

# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ



N 22 (5986) 11 октября 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

## ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

### НАЗНАЧЕНИЯ



Приказом Агентства публичной собственности Правительства Республики Молдова и решением Административного Совета первый заместитель генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» по стратегическому планированию **Иван ДРАГНИ** с 1 октября 2019 года назначен исполняющим обязанности Администратора (и.о. генерального директора) предприятия, до назначения генерального директора CFM на конкурсной основе.

\*\*\*

Приказом исполняющего обязанности генерального директора CFM назначены:

**РИЖА Юрие** — помощником генерального директора по общим вопросам;  
**БУЛАТ Артур** — начальником службы внутреннего аудита;  
**СЕКРИЕРУ Александр** — начальником юридической службы;  
**ЧОБАН Владимир** — начальником службы локомотивного хозяйства.

## ПУЛЬС МОЛДАВСКОЙ МАГИСТРАЛИ

### В общем успехе – заслуга каждого движенца

Несмотря на продолжающийся финансово-экономический кризис на дороге из-за спада объема перевозок, ряд коллективов железнодорожных станций выполняют и перевыполняют количественные и качественные показатели работы. С начала года в целом по дороге погрузка грузов составила 14 701 вагон, 920,8 тыс. тонн, и в сравнении с аналогичным периодом прошлого года перевыполнена на 17,6 %. В текущем году вырос и объем выгрузки на 3890 вагонов, или на 21,5 % по сравнению с соответствующим периодом прошлого года.

Как показал анализ работы подразделений службы движения за 9 месяцев 2019 года, столичная станция **Кишинев**, которой руководит И.Г.Палади, добилась хороших результатов в организации погрузки и выгрузки вагонов. Так, план погрузки грузов выполнен на 141,6 %, план выгрузки — на 110,5 %, при плане 2683 вагона выгружено 2966 вагонов. Также хороших результатов добился коллектив



ст. Александры



ст. Окница



ст. Бэлць-Слобозия

станции Кишинев и в экономии электроэнергии, которая составила 16,4 тыс. кВт·ч.

Значительно перевыполнен один из важнейших показателей работы — план погрузки — на станции **Вэлчинец** (начальник станции В.Л.Забавная). Погрузка составила 753 вагона, 52,1 тыс. тонн груза, что в процентном отношении составляет 103,5 %.

Хочется отметить слаженную работу коллектива станции **Братушаны** (начальник станции М.Л.Яким), где основ-

ные показатели работы выполняются из месяца в месяц. За 9 месяцев на станции погружено 154,5 тыс. тонн груза, план выгрузки выполнен на 129,1 %.

С хорошими результатами завершили отчетный период и работники станции **Реуцел** (начальник станции А.Г.Бурлаку). При плане выгрузки 1101 вагон выгружено 1444 вагона, выполнение составляет 131,2 %, погружено 27,6 тыс. тонн.

Выполнили план погрузки и на станции **Гидигич**, где было погружено 263 вагона, 9924 тонны груза.

С планом выгрузки вагонов справились коллективы станций **Окница, Дондюшаны, Дрокия, Рогожени, Гиндешты, Александры, Матеуцы, Бэлць-Слобозия, Фалешты, Страшены, Ревака, Соколены, Чимишлия, Комрат.**

Хочется также отметить, что все семь хозрасчетных станций добились экономии электроэнергии. В целом, при лимите 680,9 тыс. кВт·ч, фактический расход электроэнергии составил 585,4 тыс.

кВт·ч, экономия составила 95,4 тыс. кВт·ч.

Работники хозяйства движения постоянно ищут резервы для снижения эксплуатационных расходов, повышения доходности, эффективного использования технических средств и выполнения заданных объемов перевозок.

**Зинаида ДИМОВА,**  
ведущий инженер службы движения  
ГП «Железная дорога Молдовы»

Фото Юрия КОЗЛОВА



ст. Вэлчинец

## Ирина КРАЕВСКАЯ

Достаточно непростая финансово-экономическая ситуация на CFM требует от каждого коллектива оптимизации производственных процессов, снижения издержек, выполнения заданных объемов работы. Как решаются эти вопросы в коллективе Бэлцкого вагонного депо, будет полезно узнать не только коллегам-вагонникам из других профильных депо, но и всем железнодорожникам CFM, ведь речь идет о возможности успешной работы в условиях финансового дефицита.

