

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВА



N 16 (5980) 16 июля 2019 г.

Газета выходит
с 1 мая 1941 г.

www.cfm.md | www.instagram.com/calea_ferata_md | www.facebook.com/Calea-Ferata-din-Moldova

■ АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Устройства СЦБ и связи CFM круглосуточно обеспечивают безопасность движения поездов

Стабильную работу железной дороги Молдовы невозможно представить без круглосуточного, бесперебойного функционирования большого и сложного хозяйства сигнализации и связи. Опытные специалисты высокого класса всех дистанций своим ежедневным нелегким трудом вносят достойный вклад в обеспечение перевозочного процесса на Молдавской магистрали. Об организации технического обслуживания и качественного ремонта устройств СЦБ и связи, устройств ПОНАБ и других средств, гарантирующих безопасность движения поездов по железной дороге, — беседа нашего корреспондента с Алексеем БОЖЕНКО, начальником службы сигнализации и связи ГП «Железная дорога Молдовы».



Алексей БОЖЕНКО

Алексей Викторович, что Вы можете сказать о подготовке дистанций сигнализации и связи CFM к летним грузовым и пассажирским перевозкам?

— Традиционно специалисты всех дистанций сигнализации и связи ГП «Железная дорога Молдовы» — ШЧ-Кишинэу, ШЧ-Басарабяска, ШЧ-Бэлць — подготовили вверенное хозяйство к летним пассажирским перевозкам-2019 заблаговременно. Достигнуть этого им позволило строгое исполнение графика технологического процесса обслуживания устройств. Успешно были выполнены главные задачи, поставленные руководством CFM перед коллективами службы и дистанций: обеспечение безопасного и бесперебойного движения поездов за счет надежной работы устройств СЦБ и связи, экономии эксплуатационных расходов. На их выполнение нацелены основные усилия всех специалистов хозяйства.

Уверенно шагнуть в горячий — в прямой и переносном смысле слова — летний сезон, когда значительно возрастает количество пассажиров, хозяйству сигнализации и связи CFM позволило успешное завершение работы в предшествующий период. Каковы итоги финансово-экономической деятельности хозяйства за 6 месяцев 2019 года?

— Для достижения стабильной работы устройств СЦБ и связи, направленной на повышение безопасности движения поездов и снижение эксплуатационных расходов, работниками дистанций сигнализации и связи в первом полугодии 2019 года выполнен определенный объем работ, в том числе: для обеспечения надежного электроснабжения устройств в текущем году заменено 66 потерявших емкость аккумуляторов; выпол-

нен ремонт 3432 м кабеля СЦБ с заниженной изоляцией; заменено 135 м магистрального кабеля связи; проложено 600 м кабеля местной связи; отремонтировано 78 стрелочных электродвигателей; выполнен ремонт восьми стрелочных электроприводов.

Для оптимизации путевого развития ст. Унгень выполнены работы по перемонтажу устройств ЭЦ в связи с упразднением стрелочных переводов № 157 и 153/155. С целью сокращения эксплуатационных расходов и численности работников на малодейственной станции Катранык, для перевода ее в пассажирский остановочный пункт, разработана проектная документация и выполнены работы по спрямлению автоблокировки на создаваемом перегоне Фэлешть—Хилиуць, в том числе выполнен большой объем работ по демонтажу, монтажу и подключению напольного и постового оборудования СЦБ и связи, а также по прокладке кабелей к новым точкам подключения.

За 5 месяцев текущего года экономия расходов по перевозкам составила 1909,11 тыс. леев, или 9 процентов от плана, а экономия фонда оплаты труда составила 631,26 тыс. леев, или 9,3 процента от плана. В соответствии с планом ведутся работы по капитальному ремонту устройств СЦБ и связи, на что в текущем году освоено 676,75 тыс. леев при плане 846,5 тыс. леев, что составляет 80 процентов.

Прошедшие осенне-зимние пассажирские перевозки стали серьезным испытанием для железнодорожников. Как специалисты связи и эсцбисты противостояли испытаниям стихии?

— За счет проведения качественной подготовки устройств СЦБ и связи к работе в зимних условиях работникам хозяйства удалось противостоять сложным климатическим условиям зимнего периода 2018-2019 гг. и обеспечить стабильную, без значительных сбоев, деятельность хозяйства.

Специалисты всех дистанций сигнализации и связи CFM противопоставили зимней стихии не только богатый опыт и высокий профессионализм, но порой и настоящий героизм, обеспечивая в сложных климатических условиях безопасность движения поездов по железной дороге Молдовы.

Свои коррективы в нашу работу вносят погодные условия и в летний период. Ливневые дожди в минувшем июне привели к подтоплению устройств СЦБ и связи на железнодорожных станциях Кэинарь, Кэушень, Яргара и стали причиной четырех отказов в их работе.

