СТАНЦИЯ ЕЕ СУДЬБЫ

— Если разобраться, автотранспортная проблема — одна из причин, почему в коллективе остро не хватает кадров, — делится мнением работница, не забывая следить за находящимся перед нею пультом электрической централизации.

Царящий в просторном, светлом помещении ДСП станции порядок — полная противоположность бесхозяйственности тех, кто не удосужился засыпать на подъездной автодороге глубокие колдобины. Глаз радуют чистота, зелень вазонов, аккуратная оформленная документация на стенах.

В окно видно, как тепловоз ведет на вспомогательный путь маневровой площадки вереницу полувагонов.

— Готовим очередную подачу порожняка под погрузку металлопроката на Молдавский металлургический завод, — объясняет Светлана Семеновна. — У нас в последние годы неплохо складывается грузовая работа.

Связывается по радиации с машинистом тепловоза, дав команду о продолжении маневров. Голос и движения — уверенные, чувствуется отличное знание обстановки, что, конечно же, свидетельство практического опыта. Он у Светланы Семеновны немалый.

Еще в марте 1977 года, после окончания Кишиневского технического училища имени Федько, села за пульт этой станции, ставшей ее судьбой. Много воды утекло с той поры в речушке Черна, прячущейся в закованных в железобетон берегах чуть ниже станционного здания и путей, не говоря уже о могучем Днестре.

Были первые радости, а были и неудачи в освоении азов ответственного

Под стук колес в любую погоду

Уже на протяжении нескольких лет на приднестровскую станцию Матеуць не заезжают маршрутки из районного центра Резина, где проживает основная часть местных железнодорожников. Запущенная ремонтниками подъездная автодорога, пролегающая через территорию цементного завода, пришла полностью в негодность. В таких условиях Светлане ДАТИЙ и ее коллегам по работе добираться на смены совсем не просто.



дела. Но жизнерадостная девчонка проявляла упорство. Помощь в профессиональном становлении оказывали наставники, и в частности бывший начальник станции Павел Максимович Бондарь, о котором остались самые лучшие воспоминания.

Еще в ту пору, когда Резинского цементного завода и в помине не было, станция Матеуць давала неплохую погрузку. Отсюда отправлялись полувагоны с известью и котельцом, добываемым

в штольнях возле железнодорожного тоннеля. На 120 километре у днестровского моста грузили промышленный камень для нужд сахарного завода.

С 1981 по 1988 годы Светлана Датьий возглавляла движенческий коллектив. Это был период бурного строительства цементного завода. Через станцию завозили в больших количествах строительные материалы, оборудование. Расширялось само станционное хозяйство, чтобы быть под стать за-

рождающемуся гиганту цементной индустрии.

Последующее возвращение с руководящей должности за пульт электрической централизации объясняется рождением второго ребенка. Потребовалось больше времени для ухода за ним. Сделав такой выбор, Светлана Семеновна поступила так, как поступает в подобных случаях большинство матерей. Теперь уже и дети взрослые, и внуки готовятся вылететь из родительского гнезда во взрослую жизнь.

Годы летят, а привязанность к профессии, однажды и на всю жизнь избранной, не угасает.

Специалист не только показывает пример в работе, но также обучает молодежь, являясь наставником. Благодаря ее поддержке, успешно освоили пульт нынешние ДСП Нина Рошка (председатель цехкома) и перешедшая из товарной конторы Дойна Кучер.

Вот такой человек несет дежурства на железнодорожной станции. Пожелаем же Светлане Семеновне, а также остальным труженикам коллектива, возглавляемого ДС Михаилом Райко, новых успехов в работе.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКЕ: ДСП Светлана Датьий.

Фото Юрия КОЗЛОВА



Фотоконкурс имени Алин Бастин

Европейское сообщество железных дорог и инфраструктурных компаний (CER/ЕСЖД) сообщает о старте третьего фотоконкурса имени Алин Бастин*.

Поезда соединяют пространства, а также и людей. Они всегда были увлекательной и вдохновляющей темой для художников. Цель данного конкурса — стимулирование творчества пассажиров железнодорожного транспорта и распространение позитивного имиджа железных дорог в Европе.

Двенадцать лучших фотографий получат приз в 200 евро и будут представлены на Европейской железнодорожной премии CER/UNIFE 20 февраля 2019 года в Брюсселе.

**ТЕМА КОНКУРСА ЭТОГО ГОДА:
«ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ — ОСНОВА ЕВРОПЕЙСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ»**

Конкурс открыт не только для членов CER, но и для всех жителей 28 государств — членов Европейского Союза, Албании, Боснии и Герцеговины, Грузии, Македонии, Молдовы, Черногории, Норвегии, Сербии, Швейцарии, Турции и Украины. Принимаются только фотографии, сделанные в этих странах.

Фотографии высокого разрешения (желательно в горизонтальном формате) должны быть представлены в электронном виде до **30 ноября 2018 года**.