Трудности с материально-техническим обеспечением производственного ремонтного процесса здесь успешно преодолевают за счет грамотного руководства команды во главе с начальником депо Валерием ГЫЛКЭ, который в сложной экономической обстановке полагается на профессионализм и ответственность работников депо. И это дает свои результаты. Валерий Аркадьевич, новатор по духу, заражает коллектив своей неугасимой энергией и верой в успех. По его убеждению, сетование на трудности — удел слабых руководителей. Это не пустые слова. Ежемесячные производственные позиции ВЧД-3 — тому подтвер-

## ИНТЕРЕСНЫЙ И ПОЛЕЗНЫЙ ОПЫТ

### Вагонных дел мастера творят чудеса

Как им это удается?



Фото Юрия КОЗЛОВА

ждение. По словам начальника вагонного депо, славу предприятию приносит его коллектив. Там, где технология работы соблюдается беспрекословно, действуют дисциплина и порядок, не будет нарушений безопасности движения и ремонтный процесс грамотно и результативно организован.

Статистику хоть и называют вещь упрямой, но в случае с Бэлцким вагонным депо с ней, действительно, не поспоришь. За 9 месяцев 2019 года в цехах отремонтировали депо-ремонтном 314 вагонов. В их числе — крытые вагоны, полувагоны, платформы, цистерны. Капитальным ремонтом улучшили состояние 167 вагонов — крытых, полувагонов, платформ и цистерн. Текущим ремонтом были подготовлены под погрузку 3893 вагона на ремонтных позициях ПТО, ППВ, ПКТО и пункта подготовки вагонов по станции Матеуцы.

План по отправлению грузовых и пассажирских вагонов на обслуживаемом участке, в том числе и в межгосударственном сообщении по стыкам в Украину (2), Румынию (2), Матеуцы (1): пассажирские вагоны — 22 397; грузовые вагоны — 89,6 тыс., что превышает показатели прошлого года. Капитально отремонтировали 45 контейнеров. Текущий ремонт контейнеров составил 177. К слову, ремонтом этого вида под-

Продолжение на стр.2





**БЕЗОПАСНОСТЬ  
ДВИЖЕНИЯ —  
ГЛАВНЫЙ ЗАКОН  
ТРАНСПОРТА**

■ ОСОБО ВАЖНАЯ ЗАДАЧА ОБЯЗАТЕЛЬНА К ВЫПОЛНЕНИЮ

# Уровень ответственности при перевозке грузов и пассажиров очень высокий

**Обеспечение высокого уровня безопасности движения на железнодорожном транспорте является одной из первостепенных задач ГП «Железная дорога Молдовы», на долю которого приходится по-прежнему существенная часть грузовых и пассажирских перевозок в республике. Поэтому бесперебойность железнодорожных перевозок имеет особое значение для экономики нашей страны и остается особо важной задачей.**

**К**аждый новый день приближает коллектив СФМ к завершению обширной программы подготовки инфраструктуры к зимнему этапу деятельности.

Как говорится, не успели железнодорожники передохнуть от периода летних грузовых и пассажирских перевозок, как уже полным ходом идет подготовка к холодам. Все мероприятия, утвержденные руководством СФМ, в общем и целом касаются усиления позиций безопасности движения на железнодорожном транспорте. Они представляют собой комплекс организационно-технических мер, направленных на снижение вероятности возникновения факторов угрозы жизни и здоровью пассажиров, сохранности перевозимых грузов, сохранности объектов инфраструктуры и подвижного состава железнодорожного транспорта, экологической безопасности окружающей среды.

**Какова же ситуация с обеспечением безопасности движения на СФМ накануне осенне-зимних перевозок? На данный вопрос редакции ответил Виктор СОФИЙСКИЙ, начальник службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий:**

— В августе на железной дороге было допущено 10 случаев транспортных происшествий против 17 за аналогичный период прошлого года. «Лидирует» в этом списке служба тяги. Руководству службы и локомотивных депо необходимо принять все меры по недопущению случаев нарушений норм и правил безопасности движения. Среди основных задач — соблюдение межремонтных пробегов и улучшение качества проводимых ремонтов тягового подвижного состава. Особое внимание следует уделять в повседневной работе противопожарному состоянию тягового подвижного состава, грамотно использовать комплектующие и запасные части, неукоснительно соблюдать технологическую дисциплину.