Алексей Викторович, какие аспекты и требования являются приоритетными и

какие инновации в области связи внедряются, а также будут внедрены в ближайшей перспективе?

— В хозяйстве сигнализации и связи есть стратегия развития и модернизации систем и устройств СЦБ и связи. Однако в связи со сложным финансовым положением ее реализация периодически переносится. Определенные надежды дает выделение кредитных средств европейскими банками. В настоящее время проводятся тендеры по отбору участников на выполнение проектных и строительно-монтажных работ по реконструкции систем СЦБ и связи южного коридора на железнодорожном участке Бендеры—Басарабяска—Етулия—Джурджулешть. Однако в хозяйстве еще немало узких мест, над которыми необходимо повседневно работать. Часть проблем связана с большим сроком эксплуатации устройств. В среднем по хозяйству полный износ основных фондов составляет 70 процентов, а по устройствам — до 75 процентов. А это значит, что для поддержания работоспособности устройств затрачивается больше людских и материальных ресурсов и растет количество отказов в работе оборудования. Так, например, за 6 месяцев т.г. всего в работе устройств

золотой фонд CFM и, в том числе, работающие в хозяйстве сигнализации и связи. А трудятся у нас опытные, высококвалифицированные, добросовестные специалисты. К сожалению, в последние годы молодежь не приходит на работу в ШЧ из-за непривлекательных зарплат.

Проблемы, обусловленные человеческим фактором, связаны с неуклюжестью кадров. Так, например, из-за отсутствия специалистов-метрологов закрыт цех метрологии и в ШЧ-1 не производится проверка измерительных приборов. Кроме того, в столичной дистанции сигнализации и связи из-за отсутствия электромехаников по ремонту отдельных типов приборов в КИПе СЦБ приходится периодически, как и в первом случае, возить приборы на ремонт в метрологию ШЧ-2 и в КИП ШЧ-3.

Специалисты каких филиалов хозяйства сигнализации и связи CFM рекомендовали себя профессионалами высокого класса в сложном и ответственном процессе обеспечения безопасности движения поездов?

— Несмотря на все временные трудности, в каждой дистанции сигнализации и связи CFM работает немало специалистов, труд которых является образцом для подражания и залогом стабильного и безотказного состояния устройств на обслуживаемых ими участках. В ШЧ-Кишинэу это — Ю.В.Иванов, старший электромеханик ЭЦ Унгень; Е.М.Жицкий, электромеханик СЦБ ЭЦ Унгень; В.О.Гулик, старший электромеханик связи кабельной магистрали участка Ревака—Бендеры; Б.С.Ватаманюк, электромеханик радиосвязи КРП Кишинэу; в ШЧ-Басарабяска — Г.И.Казаченко, старший электромеханик связи участка Яргара—Прут; А.А.Червен, старший электромеханик СЦБ участка Етулия—Вулкэнешть—Джурджулешть; Н.И.Базулина, старший электромеханик ЛАЗа дома связи Басарабяска; в ШЧ-Бэлць — В.И.Кульчикковский, старший электромеханик СЦБ участка Крива—Окница—Вэлчинец; Л.В.Китчук, старший электромеханик СЦБ участка Бучумень—Бэлць-город; О.М.Султанов, старший электромеханик СЦБ участка Бэлць-Слобозия—Гринэуць; С.Н.Кривой, старший электромеханик цеха радиосвязи и пассажирской автоматики. Эти опытные, высочайшего класса специалисты хозяйства сигнализации и связи круглосуточно обеспечивают безопасность движения поездов по железной дороге Молдовы.

В хозяйстве сигнализации и связи есть стратегия развития и модернизации систем и устройств СЦБ и связи... В настоящее время проводятся тендеры по отбору участников на выполнение проектных и строительно-монтажных работ по реконструкции систем СЦБ и связи южного коридора на железнодорожном участке Бендеры—Басарабяска—Етулия—Джурджулешть.

СЦБ допущено 73 отказа продолжительностью 141 ч 16 мин, против 11 отказов за тот же период 2018 года, продолжительностью 29 ч 12 мин.

К сожалению, хозяйство сигнализации и связи сталкивается с острой проблемой нехватки специалистов. Какова в хозяйствах службы Ш кадровая ситуация и как решается этот важный вопрос?

— Люди — наш самый ценный ресурс. Специалисты высокого класса —

Беседовала
Лилиана НИКИФОРОВА



■ НАЗНАЧЕНИЕ: ПЕРВОЕ ИНТЕРВЬЮ

ЛОКОМОТИВНОЕ ХОЗЯЙСТВО СФМ: КАК СООТВЕТСТВОВАТЬ ЗАПРОСАМ ВРЕМЕНИ?

