

КОМПЕТЕНТНЫЙ СОБЕСЕДНИК

Пожарные Молдавской магистрали готовы в любое время к любой чрезвычайной ситуации

Господин Липкан, прежде всего хотелось бы узнать, решение каких задач возложено на Вашу службу?

— Основными задачами пожарного надзора на железнодорожном транспорте являются: осуществление контроля за соблюдением предприятиями, учреждениями и организациями железнодорожного транспорта, другими организациями, учреждениями, должностными лицами и гражданами, пользующимися услугами железнодорожного транспорта, установленных противопожарных норм и правил.

Контроль за состоянием пожарной безопасности объектов и подвижного состава железной дороги крайне важен, ведь на станциях и в пути имеется много вагонов, полувагонов, цистерн, наполненных легковоспламеняющимися, горючими, пожаро- и взрывоопасными, ядовитыми веществами. Также отвечаем за организацию, разработку и осуществление мероприятий, направленных на предотвращение, ограничение, успешную эвакуацию и тушение пожаров. Под нашей ответственностью и организация и разработка нормативных актов в области пожарной безопасности на железнодорожном транспорте Молдовы.

Расскажите, пожалуйста, об организации Вашего подразделения?

— С целью повышения ответственности, качественного проведения пожарно-профилактических мероприятий и контроля за выполнением установленных требований пожарной безопасности, оказания помощи в ликвидации возможных пожаров на предприятиях, а также в железнодорожном подвижном составе издан приказ по службе военизированной охраны о создании участков зон обслуживания в области пожарно-профилактической работы для проведения профильных мероприятий и обслуживания в области пожаротушения. За каждым подразделением службы военизированной охраны (стрелково-пожарные команды, пожарные поезда) закреплены эти подразделения и взяты на учет все объекты и подвижной состав Молдавской железной дороги. Составлены и утверждены графики проведения пожарно-технического обследования всех объектов и подвижного состава железной дороги. Пожарно-технические обследования проводятся работниками ПТЧ (пожарно-технической части) службы военизированной охраны с обязательным участием представителей предприятий, организаций, подразделений железной дороги. По результатам обследований руководителю предприятия, организации мы вручаем под роспись предписания для устранения выявленных недостатков и нарушений правил пожарной безопасности, с указанием сроков устранения. По истечении этих сроков проводятся контрольные обследования всех объектов и подвижного состава, в обязательном порядке проверяется выполнение ранее выданных предписаний.

По итогам проведенной работы составляется детальный анализ, который представляется руководству Молдавской железной дороги для рассмотрения и принятия соответствующих мер.

Какая профилактическая работа проводится по недопущению случаев возгорания на железнодорожном транспорте и прилегающей территории?

— Пожарно-технические обследования являются основной формой профилактической работы на железнодорожном транспорте. Благодаря этой работе работникам ПТЧ службы удается держать ситуацию под контролем. Не менее двух раз в год в пожароопасные периоды издаются приказы за подписью генерального директора железной дороги, обязывающие руководителей служб и структурных подразделений выполнить определенный объем работы во избежание возникновения пожаров и возгораний на объектах и в подвижном составе в строгом соответствии с требованиями Правил пожарной безопасности на железной дороге Молдовы. Последний такой приказ — № 265 от 20.06.2019 года.



День и ночь, круглый год на страже безопасности стоят спасатели-пожарные Молдавской железной дороги. Противопожарное подразделение на CFM представлено пожарно-технической частью службы военизированной охраны.

За долгие годы этот специфический коллектив прошел нелегкий путь становления и развития. Сегодня на вооружении — профессиональная техника, аварийно-спасательное оборудование, необходимые средства связи.

О современном устройстве пожарной части и буднях представителей самой «горячей» профессии на железной дороге Молдовы редакции рассказал заместитель начальника военизированной охраны по пожарной части Петр ЛИПКАН.

За окном жаркое лето, чреватое различными чрезвычайными ситуациями. Как удается держать ситуацию под контролем?