Безопасность движения — очень тонкая сфера. Требует

постоянного контроля и профилактики. Каждый человек, который приходит работать на железную дорогу, должен понимать, какая высокая ответственность на него возлагается. Движение на СФМ не прекращается ни на минуту, в технологическом процессе задействованы тысячи железнодорожников. Понятно, что не ошибается только тот, кто ничего не дела-

ет. Но просчеты на дороге чреваты серьезными последствиями. Уровень ответственности при перевозке грузов и пассажиров очень высокий. Об этом нельзя забывать ни на минуту. Виктор Софийский подчеркнул в беседе:

— Обеспечение безопасности движения поездов носит

напрямую зависит от так называемого человеческого фактора, удельный вес которого среди причин транспортных происшествий достигает 80 % и более. Что же является основными причинами таких нарушений? Анализ статистики свидетельствует о характерной интересной тенденции: чаще всего

нарушения совершают не только начинающие машинисты и их помощники, но и наиболее опытные коллеги, отработавшие много лет. Первые допускают промахи из-за относительного малого багажа знаний и опыта, а вторые — из-за лишней самоуверенности, самоуспокоения, невнимательности, игнорирования инструкций и других предписаний.

этому общий успех, снижение числа нарушений безопасности движения зависит от ответственной деятельности всех сторон — и ремонтников, и локомотивных бригад. Подводя итоги, хочется подчеркнуть: там, где хорошо отлажена работа, а руководители заинтересованы в конечном результате — они всегда найдут методы для того, чтобы заниматься повышением безопасности движения, а не списывать транспортные происшествия на старую технику. Самое главное — соблюдать дисциплину, выполнять требования ПТЭ и всех инструкций.

Человеческий фактор ощущим не только в службе тяги, но и в других хозяйствах дороги. К примеру, в службе движения в августе транспортных происшествий не было, но, тем не менее, есть немало примеров халатности и пренебрежения правилами и нормами. То ДСП указал неверную дату для приказа ДНЦ; то, при сдаче дежурства, ДСП не заверил своей подписью запись о наличии и состоянии тормозных башмаков; другой случай — ДСП в журнале движения поездов записал неверное время прибытия поезда на соседнюю станцию и пр.

Человек на железной дороге остается слабым звеном транспортной системы.

Только общими усилиями можно добиться повышения безопасности на железнодорожном транспорте, при этом используя самые разные меры и понимая всю ответственность выполнения поставленных руководством дороги задач.

**Ирина КРАЕВСКАЯ**



Фото Юрия КОЗЛОВА

ет. Но просчеты на дороге чреваты серьезными последствиями. Уровень ответственности при перевозке грузов и пассажиров очень высокий. Об этом нельзя забывать ни на минуту.

Виктор Софийский подчеркнул в беседе:

— Обеспечение безопасности движения поездов носит

напрямую зависит от так называемого человеческого фактора, удельный вес которого среди причин транспортных происшествий достигает 80 % и более. Что же является основными причинами таких нарушений? Анализ статистики свидетельствует о характерной интересной тенденции: чаще всего

нарушения происходят, если обобщать, по двум основным причинам: из-за неисправности локомотива, а также из-за ошибок в действиях локомотивных бригад. Но ведь подготовка локомотивов в рейс — это забота слесарей, других работников локомотивных депо. По-

## ► Продолжение со стр. 1

вижного состава на дороге занимается только коллектив ВЧД-3.

Еще один хороший показатель — перестановка грузовых вагонов на ППВ Унгены за 9 месяцев — 2163 вагона, что составляет 141,4 %; пассажирских вагонов — 2895.

Поддержание передовых традиций на производстве в коллективе Бэлцкого вагонного депо в нынешних условиях — задача хоть и сложная, но выполнимая. На предприятии выстроена четкая система работы с персоналом плюс грамотное им руководство. Начальнику депо есть на кого положиться и есть с кого спросить. Валерий Аркадьевич отметил в беседе работу заместителя начальника депо по ремонту Виталия Николаевича Ветренюка, главного инженера Вадима Михайловича Албенициану, начальника ПТО Бэлць Николая Анатольевича Михальченко, начальника ПТО Берешты Валерия Петровича Морару, начальника ПКТО Окница Александра Ива-

новича Телевка, мастера ППВ Матеуцы Николая Михайловича Чеботарь и начальника ППВ Унгены Вячеслава Ильича Корней. Все вместе они с коллективом депо — единая команда единомышленников, для которых трудности — хороший повод проявить свое мастерство, смекалку и добросовестность. Ведь приходится работать в условиях дефицита новых материалов. С успехом используются старогодные материалы, запчасти, металл б/у от разделенных вагонов и пр. Не зря говорят: дорогу осилит идущий, а не ноющий.