Локомотивное хозяйство Молдавской железной дороги традиционно является одним из ключевых звеньев, участвующих в работе железнодорожной отрасли. От его эффективности и надежности зависят четкий ритм перевозок и экономическое благополучие СФМ, качество обслуживания грузоотправителей и пассажиров. В настоящее время основными проблемами локомотивного хозяйства являются физическое и моральное старение локомотивного парка (имеющийся инвентарный парк СФМ изношен до предела) и кадровый вопрос. Как в столь нелегкой ситуации решать такие ключевые задачи, как обеспечение перевозочного процесса необходимым количеством исправной техники и квалифицированным персоналом? За ответом на этот и другие вопросы редакция обратилась к исполняющему обязанности начальника службы локомотивного хозяйства Константину ЧЕРНЕЛЕВУ.

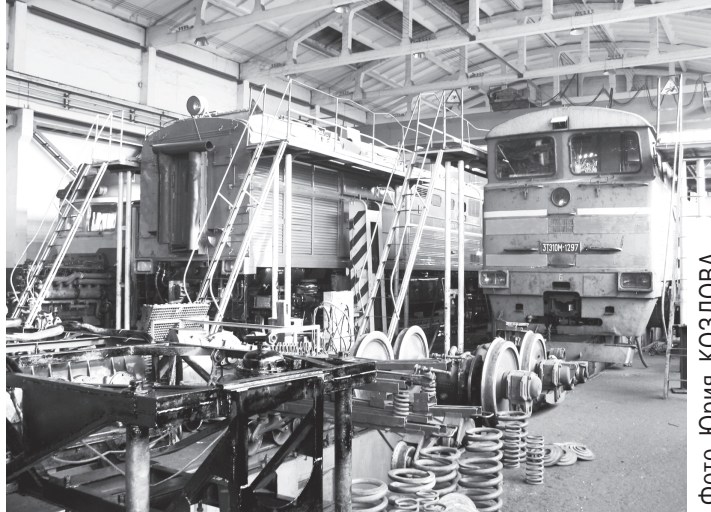


Фото Юрия КОЗЛОВА



Константин ЧЕРНЕЛЕВ

Господин Чернелев, Вы совсем недавно возглавили службу локомотивного хозяйства. Представьте, пожалуйста, нашим читателям.

— Свою трудовую деятельность я начал в Кишиневском локомотивном депо. Работал помощником машиниста дизель-поезда, машинистом дизель-поезда, инструктором дизельной колонны, заместителем начальника депо по эксплуатации модернизированных дизель-поездов, заместителем начальника службы локомотивного хозяйства. В моей семье железнодорожников не было, я, так сказать, первый представитель этой прекрасной профессии. Глядя на своих подрастающих дочек и с учетом их интереса ко всему, что связано с папиной работой, думаю, что у меня в семье появятся железнодорожники. К тому времени, уверен, ГП «Железная дорога Молдовы» будет преуспевающей компанией.

Что сегодня собой представляет локомотивное хозяйство Молдавской железной дороги?

— Локомотивное хозяйство — одно из структурных подразделений Молдавской железной дороги. От его четкой и слаженной работы зависят объемы и своевременная перевозка грузов и пассажиров. Коллектив осуществляет мероприятия по содержанию локомотивного парка и моторвагонного подвижного состава в исправном техническом состоянии для выполнения перевозок и создания условий для соблюдения установленного порядка труда и отдыха локомотивных бригад. Локомотивное хозяйство представляет собой четыре основных и три оборотных локомотивных депо. Все депо специализированы по различным видам ремонта и сериям подвижного состава.

Какова общая численность парка локомотивов на Молдавской железной дороге и каков процент износа тягового подвижного состава?

— На СФМ эксплуатируются тепловозы серии 3ТЭ10М, 2ТЭ10М (Л), ЧМЭЗ, МБ2 и дизель-поезда серии Д1 и Д1М. Приписной парк СФМ насчитывает порядка 134 секций тепловозов серии ТЭ10 и 8 секций дизель-поездов серии Д1 и 5 секций серии Д1М, эксплуатационный парк составляют магистральные тепловозы — 19 секций, в т.ч. в 3-секционном исполнении 2 тепловоза, в 2-секционном исполнении 4 тепловоза (в пассажирском движении 4 секции); маневровые тепловозы ЧМЭЗ — 28 ед., дизель-поезда Д1 — 6 секций, дизель-

поезда Д1М — 4 секции. Весь имеющийся парк тягового подвижного состава и моторного подвижного состава с истекшим сроком службы и нулевой остаточной стоимостью.

Как продвигается подготовка к приему новых локомотивов на дорогу?