— Во всех подразделениях ПТЧ службы военизированной охраны составляются и утверждаются ежемесячные планы работ, в которых отражены проведение теоретических и практических занятий по повышению профессионального уровня пожарных работников. Без должной дисциплины не может быть хорошей боевой подготовки пожарных.

Необходимо отметить, что на железной дороге Молдовы имеется предостаточно нормативных актов (правил, положений, наставлений, инструкций и т.д.), которые регламентируют пожарную безопасность. Их просто надо изучить и соблюдать.

На вашу службу возложены ответственные задачи по профилактике пожаров, спасению людей и имущества при возгораниях, обеспечению безопасных условий их жизнедеятельности. За всем этим стоят люди. Пару слов о Ваших коллегах.

— Во всех подразделениях пожарно-технической части службы военизированной охраны работают знающие свое дело люди, но, к сожалению, больше половины из них в возрасте от 50 и более лет. На службу в пожарные поезда не приходит молодежь, потому что зарплаты пожарных на железной дороге оставляют желать лучшего.

С особым удовольствием хочу отметить наших лучших работников — мастера-моториста-шофера пожарной машины отдельного пожарного поезда № 5 ст. Кишинев Флоча Геннадия Арсентьевича, грамотного, исполнительного работника; Рацэ Константина Васильевича — начальника караула отдельного пожарного поезда № 6 ст. Унгены; Альбрехт Анатолия Ивановича, мастера-моториста СПК-9 (стрелково-пожарной команды) станции Бендеры.

Пожарные свое дело выполняют с чувством высокого долга и ответственности. Уверен, что их опыт, самоотверженность, профессионализм и впредь будут надежным заслоном на пути чрезвычайных ситуаций на Молдавской железной дороге.

Каким, на Ваш взгляд, должен быть пожарный?

— Пожарный должен быть грамотным, отважным, умеющим принять верное решение в сложной ситуации.

Какая техника находится в Вашем распоряжении?

— В настоящее время на вооружении пожарно-технической части службы военизированной охраны шесть пожарных поездов (один I категории и пять II категории) на железнодорожных узлах Окница, Бэлць, Унгены, Кишинев, Бендеры и Басарабьяска.

Все пожарные поезда находятся в полной боевой готовности для выполнения любых боевых задач в случае необходимости. Но хочу отметить, что за последние 10 лет ничего не приобретено для замены пожарно-технического вооружения пожарных поездов, снаряжения, спецодежды, огнетушителей, согласно Правил содержания и эксплуатации пожарных поездов на железнодорожном транспорте Республики Молдова, хотя заявки ежегодно подаются.

Подвижной состав, пожарно-техническое вооружение, снаряжение, спецодежда и т.д. физически и морально устарели и требуют замены.

Какие советы Вы можете дать железнодорожникам, от умелых действий которых многое зависит в плане профилактики пожаров на дороге?

— Строго соблюдать правила пожарной безопасности и всегда помнить о том, что огонь — страшная стихия, и ее лучше предупредить, чтобы не ставить под угрозу жизнь и безопасность людей.

Из-за чего чаще всего случаются возгорания?

— Почти все из-за людской халатности и пренебрежения действующими правилами и нормами.

Петр Семенович, расскажите в нескольких словах о себе.

— Работаю на железной дороге с 1996 года, в службе военизированной охраны — с января 2000 года по настоящее время. Окончил Кишиневский строительный техникум в 1970 году. После армии — Кишиневский политехнический институт имени С.Лазо по специальности «Промышленное и гражданское строительство — инженер-строитель».

Беседовала
Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА



■ АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Столичные вагонники и специалисты ДОПа гарантируют комфорт и безопасность пассажирам



CFM Сергей КОТЕЛЬНИК

Сезон летних отпусков, школьных и студенческих каникул достиг своего апогея — знойного июля. Число пассажиров, отдающих предпочтение железнодорожному транспорту, в этот период года возрастает в два раза. Как коллектив пассажирского вагонного депо Кишинэу, в состав которого входит и ДОП, подготовился к летним пассажирским перевозкам-2019, как он выполняет основные задачи по содержанию в исправном состоянии парка пассажирских вагонов, по выполнению плана всех видов ремонта и обеспечению его высокого качества, своевременному и качественному осмотру пассажирских вагонов, по подготовке пассажирских вагонов в рейс, экипировке и культурному обслуживанию пассажиров в пути следования, по обеспечению безопасности движения поездов? На эти и другие вопросы редакции отвечает Сергей КОТЕЛЬНИК, начальник пассажирского вагонного депо Кишинэу.