Есть в депо и такой показатель, как дополнительный объем выполненных работ. И вот что бельчане-северяне дополнительно отремонтировали: деповским ремонтом 2 вагона собственности СФМ, приведенные в транспортное состояние 15 вагонов на ПКТО Окница согласно договору №63002547, отремонтировано 7 вагонов после повреждений, подготовлено к разделке 13 вагонов тип 918 для ВЧД-2, отремонтировано 59 колесных пар узкой колеи для

ППВ Унгены и 83 колесные пары для подразделений эксплуатации, машина ВПО 3000 и другой подвижной состав для ПМС-294, отремонтировано 80 колесных пар и 65 автосцепок для ВЧД-1, 4 колесные пары для ТЧ-4, 2 АГМ и 4 колесные пары для ПЧ-5 Бельцы, да всего не перечислить.

При грамотном руководстве производственным ремонтным процессом высококвалифицированный коллектив Бэлцкого вагонного депо со своим заданием успешно справляется и еще коллегам из других хозяйств СФМ помогает.

И всего этого добиваются недоукомплектованным штатом. Нехватка рабочих кадров в депо — 52 человека, в основном это слесари и осмотровики вагонов. Причина дефицита кадров, как и по всей дороге одинакова — невысокая зарплата и тяжелый труд.

Для коллектива депо количественные показатели — не самоцель. Главное внимание — качеству ремонта, ведь на кону — безопасность движения поездов, сохранность перевозимых

грузов и жизнь пассажиров на всей территории СНГ и соседней Румынии.

В настоящее время деповчане активно готовятся к зиме, холодам.

— Среди основных мероприятий — подготовка помещений к отопительному сезону, тщательная проверка всей системы отопления котельной на ППВ Унгены, — пояснил в беседе Валерий Гылкэ. — Пытаемся сейчас перейти на подогрев воды для технологических нужд с помощью электроэнергии, а не паром, как раньше. Пар — дорогое удовольствие.

\* \* \*

Первое упоминание о северном вагонном депо истории относят к 1904 году, когда на станцию Бэлць прибыли два вагона для ремонта. Каким образом они были отремонтированы, никто не знает. Поэтому свой исторический отсчет Бэлцкого вагонного депо ведет с 1928 года, именно тогда появилось первое здание депо, в котором сразу же закипела работа. Сегодня в нем располагается деревообрабатыва-

ющий цех ВЧД-3. В 2018 году депо отметило 90-летний юбилей. За эти десятилетия депо прошло путь от простого производственного участка до современного предприятия, которому сегодня под силу решать самые смелые и сложные задачи. Одним словом, достойно выдержал серьезный экзамен на зрелость, в чем заслуга всех поколений вагонников: и тех, кто трудился здесь в тяжелые 30–40-е годы прошлого столетия, и тех, кто в последующие десятилетия принимал участие в модернизации производства, и тех, кто продолжает славные традиции депо сегодня.

Коллектив гордится своим предприятием, и одним из главных достояний его 90-летней истории здесь считают преемственность поколений. Сегодня в депо работают дети и внуки тех, кто зарождал производство и принимал участие в его становлении. На смену им пришли уже их правнуки, дети и внуки. И хочется верить, что эта кровная связь поколений никогда не прервется, будет только крепнуть и продолжаться.





■ БЭЛЦКОЙ ДИСТАНЦИИ СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ — 50 ЛЕТ

# Они трудятся, чтоб мчались быстрее поезда

1969—2019

История продолжается...

**В эти октябрьские дни работники Бэлцкой дистанции сигнализации и связи отмечают 50-летний юбилей своего филиала. Вспоминают прошлое, историю предприятия, его уважаемых ветеранов.**

Датой рождения дистанции принято считать 1 октября 1969 года. Именно тогда в соответствии с приказом начальника бывшей Одесско-Кишиневской железной дороги был образован производственный участок, руководимый старшим инженером Гуковским, а затем, с июня 1963 года, его возглавил Иван Филиппович Малышев. Участок был небольшой — имел протяженность от Бэлць до Слободки, Бучумень, Окница и Вэлчинца. Оборудование было по нынешним меркам примитивным. Эксплуатировалась полуавтоматическая блокировка ГТСС с нормально не горящими проекторными выходными и

фанько, В.П.Букацело и другие. Чуть позже к ним присоединилась группа выпускников 1969-1970 годов Киевского электромеханического техникума железнодорожного транспорта, в составе которой были, в частности, Н.Н.Попов, И.Д.Барылюк, В.И.Карпишин, В.И.Баланюк, В.И.Малышев. Многие из них уже тогда были представителями трудовых династий-связистов.

Из всего обслуживаемого участка с начала организации дистанции электрическая централизация была лишь на станции Наславча. В ту пору в дистанции активно трудились водитель Б.М.Кузяк, дежурный инженер В.В.Грицунь, старший инженер КИПа СЦБ В.Ф.Хара-

Тимково, в следующем — на станции Гырбова. До 1990 года практически все станции участка с ручным управлением стрелок были заменены на ЭЦ.