— На сегодняшний день руководство дороги совместно со службой локомотивного хозяйства определили тип тепловоза, который будет приобретен для работы на Молдавской магистрали. Касаемо подготовки к приему новых тепловозов, хочу отметить, что согласованы с представителями поставщика Программы испытаний и проверок тепловозов. А получим мы магистральный грузовой односекционный тепловоз серии ТЭ33АС. Это технически передовой и экономичный тепловоз мощностью 3356 кВт (4562 л.с.) с электрической передачей переменного тока с поосным регулированием силы тяги, максимальная скорость составляет 120 км/ч. В числе преимуществ новой тяги — 12-цилиндровый дизельный двигатель GEVO, который обеспечивает экономию по техническому обслуживанию, топливу и маслам. Межремонтный период составляет от 92 суток. Односекционный грузовой тепловоз ТЭ33А способен везти поезд весом до 6000 тонн. С учетом высокой надежности тепловоза, допускается не менее четырех отказов в год. По сравнению с локомотивами 2ТЭ10М вредные выбросы в атмосферу будут снижены более чем на 40%. Новые тепловозы оснащены современной системой обеспечения безопасности движения — АЛС-МУ.

Локомотивная служба на сегодняшний день является проблемной, что сказывается на обеспечении безопасности движения. В чем причина такой ситуации?

— В локомотивном хозяйстве есть проблемы, наверно, как и в других структурных подразделениях СФМ. Состояние безопасности движения в службе за пять месяцев 2019 года по отношению к прошлому году — 31 случай против 51 за аналогичный период 2018 года. Практически все случаи транспортных происшествий допущены по причине выхода из строя тепловозов по технической части. Данная ситуация создавалась из-за перепробегов от плановых видов ремонта, нехватки квалифицированных специалистов, а также истекшего срока службы ТПС, которые морально и физически устарели. Несмотря на все вышеуказанные причины, специалисты локомотивного хозяйства всех рангов де-

лают все возможное для поддержания тягового подвижного состава и моторвагонного подвижного состава в работоспособном состоянии, обеспечивающем безопасность движения грузовых и пассажирских поездов. Руководством СФМ поставлена задача строже относиться к нарушителям, усилить меры ответственности за допущение транспортных происшествий, недобросовестное отношение к работе, к своим должностным обязанностям.

Константин Иванович, по Вашему мнению, можно ли стабилизировать ситуацию в хозяйстве и за счет чего?

— Конечно, можно и нужно. Руки никогда нельзя опускать. Решать все вопросы следует за счет укрепления дисциплины в коллективах, повышения ответственности за сохранность перевозимых грузов и жизнь пассажиров. Обеспечение безопасности движения поездов — не призыв и дело не одного дня, а последовательная, кропотливая работа, требующая максимальной отдачи всего коллектива службы локомотивного хозяйства.

Безаварийная работа магистрали, в первую очередь, зависит от высокопрофессиональных действий специалистов локомотивщиков. Как Вы оцениваете профессионализм возглавляемого коллектива?

— Действительно, все работы по ремонту тягового подвижного состава выполняются высококвалифицированными работниками. В данной связи стоит отметить, что из них определенное количество специалистов пенсионного и предпенсионного возраста. В цехе эксплуатации во всех депо есть высококлассные машинисты и помощники машинистов, которые добросовестно выполняют свои должностные обязанности при ведении пассажирских, пригородных и грузовых поездов.

Какова роль машинистов-инструкторов в обеспечении безопасности движения?

— Роль машиниста-инструктора очень важна в эксплуатационной работе. Знаю это на собственном опыте. На их плечах стопроцентная ответственность за поддержание дисциплины в локомотивных бригадах, их обучение передовым методам вождения поездов и производства маневров, экономному расходованию топлива и смазочных материалов, осуществлению систематического контроля за несением службы локомотивными бригадами и выполнением ими должностных обязанностей, приказов, указаний и других документов по

обеспечению безопасности движения. По работе локомотивных бригад можно определить, как выполняет свои должностные обязанности машинист-инструктор.

Расскажите, пожалуйста, о существующей на дороге системе подготовки локомотивных бригад?

— На ГП «Железная дорога Молдовы» подготовка машинистов и помощников машиниста осуществляется в Басарабесской дорожной технической школе, где они проходят обучение, после чего сдают квалификационный экзамен на присвоение профессии машиниста локомотива (МВПС) в дорожной комиссии под председательством начальника службы локомотивного хозяйства. Также для получения прав управления тепловозом и дизель-поездом разрешается самоподготовка из числа помощников машиниста и сдача экзамена в дорожной комиссии при начальнике службы локомотивного хозяйства. Главным критерием работы дортехшколы определено качество подготавливаемых для дороги работников. В итоге обучения мы получаем специалистов высокого уровня, способных выполнять работу без дополнительной подготовки, в особенности это касается работников локомотивных бригад.

Были ли случаи, когда благодаря бдительности локомотивной бригады удалось предотвратить беду?

— Конечно, такие случаи бывают. Для того чтобы предотвратить нарушения безопасности движения, важно иметь четкие и устойчивые навыки работы. Особенно важна правильность действий локомотивной бригады при возникновении отклонений от нормальных условий ведения поезда. Во всех фазах движения необходимо строго выполнять требования различных инструкций. Важно четко соблюдать Правила технической эксплуатации — это своеобразная наша конституция, так сказать, основной закон железнодорожного транспорта.