Сергей Александрович, расскажите, пожалуйста, о том, как работники руководимого Вами филиала CFM начали этап летних пассажирских перевозок-2019?

— Летние пассажирские перевозки — ответственный и сложный этап в производственной деятельности железнодорожников, в т.ч. и работников нашего филиала. Однако, несмотря на то, задачи по подготовке пассажирских вагонов к летним перевозкам нынешнего года были выполнены в установленные сроки и качественно. Речь идет о ремонте и техническом обслуживании ходовых частей, автосцепного устройства, автотормозов, систем отопления и водоснабжения, электрооборудования и т.д. Как и в предыдущие годы, все вагоны пассажирского парка, находящиеся в эксплуатации, были подготовлены с высокой ответственностью к летним перевозкам. Проводники вагонов качественно подготовили съемное внутреннее оборудование, произвели генеральную уборку подвижного состава и множество других необходимых в преддверии сезона работ. В то же время работники ПТО-пассажирское привели в порядок узлы и агрегаты, предназначенные для работы в летний период.

В ходе подготовки к летним перевозкам, как был обеспечен технологический процесс ремонта, обслуживания и единой технической ревизии пассажирского подвижного состава CFM?

— Технологический процесс ремонта, технического обслуживания, единой технической ревизии пассажирских вагонов был выполнен в полном объеме,

в строгом соответствии с требованиями безопасности движения поездов, беспрепятственного обеспечения безопасности пассажиров.

Из вагонного участка, которым филиал был еще 8 лет тому назад, он превратился в мощное пассажирское вагонное депо, в состав которого вошла и Дирекция по обслуживанию пассажиров. Что представляет собой сегодня это подразделение и его вагонный парк?

— На сегодняшний день в депо трудятся 976 человек, из них 620 — работники поездных бригад: проводники пассажирских вагонов, поездные электромеханики, начальники поездов, специалисты по ремонту и техническому обслуживанию вагонов, администрация. На ремонте подвижного состава и подготовке составов в рейсы задействованы самые опытные и квалифицированные специа-

листы. В рабочем парке депо находятся 150 пассажирских вагонов, 104 из которых — в эксплуатации. Их количество может меняться в зависимости от сезона пассажирских перевозок и от наплыва пассажиров.

Как идет обеспечение выполнения качественного технологического обслуживания и ремонта пассажирских вагонов?

— Первостепенное внимание специалисты нашего филиала уделяют тому, чтобы все работы проводились в соответствии с предписаниями нормативно-технической документации и требованиями безопасности движения поездов и безопасности пассажиров.

На первом плане и качество технологического обслуживания и ремонта пассажирских вагонов, их сохранность, продление срока службы, модернизация и переоборудование подвижного состава.

Специалисты всех подразделений депо ответственно и добросовестно выполняют свои служебные обязанности. Как Вы оцениваете их работу за 5 месяцев 2019 года?

— Работники цеха деповского и капитального ремонта пассажирских вагонов, цеха пунктов формирования, подготовки и отправки пассажирских и грузовых вагонов в рейс, цеха текущего отцепочного ремонта и единой технической ревизии пассажирских вагонов достигли неплохих результатов в своей деятельности за 5 месяцев 2019 года. Так, были произведены

плановые — деповской и капитальной — виды ремонта 68-ми вагонам; текущий — отцепочный ремонт — 357-ми пассажирским вагонам и 50-ти грузовым вагонам; единая техническая ревизия — 80-ти вагонам.

Сергей Александрович, какую лепту вносит коллектив ДОПа, подведомственное депо, в общие трудовые достижения пассажирского вагонного депо Кишинэу?