Более подробная информация на сайте CER:

<http://www.cer.be/aline-bastin-photography-contest-rules>

* **Алин Бастин работала в CER, в отделе коммуникаций. Алин, известную своей позитивной энергией и мировоззрением, высоко ценили, она была любима как коллега и друг. Алин Бастин погибла при трагических событиях, которые произошли в Брюсселе 22 марта 2016 года.**



Осенняя пора — очей очарованье



Фотоэтиюд Влада ПАВЛОВА

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Администрация ГП «Железная дорога Молдовы» поздравляет коллектив юридической Дирекции CFM с профессиональным праздником — Днем юриста.

— Примите самые теплые и искренние пожелания счастья, неисчерпаемой энергии, новых профессиональных успехов в благородном служении Закону!

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляют с днем рождения **МОЛЧАНОВА Юрия Алексеевича**, водителя ЭЧС-Кишинэу; **КУЛЮК Ивана Ивановича**, электромонтера ЭЧС-Бендер; **ВЫШИНСКОГО Геннадия Григорьевича**, электромонтера ЭЧС-Унгень; **ЛИСОВСКУЮ Татьяну Ивановну**, электромонтера ЭЧС-Кишинэу.

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

Коллектив, администрация и профсоюзный комитет Басарабьяской ЭЧ поздравляют с 55-летием начальника Басарабьяской дистанции электроснабжения **НИКОЛАЕВА Николая Дмитриевича**.

Примите поздравленья с юбилеем!
Желаем Вам успехов и признанья.
От всей души желаем Вам везенья
И обещаем максимум старанья.

Мы рады, что у нас такой

начальник,
Мы ценим Вашу мудрость и заботу.
Желаем Вам здоровья, счастья,
радости,
Прекрасную, любимую работу!

Профком и коллектив станции Унгень поздравляют коллег с прекрасными ЮБИЛЕЯМИ: с 50-летием — маневровых диспетчеров **ВИФОР Алексея Георгиевича** и **МОРГОЧ Сергея Кирилловича**; дежурную по станции Столничен **НАЗАРКО Ольгу Чезаровну**; с 60-летием — начальника конторы передач **ЧАГЛЕЙ Виктора Ивановича**.

— Желаем уважаемым юбилярам здоровья, радости и оптимизма.

Значительная часть обширного северного участка закреплена за специалистом. И что ни день отправляется из города Бэлць, где проживает, на станции, выполняющие грузовые и коммерческие операции. Как признался, самая большая трудность — добраться на отдаленные Липкань, Брэтушень и Матеуць, куда не заходят пассажирские или пригородные поезда. В таких случаях не остается ничего другого, как полагаться на оказию, узнавая заранее, когда на интересующее направление выезжает узловая моторная или маневровая тепловоз, доставляющая грузовые вагоны на линию.

На сей раз мы встретили Виктора Митрофановича в помещении товарной конторы станции Липкань. Вместе со старшим товарным кассиром Зинаидой Морозовой сверяли цифры дохода за минувший месяц, полученного в результате погрузки щебня. Обычный эпизод из повседневной деятельности. А вообще, перечень должностных обязанностей коммерческого ревизора — длинный. Сюда входят проверки грузоотправителей и грузополучателей на предмет обеспечения сохранности и соблюдения требований безопасности при перевозках.

Не должны выпадать из поля зрения вопросы технологической и финансовой дисциплины, выполнения технических условий погрузки-выгрузки и крепления грузов различных видов, учебы и т.д.

Работают с учетом интересов станции

В своей повседневной работе коммерческий ревизор Виктор УРАСКИ привык полагаться на выработанную с годами привычку — скрупулезно проверять работу станций, связанную с обеспечением сохранности перевозимых грузов и повышением доходности в их деятельности. И в этом деле мелочей не бывает.



Фото автора

Если обнаружен какой-либо недочет, то это повод для принятия неотложных мер по его устранению. Иначе нельзя. Причем для Виктора Митрофановича, как коммерческого ревизора, характерно вот что. Хорошо разбираясь в тонкостях дела, он стремится понять прежде всего причину допущенного брака, чтобы минимизировать риск повторения в будущем. С этой целью куда важнее административного наказания указать провинившемуся лицу на ошибку, доходчиво разъяснить, если, конечно, нарушения не приняли системный характер. А это значит, что необходимо работать кропотливо и над совершенствованием собственных знаний, расширением кругозора как в технической, коммерческой, так и юридической областях.

Немало дает многолетний опыт работы на железнодорожном транспорте. Свою карьеру на поприще железнодорожного коммерсанта Виктор Митрофанович начал на узловой станции Бэлць-Слобозия, устроившись туда в 1983 году. Спустя десять лет его назначают коммерческим ревизором участка. В этой ответственной должности продолжает служить верой и правдой родной Молдавской магистрали.

Юрий КОЗЛОВ

НА СНИМКЕ: Они оба — настоящие профессионалы в своем деле — коммерческий ревизор Виктор Ураски и старший товарный кассир станции Липкань Зинаида Морозова.