Недавний случай произошел 1 июня 2019 года: при следовании поезда № 47 сообщением Москва—Кишинев под управлением локомотивной бригады в составе машиниста Сливка А.А. и помощника машиниста Болбочан Д.Н. на перегоне Вэлчинец—Наславча была проявлена бдительность и применены своевременные меры предотвращения наезда на упавшее на путь дерево, что могло привести к непредсказуемым последствиям. Данная бригада была поощрена руководством СФМ с объявлением благодарности.

Беседовала
Ирина КРАЕВСКАЯ



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ДИНАСТИИ — ГОРДОСТЬ МАГИСТРАЛИ

Многочисленный род энергетиков и вагонников

Уже ушедший в историю 2018 год останется в памяти Ивана БУТНАРЯ, и.о. начальника ЭЧС-2 Унгены, как веха, принеся несколько знаменательных событий: 30-летие трудового стажа на железной дороге Молдовы (и все — только на одном производственном участке ЭЧ-1), полувековой юбилей со дня рождения и высокая оценка его работы руководством ГП «Железная дорога Молдовы»: в канун Дня железнодорожника ему был вручен ценный подарок — ручные часы.

Несмотря на то что январь нынешнего года подверг молдавских железнодорожников, в т.ч. и энергетиков, серьезным климатическим испытаниям, коллектив специалистов ЭЧС-2 Унгены, которым умело руководит профессионал высокого класса Иван Феодосьевич Бутнарь, успешно сдал сложный экзамен. Электромонтеры и электромеханики Унгенского района электросетей противопоставили природной стихии оперативность и организованность, высокий профессионализм и преданность стальной магистрали Молдовы. А примером для подражания для них, как всегда, был руководитель ЭЧС-2 Иван Феодосьевич Бутнарь.

...18-летний паренек из Унгень Иван Бутнарь, с самого раннего детства мечтавший «обуздать» магическую силу электричества, решил получить профессию в области энергетики: поступил в профессионально-техническое училище. После его окончания в 1986 году получил диплом, подтверждающий специальность «Электромонтер». Отслужив в армии, Иван Бутнарь решил влиться в большую и дружную семью железнодорожников Молдовы: устроился на работу в Кишиневскую дистанцию электроснабжения, был принят в Унгенский район электросетей электромонтером



Фото из семейного альбома

верхолазных работ 2-го разряда. И верным остался своему участку по сей день. С той существенной разницей, что должности менялись по нарастающей.

За минувшие три десятилетия трудолюбивый, добросовестный и педантичный Иван Бутнарь прошел успешный карьерный рост. После сдачи на отлично серьезных профессиональных экзаменов ему были присвоены 3-й, 4-й и 5-й разряды электромонтера верхо-

лазных работ. А три года назад И.Ф.Бутнарь был переведен на должность старшего электромеханика Унгенского района электросетей. В конце 2017 года руководство ЭЧ-1, высоко оценив компетентность и профессионализм И.Ф.Бутнаря, назначает его исполняющим обязанности начальника Унгенского района электросетей.

— Энергичный, грамотный и безотказный работник, профессионал высокого класса, руководитель ЭЧС-2 Унгень Иван Феодосьевич Бутнарь прекрасно справляется с производственными задачами, успешно обеспечивая со своими подчиненными безопасностью движения поездов, — отметил, в частности, начальник Кишиневской дистанции электроснабжения, Почетный железнодорожник Игорь Иванович Томчак.

И тому подтверждение — высокая оценка труда специалиста: в канун Дня железнодорожника-2018 администрация CFM наградила его ценным подарком — ручными часами.

Успехам Ивана Феодосьеви-

ча от души рада и очень гордится вся его семья — жена Лариса Николаевна, дочь Марианна и сын Валентин. Ну а больше всех, конечно же, гордится своим сыном и безгранично счастлив отец Ивана Феодосьевича — основоположник семейной железнодорожной династии Феодосий Петрович Бутнарь, около 30 лет проработавший слесарем ПТО Берешть и сегодня горько сожалеющий о том, что его жена Анна Ивановна — мама Ивана, которая проработала в ОРСе около 20 лет, не дождалась до тех дней, когда могла бы увидеть сына железнодорожником.

Иваном Феодосьевичем гордится и его родная сестра — Мария Феодосьевна Ротарь (в девичестве Бутнарь), всю жизнь вместе со своим мужем Николаем Петровичем, к сожалению, ушедшим в мир иной, проработавшая на ПТО Берешть.

Еще один представитель этой семейной династии железнодорожников — шурина Ивана Феодосьевича Григорий Иванович Присэкарь, к сожалению, погибший в производственной аварии, 15 лет проработавший электромонтером ЭЧС Унгены.