— Специалисты Дирекции по обслуживанию пассажиров, и в первую очередь проводники пассажирских вагонов, создают положительный имидж железной дороги Молдовы. Их самый большой отряд — в ДОПе трудятся 446 проводников пассажирских вагонов — делает все возможное для повышения качества культуры обслуживания пассажиров, выполнения нормативных требований по обеспечению безопасности движения поездов и техники безопасности, для укрепления трудовой дисциплины и улучшения качества подготовки и отправления без задержек железнодорожных составов в рейс. Ведется планомерная работа по техническому обучению и повышению уровня квалификации. Так, например, ежемесячно с поездными бригадами, поездными электромеханиками и начальниками поездов в оборудованном в ДОПе согласно всем требованиям классе проводят технические занятия. Проводится и ежедневный инструктаж.

стенных писем от пассажиров в адрес ДОПа за предоставленные качественные услуги и культурное обслуживание со стороны проводников пассажирских вагонов, начальников поездов.

Главной цели — оказанию качественных услуг пассажирам CFM — подчинена и деятельность работников прачечного цеха. Было приобретено 5000 новых комплектов постельного белья, своевременно приобретаются моющие средства для стирки. Работники данного цеха обеспечены спецодеждой и спецобувью. Вместе с тем, нам еще есть над чем работать. Перед инструкторско-командным составом ДОПа поставлены задачи по искоренению недостатков в сфере культуры обслуживания пассажиров и укрепления трудовой дисциплины.

Кого из специалистов пассажирского вагонного депо Вы бы отметили в качестве образца выполнения профессионального долга?

— Хотелось бы отметить начальника скорого пассажирского поезда № 47/48 Ивана Георгиевича Кэлдэрау; директора вагона-ресторана Алену Кирилловну Русу; начальника поезда № 341/342 Ивана Васильевича Чобану; начальника поезда № 61/62 Армена Григорьевича Саакяна; слесарей по ремонту подвижного состава Игоря Михайловича Вифор, Юрия Васильевича Райлан, Юрия Владимировича Довганюка. Вы-



Фото Юрия КОЗДОВА

Малыры 5-го разряда Бурлаку Анжела и Симион Вера

В текущем году из высококачественного материала была пошита и выдается проводникам пассажирских вагонов новая форма, которая еще больше дисциплинирует тех, кто ее носит. Существенно изменилось и отношение сотрудников поездных бригад к своим служебным обязанностям. Возросшее самосознание этой категории работников ДОПа благотворно сказывается на качестве обслуживания пассажиров и дисциплине труда в коллективе. Примеров много. Приведу лишь один: если за этот же период прошлого года контролирующими органами было составлено 978 актов различных нарушений требований трудовой дисциплины, то с начала нынешнего года — всего 236. Значительно возросло количество благодар-

сокую оценку труда заслуживают и многие другие специалисты нашего филиала. Ведь не случайно многие пассажиры отдают предпочтение нашим скорым поездам № 47/48 «Кишинэу—Москва», № 61/62 «Кишинэу—Санкт-Петербург»; фирменному поезду «Prietenia» № 105/106 «Кишинэу—Букурешт»; модернизированным поездам «Кишинэу—Одесса» и «Кишинэу—Яшь-Сокола». Модернизированные поезда обеспечивают более комфортные условия для пассажиров и оборудованы бесплатным Wi-Fi для свободного выхода в Интернет. Поэтому качество нынешних пассажирских перевозок увеличивает количество желающих путешествовать поездом.

**Беседовала
Лилиана НИКИФОРОВА**



Малыра 5-го разряда Изэрянэу Мария



Станция Бэлць-Слобозия работает в штатном режиме

ИНТЕРВЬЮ С НАЧАЛЬНИКОМ СТАНЦИИ БЭЛЦЬ-СЛОБОЗИЯ ИГОРЕМ МАДАНОМ



Игорь МАДАН

Ежедневно коллектив станции Бэлць-Слобозия решает много задач и вносит весомый вклад в укрепление экономических позиций CFM, занимаясь перевозкой грузов, которые по стальной магистрали отправляются в другие регионы республики и за ее пределы. В свою очередь, на станцию Бэлць-Слобозия прибывает немало сырья и материалов, без которых невозможна работа местных промышленных предприятий. Постоянно также идут поставки в адрес агропромышленного комплекса. Велик объем и пассажирских перевозок, люди ценят железную дорогу за безопасность, надежность и доступность. О том, какие задачи решают железнодорожники северной станции, редакции рассказал в беседе ее руководитель Игорь МАДАН, потомственный железнодорожник, человек, влюбленный в свою работу, считающий ее динамичной, интересной и нужной.

Игорь Иванович, какие основные характеристики отличают станцию Бэлць-Слобозия от других?

— Станция Бэлць-Слобозия — место пересечения важных железнодорожных линий, а также расположена на одном направлении линейных станций,

база, «Knauf», компания SA «Materiale forestiere de constructie», газонаполнительная станция SRL «Euro LPG», строительная компания «Lafarge» и ММЗ.

А какие грузы приходят в адрес предприятий муниципалитета?

— В основном это цемент, шифер, уголь, лесоматериалы,

нодородного транспорта начинается с вокзала. За последние годы буквально преобразился вокзал Бэлць-Слобозия. Были проведены большие ремонтные работы, что изменило в лучшую сторону внешний и внутренний облик вокзала, построенного в 70-80 годы прошлого столетия. В целях улучшения обслуживания пассажиров желательное возобновить пригородное движение на Унгены и на Рогожени. С этой просьбой ко мне постоянно обращаются граждане Молдовы и работники Молдавской железной дороги. Многие из них живут в близлежащих населенных пунктах и испытывают неудобства, добираясь вечером домой с работы и утром на смену. Другая просьба — вернуть остановку пассажирского поезда № 341/342 сообщением Кишинев—Москва на вокзал Бэлць-Слобозия. Для этого у нас есть все необходимое: благоустроенный перрон, прямой участок пути, комната отдыха для пассажиров, справочное бюро, хороший зал ожидания. Пассажирам на нашем перроне легче ориентироваться при посадке, хорошая види-

— Конечно, иначе нельзя. Железная дорога — самый доступный транспорт для наших граждан, и ответственная работа всего коллектива станции — залог безопасности пассажиров, сохранности перевозимых грузов. Налажен строгий контроль за выполнением должностных инструкций персоналом. Ежедневно проводятся планерные совещания перед вступлением дежурных смен в ночь и в день с участием маневровых диспетчеров, ДСП, составителей поездов, приемосдатчиков, регулировщиков скоростей, дежурных постов централизации. Строгая дисциплина — залог обеспечения безопасности движения. Об этом знает каждый железнодорожник.

Игорь Иванович, сколько лет Вы трудитесь начальником станции Бэлць-Слобозия? Есть ли в семье железнодорожники кроме Вас?

— Начальником станции я работаю с 2010 года. До этого трудился заместителем начальника станции Бэлць-Слобозия, ревизором движения. Мои два дедушки были железнодорож-

тели среднего звена — маневровые диспетчеры, дежурные по станции, все вносят большой вклад в общее дело. Среди опытных движенцев — Анатолий Димитраш, Анатолий Решетник, Олег Руснак, Александр Кулибаба, Сергей Гришков. В июне ушла на заслуженный отдых наша ДСП Зинаида Георгиевна Смул, последняя из плеяды знаменитых в 80-90 годы прошлого столетия на Молдавской железной дороге дежурных по станции Бэлць-Слобозия, куда входили Лидия Ивановна Препелица, Надежда Петровна Жуйкова, Татьяна Дмитриевна Писоцкая и Людмила Ювельевна Старожук. Это были лучшие 5 дежурных по станции на сети железных дорог того времени. Сейчас среди работающих самая сильная ДСП Марина Петровна Ботнар. Марина Курошу — также перспективная работница, сильный специалист.

Какие качества наиболее важны в работе движенцев?

— Самое главное — быть грамотным и внимательным, контролировать свою работу и специалистов, участвующих в перевозочном процессе.

Много ли на станцию пришло новых специалистов за последнее время?