...Высоковольтные линии электропередачи, «обнявшие» весь земной шар, обеспечивают жизнедеятельность планеты Земля. А бесперебойное функционирование ЛЭП и их качественное обслуживание — специалисты-энергетики. В их когорте и высококвалифицированные специалисты Кишиневской дистанции электроснабжения, в т.ч. и работники Унгенского района электросетей, которым руководит Иван Феодосьевич Бутнарь. И пока на железной дороге Молдовы трудятся такие специалисты, жива надежда, что у Молдавской магистрали есть будущее.

Лилиана НИКИФОРОВА

НА СНИМКЕ: и.о. начальника ЭЧС-2 Унгены Иван Бутнарь с семьей.

Памяти жертв второй волны политических репрессий июля 1949 года посвящается

ПОМНИТЬ, ВСПОМИНАТЬ, ПОНИМАТЬ И НЕ ПОВТОРЯТЬ



ГУРДУЗА Михаил Георгиевич (21.11.1901—29.05.1953),

житель села Пынзаряны (Пынзэрень) Фэлештского района, был сослан с семьей (женой и 7-летним сыном) 6 июля 1949 года в поселение-лагерь Нагоровка Глядянского района Курганской области, Сибирь, РСФСР, там же и умер. Реабилитирован в 1995 году. С того рокового дня минуло семь десятилетий.

Как-то в беседе журналист газеты «Железнодорожник Молдовы» задал мне вопрос: «Кто из железнодорожников повлиял на ваше решение поступить на работу на Молдавскую магистраль?» Тогда я не мог ответить. Ответ пришел, думаю, не случайно, в эти дни, почти 10 лет спустя:

— Несомненно, на мое решение повлияла и судьба семьи моего прадеда, о которой я узнал из его писем, из рассказов прабабушки Аргирь, бабушки Дарьи и дяди Валериу, выживших в те страшные годы, — ГУРДУЗА Михаила Георгиевича, железнодорожника 30-х годов прошлого века, с фотографией которого, сделанной 90 лет назад, хочу, чтобы ознакомились коллеги и читатели железнодорожной газеты.

Пишу эти строки в память о нем и обо всех жертвах политических репрессий июля 1949 года. 70 лет прошло с того черного периода, последствия которого, к сожалению, до сих пор до конца не осмыслены жителями нашего государства...

Вячеслав ПЫРЛОГ, начальник экономической службы ГП «Железная дорога Молдовы»

ТВОИ ЛЮДИ, МАГИСТРАЛЬ

Слесарных дел мастер

Наряду с представителями разных специальностей железнодорожной профессии, которые создают уют и комфорт в вагонах пассажирских составов и дизель-поездов CFM, трудится и слесарь по ремонту подвижного состава 6-го разряда вагонсборочного цеха № 1 столичного пассажирского вагонного депо Василе ХЫНКУ.

назад был переведен в вагонсборочный цех № 1 в должности слесаря по ремонту подвижного состава 6-го разряда пассажирского вагонного депо Кишинэу.

Квалифицированный специалист, опытный железнодорожник, Василе Хынку ежедневно внимательно изучает «болячки» кузовов вагонов, ставит правильный «диагноз», с тем чтобы затем эффективно «лечить». И, надо сказать, делает это весьма успешно. За два десятилетия трудовой деятельности в области слесарных работ Василий Павлович Хынку досконально изучил и освоил науку слесарную и характер металла. Поэтому и производимые им, мастером своего дела, слесарные работы всегда отличаются высоким качеством. Сказанное подтверждает прочность и долговечность деталей, узлов, запасных частей и электрооборудования отремонтированного подвижного состава.

До того как Василе Хынку попал в большую железнодорожную семью ГП «Железная дорога Молдовы», он сумел на-

копить немалый жизненный и трудовой опыт. После окончания средней школы 17-летний Василек решил обрести финансовую самостоятельность, материально помочь своей семье, поэтому пошел работать. Благие намерения юноши, его стремление получить специальность нашли отклик и поддержку у взрослых. И не просто взрослых, а у должностных лиц, руководивших в то время промышленным предприятием, на которое пришел юноша. Вчерашнего целеустремленного школьника приняли учеником сверловщика на гигант производства холодильного оборудования того времени «Комплектохолодмаш» города Стрэшен. Здоровая рабочая среда пришла молодому человеку по душе: опытные специалисты делились профессиональным опытом, знаниями и навыками, во всем поддерживали юношу, а он с удовольствием постигал азы специальности, сложную науку профессии. В результате, Василе добился желаемых результатов: освоил хорошую специальность.

Отработав на промышленном производстве и получив богатый профессиональный опыт, Василе Хынку смог соответствовать требованиям, предъявляемым к работникам железной дороги Молдовы.

Многотысячная сплоченная и дружная семья молдавских железнодорожников радушно приняла В.П.Хынку в свои ряды. На отзывчивость молодой работник ответил добросовестным, упорным трудом.