— Приходит много молодежи, но и уходят тоже, в основном из-за невысокой зарплаты. И неплохие ребята, надо сказать, уходят. Не устраивает и то, что приходится много тратить на транспорт, так как опять же пригородные поезда отменены. В месяц набегает порядка 500-600 леев, а это немало с учетом невысоких зарплат. Надо что-то решать для омоложения коллектива. Как раз сейчас настал такой временной промежуток, когда не массово, но постепенно, почти ежемесячно мы прощаем на пенсию наших уважаемых ветеранов и принимаем молодых. Идет смена поколений. Стараемся, чтобы она происходила безболезненно, с учетом интересов всех работников. Соблюдается профессиональная преемственность, коллектив сохраняет стабильность, значит, жизнь продолжается.

Беседовала
Ирина КРАЕВСКАЯ



Станция Бэлць-город

технически связанным друг с другом. Она является важной производственно-хозяйственной единицей в системе Молдавской железной дороги, осуществляющей непосредственную связь с клиентурой. Помимо обычных участковых и других станционных операций, у нас совершается пропуск пассажирских и грузовых поездов, перевозка пассажиров, переработка грузовых поездов с сортировкой вагонов на примыкающие направления, а также на отдельные станции дороги и за ее пределы. В целом Бэлцкий железнодорожный узел — довольно сложный и ответственный по своему географическому расположению — связывает Европу с юго-восточными государствами.

Какие предприятия являются основными партнерами станции?

— Объем грузоперевозок на станции Бэлць-Слобозия достаточно большой. Станция — сортировочная, основная задача — выполнение формирования и расформирования поездов в

газ, минеральные масла, удобрения.

Какой объем работ выполняет коллектив станции?

— В первом квартале 2019 года при плане 9 тысяч вагонов отправление составило 10 186 вагонов, или 113,2 % к плану. Простой вагона под одной грузовой операцией составил 44,1 часа. Погрузка в вагонах за 5 месяцев: план — 670, выполнение — 574, это 85,7 %; к прошлому году выполнение составило 92,9 %. Май был не совсем удачным. Все остальные месяцы мы завершили с перевыполнением плана. В июле ждем увеличения объемов перевозок. Наш участок — станции от Бэлць до Матеуць, от Бэлць до Хилиуць и Глодяны. Всего к нам относятся 14 линейных станций. За пять месяцев текущего года хороших результатов добились коллективы станций **Рэуцел**: погрузка — 520 вагонов, или 31 617 тонн; **Матеуць**: погружено 780 вагонов, 52 218 тонн; **Рогожень**: по-



Станция Матеуць

мось головного и хвостового вагона. В настоящее время данный пассажирский поезд останавливается на станции Бэлць-город, куда городской транспорт не заезжает. Пассажирам с багажом приходится порядка 800 метров идти пешком, чтобы попасть на вокзал. А у нас прекрасная транспортная подвязка. Маршрутные такси и троллейбусы останавливаются прямо рядом с вокзалом Бэлць-Слобозия.

Как коллектив станции подготовился к работе в летних условиях?

— Было много сделано для того, чтобы летний перевозочный процесс был полностью обеспечен на должном уровне: подготовлены рабочие места, убрана территория. На данный момент уже ведется подготовка к зимним перевозкам. Даны заявки на очистку печей, замену колосников, скоро начнется профилактическое обслуживание газовых котлов.

На станции очень строгая дисциплина, ни шагу от регламента?

никами, один — начальником вокзала Кишинэу, другой — помощником машиниста. Их судьба сложилась очень трагично. Отец мой работал коцегаром на паровозе. Так что, по большому счету, я из потомственных железнодорожников. Супруга Татьяна тоже железнодорожница.

Любой коллектив силен своей командой. Что Вы можете сказать о своих подчиненных?

— Коллектив станции Бэлць-Слобозия — профессионально грамотный, ответственный. Очень сильные у нас руководи-



Станция Рэуцел

оптимальном режиме, с тем, чтобы нахождение вагона на станции было по времени минимальным и технологически обоснованным. Мы обслуживаем все северное направление. Крупными нашими клиентами являются SRL «Megastrol», SRL «Auto-international», лесоторговая

гружено 300 вагонов, 20 146 тонн; **Бэлць-город**: погружено 654 вагона, 41 025 тонн.

Расскажите, пожалуйста, о работе пассажирского цеха на станции.

— Для наших пассажиров пользование услугами желез-



Фото Юрия КОЗЛОВА

Станция Рогожень



■ ИЗ НЕПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ЖИЗНИ МОЛДАВСКОЙ МАГИСТРАЛИ

Познавательная экскурсия для детей – на главном железнодорожном вокзале СФМ

Непрерывно останутся в памяти ребята из Образовательного центра «Любознайка» при Школе искусств им.Алексея Стырчи впечатления от экскурсии на железнодорожный вокзал Кишинэу.

С большим интересом дети прошлись по всем залам вокзала, полюбовались его архитектурой и интерьером, особенно второго этажа. Затем их путь лежал на перрон вокзала, расстилающийся под впечатляющим куполом. Посетили маленькие «любознайки» и главную достопримечательность столичного вокзала – железнодорожную диораму, внимательно изучили ее экспонаты, воссоздающие близкую к реальности картину железнодорожных перевозок.

С неподдельным интересом воспитанники Образовательного центра «Любознайка» осмотрели паровоз-памятник, установленный на перроне железнодорожного вокзала.

Однако самый большой восторг у них вызвало посещение... настоящего поезда. Экскурсантам повезло: как раз на перрон на посадку подали пассажир-



ский состав № 47/48, отправляющийся по маршруту Кишинэу–Москва. Многим из детей посчастливилось впервые в жизни увидеть, поговорить и даже потрогать своими ручками... настоящих проводников в железнодорожной форме, пройти по тамбурам и поездным коридорам,

«прогуляться» по плацкартным и купейным вагонам, примерить форму фуражки. И, кто знает, быть может, именно в такие моменты переживания ярких эмоций и зарождается мечта стать железнодорожником...

Во время экскурсии детей сопровождал заместитель начальника столичного вокзала Геннадие Русика, ставший для них настоящим гидом, а также двое педагогов во главе с директором Образовательного центра Людмилой Шелковой.

Период летних пассажирских перевозок – не только серьезный экзамен на профессионализм молдавских железнодорожников, но и время ярких, неповторимых встреч с новыми людьми, бесценных положительных эмоций. Прошедшая встреча – лишь одна из них. Остальные – впереди: лето только начинается.

Лилиана НИКИФОРОВА

Фото Юрия КОЗЛОВА



Юные экскурсанты – на столичном железнодорожном вокзале

■ ИННОВАЦИИ

В Австралии начались испытания шпал из пластмассовых отходов

На станции Ричмонд в Мельбурне (штат Виктория, Австралия) началась укладка в путь первых 200 экспериментальных шпал Duratrack, изготовленных из вторичного пластика (смеси полистирола и отходов сельскохозяйственного производства) по технологии, разработанной компанией Integrated Recycling в сотрудничестве с Университетом Монаша. Это первый опыт использования таких шпал на городской железной дороге, хотя они уже успешно зарекомендовали себя на туристских и музейных железных дорогах в штате Виктория.

Проект стал очередным этапом на пути перехода к безотходной экономике.

Такие шпалы обходятся вдвое дешевле обычных деревянных, имеют срок службы 50 лет и требуют меньших затрат на техническое обслуживание. На 1 км пути со шпалами из вторичного пластика требуется около 64 т пластмассовых отходов. В ходе 18-месячных испытаний будут проверены эксплуатационные характеристики новых изделий.



Администрация и профсоюзный комитет Кишиневской дистанции сигнализации и связи от всей души поздравляют с ЮБИЛЕЕМ: с 65-летием – старшего электромеханика связи ЗАРЕМБА Александра Константиновича и электромеханика связи МОХОВУ Людмилу Васильевну.

Хотим сегодня пожелать Вам никогда не унывать, Надежды, веры в чудеса! Благополучия во всем, Пускай приходит радость в дом!