На протяжении последующих 20-ти лет отношение Василе Хынку к работе только развивалось и укрепилось. Этим и объясняется его профессиональный рост.

Ныне высококвалифицированный слесарь по ремонту подвижного состава 6-го разряда вагонсборочного цеха № 1 пассажирского вагонного депо Кишинэу Василе Хынку готов щедро делиться накопленным опытом с молодыми. Но они, к сожалению, пока редко приходят в депо...

Лилиана НИКИФОРОВА

Фото Юрия КОЗЛОВА



Василе Хынку за работой

Двадцать лет тому назад Василе Хынку связал свою судьбу с Молдавской магистралью. Трудовую железнодорожную деятельность начал учеником аккумуляторщика в Дирекции по обслуживанию пассажиров ГП «Железная дорога Молдовы». На протяжении всех последующих лет он неустанно повышал свой профессиональный уровень. Вскоре стал аккумуляторщиком 2-го разряда 34-го цеха по ремонту электрооборудования вагонов столичного вагонного депо. 12 лет занимался этой же работой в Дирекции по обслуживанию пассажиров CFM. А семь лет

ПРИНИМАЕМ НА РАБОТУ

Кишиневская дистанция электроснабжения приглашает на постоянную работу:
— главного инженера;
— инженера технического отдела;
— электромеханика;
— электромонтера;
— водителя;
— слесаря;
— токаря.

Информация по тел.: (022) 83-40-59



■ ИНТЕРЕСНО ПРОВЕЛИ ВРЕМЯ

Лучше больше штампов в паспорте, чем вещей в доме

В воскресенье, 7 июля т.г., на столичном железнодорожном вокзале можно было наблюдать необычную картину: большая группа железнодорожников на перроне встречала пассажиров-железнодорожников, прибывших из Киева. Радостные возгласы, объятия, улыбки, рукопожатия — все, как и положено при встрече. Картина как будто не из нашей реальности. А все благодаря тому, что есть еще энтузиасты, в сердцах которых живет романтика, неистребимая жажда путешествий и интерес к новым открытиям. Именно такие люди объединились в туристическую группу из 40 человек и отправились на экскурсию в город Киев. Организована была экскурсия силами профсоюзной организации Управления ГП «Железная дорога Молдовы», которую возглавляет Галина ПРОКА, при содействии Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы.

Киев встретил гостей чудесной погодой и доброжелательностью горожан. Прямо на вокзале группа села в комфортабельный автобус и отправилась на обзорную экскурсию по городу.

От увиденного захватывало дух. Вокруг — многовековая история, засыпанная в памятниках архитектуры и зодчества. Храмы и монастыри, действующие с начала нашей эры, величественные церкви: Софийская — в ней сохранились фрески XI века, а также Владимирская и Андреевская, всех не перечислить. Изумительные по красоте колокольни, арки, Крещатик, Май-

дан... Все это удалось посмотреть, побродить по улицам и площадям, отдохнуть в парках и у фонтанов.

Одной из главных це-

лей поездки экскурсионной группы было посещение Киево-Печерской лавры. Это уникальное место сотни лет притягивает к себе людей. Об-

становка, царящая здесь, атмосфера заставляют каждого задуматься о вечных ценностях: о вере, доброте, любви, нравственности, о смысле жизни в целом.

И, конечно, все взоры экскурсантов из Молдовы были обращены к Днепру. Удалось сполна полюбоваться этой величественной рекой во всей ее красоте, с высоты нового моста, сданного в эксплуатацию в 2019 году, который ведет от памятника князю Владимиру к архитектурному ансамблю Дружба Народов.

Была и возможность прогуляться на пароме по Днепру. Панорама города, открывающаяся со стороны реки, конечно



же, оставила неизгладимые впечатления.

Группа туристов-железнодорожников выразила благодарность руководству CFM, Федерации профсоюза железно-

родников Молдовы, пассажирской службе, службе движения, работникам ДОПа, Кишиневского ВЧД, столичного железнодорожного вокзала.

НАШ КОРП.



■ НЕ РАБОТОЙ ЕДИНОЙ

По местам возрожденных исторических памятников родного края

В конце мая профком Управления ГП «Железная дорога Молдовы» организовал экскурсию, приуроченную ко Дню защиты детей, которая является частью плана мероприятий под названием «Познай свой край». На этот раз Галина ПРОКА, председатель профкома, выбрала для экскурсии Хынчештский район, где находится недавно восстановленное после реставрации имение Манук Бей.

Около 20 детей в сопровождении родителей-железнодорожников имели возможность познакомиться с частью истории нашего края, узнать о знаменитых людях, когда-то живших здесь и принимавших участие в общественной жизни Молдовы. Это политические деятели и дипломаты, среди которых такая яркая личность, как Манук Бей.