Также с радостью поздравляем коллег с днем рождения: электромонтера связи АДАМА Степана Васильевича; электромеханика связи ГЕОРГИЦА Валентина Михайловича; старшего электромеханика СЦБ САВЧУКА Эдуарда Юрьевича; телеграфиста 1 класса КОРЧМЕНЮК Оксану Викторовну; электро-

механика СЦБ ГУЗУН Дорина; электромеханика связи БАБЛЮК Нину; электромеханика ЛУНГУ Ивана Георгиевича; электромеханика связи МОЙСЕЕНКОВА Виктора Анатольевича; электромеханика связи МОРАРУ Людмилу Владимировну; заместителя начальника дистанции по связи РУДОЙ Дмитрия Николаевича; электромонтера СЦБ СЫРБУ Сергея Александровича; электромеханика связи ПЭДУРЕЦ Ольгу.

Желаем здоровья, удачи, успеха, И если морщинок – то только от смеха. И чтобы не встретились в жизни ненастья, А если уж слезы – то только от счастья!

Администрация и профком локомотивного депо Бэлць поздравляют коллег с ЮБИЛЕЕМ: с 60-летием – СУСЛИНУ Т.В., рабочую бригадного дома, ЦУРКАН В.А., машиниста тепловоза, и ПАСАТ Л.И., дежурного по депо; с 45-летием – ЧЕБОТАРЬ В.И., помощника машиниста; с 65-летием – ЧУРИК В.Г., слесаря-инструментальщика.

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

Перевозите древесину по самым выгодным ценам только по железной дороге!

Железнодорожный транспорт предоставляет самое оптимальное решение при необходимости перевозки больших объемов грузов одной партии. В одном вагоне Вы получаете возможность перевезти в сохранности свыше 60 тонн груза.

Импортируйте древесину и изделия из нее по специальному тарифу – лишь по **3 цента за т.км.**

Воспользуйтесь случаем!

Предложение действительно по 31.08.2019 г.

Подробности можно узнать в коммерческой службе СФМ по телефону: (022) 83-28-78



СФМ ПРИНИМАЕМ НА РАБОТУ

АДМИНИСТРАЦИИ КИШИНЕВСКОЙ ДИСТАНЦИИ ПУТИ ТРЕБУЮТСЯ НА РАБОТУ ПО СПЕЦИАЛЬНОСТИ:

- монтер по текущему содержанию пути (на участок Кишинев–Гидигич);
- дорожный мастер (ст.Гидигич);
- бригадир по текущему содержанию пути (участок Калараш–Корнешты–Страшены);
- техник околота (станции Кишинев, Калараш);
- наладчик путевых машин и механизмов (ст.Кишинев);
- оператор дефектоскопной тележки (участок Страшены–Корнешты);
- слесарь по контрольно-измерительным приборам (ст.Кишинев);
- сторож (ст.Кишинев);
- инженер технического отдела (ст.Кишинев);
- главный механик (ст.Кишинев);
- мастер по эксплуатации и ремонту машин, механизмов.

Подробная информация по тел.: (022) 83-22-30

такелажника восстановительного поезда № 2; ЧУПЕРКО Валерия Григорьевича, тракториста депо; ТИМОФТИ Петра Мефодьевича, машиниста; ТУЛЯКОВА Олега Николаевича, машиниста; ТРУНОВА Романа Алексеевича, слесаря депо.

– Желаем уважаемым именинникам крепкого здоровья, семейного благополучия и удачи во всех делах!

Администрация, профсоюзный комитет и коллектив Басарабьяского ВЧД-2 поздравляют с 60-летием КИСЕЛАРЬ Наталью Федоровну, техника-технолога отдела по снабжению, и ЧЕБОТАРЯ Николая Георгиевича, токаря цеха ВКМ.

С юбилеем поздравляем! Вам желаем долгих лет! Быть здоровыми желаем! Только счастья и побед!

Коллектив, администрация и профсоюзный комитет Басарабьяской дистанции электрооборудования поздравляют с 35-летием диспетчера энергетика ИСАЕВА Дениса Андреевича; с 65-летием электромеханика ВИСТОВСКЮЮ Елену Тихоновну.

Желаем всего побольше И кошелек потолще, Здоровья, удачи, счастья, С родными во всем согласья!