Имение занимает площадь в несколько гектаров земли, в центре — дворец Манук Бей, по архитектуре напоминающий дворцы Санкт-Петербурга царского периода. Здесь же дом, где жил Манук Бей со своей семьей; сторожевая башня, очень похожая на сказочную; жилой дом той эпохи; водонапорная башня и красивые ворота. Была здесь и армянская церковь (по национальности Манук Бей был армянином), но она, к сожалению, не сохранилась.



Больше всего впечатлений осталось от посещения дворца, его внушительного внешнего вида и великолепного внутреннего убранства, а также от тоннеля, который ведет из подвала дворца в дом его владельца.

Второй частью экскурсионной программы было посещение страусиной

фермы. Здесь дети увидели, помимо страусов, многочисленные виды птиц и животных. Они с восторгом наблюдали за утками, павлинами, голубями, изящными лебедями, а в конце самые смелые покатались верхом на лошади.

НАШ КОРП.



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Администрация хозяйственной станции Джурджулешты поздравляет с 60-летием — сведениста станции **БУДЖЕТИ Елену Николаевну**, с 50-летием — оператора при ДСП **АРНАУТ Татьяну Федоровну**, а также с днем рождения — составителя поездов **ДУНАСЫ Дмитрия Ивановича** и шопера станции **ФРИДЖОЙ Анатолия Петровича**.

— Желаем безмерно-го счастья, крепкого здоровья, настоящей любви, удачи, достатка, исполнения желаний!

Коллектив секретариата ГП «Железная дорога Молдовы» от всего сердца поздравляет с днем рождения старшего экспедитора почтовой экспедиции **ЧЕРЕШ Светлану Васильевну**.

— Желаем имениннице крепкого здоровья, удачи, счастья и всех благ!

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электрооборудования от всего сердца поздравляют с днем рождения **ЯКОВЕНКО Николая Васильевича**, водителя ЭЧС-Кишинев, и **ДУЗИНКЕВИЧ Лидию Петров-**

ну, маляра штукатурка ЭЧ-1.

Желаем искренне,
сердечно
Не знать волнений
и помех,
Чтобы сопутствовали
вечно
Здоровье, счастье
и успех!

Коллектив, администрация и профсоюзный комитет Басарабьской дистанции электроснабжения от всей души поздравляют с 50-летием — электромонтера Прутского РЭС **ЯНЧЕВА Георгия Антоновича**.

Пусть будет жизнь
до края полной,
Без огорчений и без бед.
И чтобы счастья и
здоровья
Хватило Вам на сотню
лет!

Совет ветеранов железнодорожного транспорта ст.Басарабья поздравляет дорогих ветеранов с юбилейными датами: с 75-летием — **ПЫРВУ Степаниду Васильевну**; с 70-летием — **КОДРЯН Ивана Дмитриевича**, **КОЗАЧЕНКО Леонида Васильевича** и **КАТЕРНЮК Галину Юсуповну**; с 65-летием — **КАТРАНЮК Михаила Федоровича** и **ФЕДОРЕНКО Юрия Викторовича**.

Вам в день прекрасный юбилея
Хотим мы счастья

пожелать,
Удачи, радости, успеха,
Здоровья и беды не знать.

Администрация и профсоюзный комитет Киши-

невской дистанции сигнализации и связи от всей души поздравляют с ЮБИЛЕЕМ: с 65-летием — **ДИЛЕУ Владимира Михайловича** и с 55-летием — **ТРЕТЬЯКОВА Александра Анатольевича**.

Добрых, счастливых
желаем событий,
Будней успешных,
лучших открытий,
Улыбок, здоровья
и доброты,
Пусть день юбилея
исполнит мечты.

Также рады поздравить с днем рождения наших июльских именинников: **ОДОВЕСКУ Ивана**, **ТОМЧАК Ольгу**, **ЖЕКУ Татьяну**, **СКОРНИЧ Александру**, **МИР Любовь**, **БОТНАРЕВСКУЮ Родикю**, **ЛАЗЫКО Оксану**, **ДОРОГАН Виктор**, **ТРИФАН Сергея**, **ОСТАЧ Сергея**, **ЯСИНКИ Тудора**, **ЦУРКАН Дмитрия**, **КУКУРУЗЯК Александру**, **РАЙЛЯН Михаила**.

С днем рождения,
удачи!
Счастья личного
в придачу,
Море смеха и веселья!
И во всех делах
везенья!

Коллектив станции Кайнары поздравляет с ЮБИЛЕЕМ — 60-летием — своих уважаемых коллег: дежурную по станции **НЕБУНЕЛЯ Е.Ф.** и старшего товарного кассира **ЧЕБОТАРЬ В.Е.**

— Желаем вам счастья, здоровья и всего наилучшего. И в шестьдесят мы рады видеть лучистый свет в ваших глазах. Спасибо вам за вашу доброту, профессионализм и мудрость!