В 1989 году начались работы по строительству на унгеньском направлении автоблокировки. В работе по обновлению устройств на участке приняли участие уже назначенный в то время начальником дистанции В.И.Малышев, главный инженер В.В.Виеру, заместитель начальника по СЦБ В.В.Руснак, работавший старшим электромехаником участка СЦБ И.Д.Барылюк, многие другие специалисты.

После выхода Молдавской магистрали из системы МПС был почти десятилетний застой, который закончился с приходом к руководству Молдавской железной дороги Мирона Ульяновича Гагауза. В буквальном смысле закипела работа по всем направлениям. На станциях Дрокия, Флорешть, Липкань и Рыбница усилиями специалистов дистанции была внедрена электрическая централизация.

Выполнена укладка оптоволоконных линий связи на участке Бэлць—Окница (96 км) в 2007 году и на участке Окница—Вэлчинец (34 км) в 2013 году. Благодаря волоконно-оптическому кабелю дистанция первой на дороге взялась за освоение принципиально новых видов связи и информационных технологий. За последние годы внедрены современные устройства связи с заменой на АТС координатной системы цифровыми устройствами — по Бэлць—Слободия и Окница. Здесь оборудованы автоматизированные рабочие места телефонисток и телеграфистов на базе ПЭВМ. Вместо устаревших коммутаторов М-60 появились цифровые РМТС. Цифровая аппаратура, работающая на оптоволоконной линии связи, внедрена была не только на узловых станциях, но и ряде линейных — Дрокия, Дондушень, Редиул Маре. На уча-



стках появились цифровые системы передачи УТ-1.

Полностью реконструировали производственную базу по Окнице и Липкань.

Труд опытных, квалифицированных специалистов, работающих на различных участках, никогда не оставался незамеченным. Сотрудники дистанции в разные периоды времени не единожды награждались государственными и трудовыми наградами: знаками «Почетный железнодорожник», медалями «За трудовую доблесть», медалью «Meritul Civic» и др.

Не зря в народе говорят, что все дороги ведут к человеку. И сегодня, спустя 50 лет, в Бэлцкой дистанции сигнализации и связи трудится крепкий, сплоченный коллектив. Все без исключения по-настоящему любят свою профессию. В любую погоду и время суток им нужно следить за исправной работой оборудования, устранять повреждения. Такую нагрузку выдержит не каждый. А им это по плечу, по силам. Коллективу можно доверить самое сложное задание, и руководство дороги уверено — бельчане не подведут.

Здесь гордятся своими производственными традициями и высоким уровнем мастерства специалистов, которые востребованы на всей Молдавской железной дороге. А лучшей наградой считают надежную работу обслуживаемых уст-

ройств и обеспечение безопасности движения поездов.

С уважением молодое поколение связистов относится к ветеранам предприятия. Им, молодым, повезло: есть у кого учиться и перенимать мастерство. В канун славного юбилея отмечают труд тех, для которых работа на железнодорожном транспорте стала делом всей жизни.

**Более 40 лет в ШЧ** — главный инженер дистанции В.И.Малышев; старший инженер В.Ф.Абдулка; старшие электромеханики В.В.Линик, В.В.Дерновой, В.И.Кульчиковский, В.В.Мельник, Л.В.Китичук; электромеханики И.Н.Гыртопан, В.Н.Дреля, В.И.Скрипник, Л.А.Кривой, С.Б.Бондровский, Б.М.Свирид, Е.А.Матюха, Т.И.Баланюк, Г.В.Унгуряну; старший телеграфист Л.Н.Чеботарь; телефонистки Г.А.Грачева и А.Н.Головченко; бухгалтер Т.П.Цуцуй.

**Более 35 лет в дистанции** трудятся старшие электромеханики И.А.Ганзюк и И.А.Захарова; диспетчер М.Н.Решетник; электромеханики В.Г.Ротарь, С.М.Лулу, П.И.Рацэ, А.С.Сикорский, Я.Ю.Москалюк, Н.П.Китичук, Ю.В.Надежин, С.П.Бжеский, М.Г.Фрунза; телеграфист Т.Н.Харламова; телефонистки Н.А.Бурлака и Н.В.Бояринцева и др.

В эти юбилейные дни руководство Бэлцкой дистанции сигнализации и связи с благодарностью вспоминает ветеранов предприятия, которые нынче на заслуженном отдыхе: В.П.Рушак, Т.К.Рушак, В.М.Ожегов, Л.С.Ожегова, А.В.Трухачев, М.А.Долгий, М.Г.Лютый, Н.И.Ени, Б.М.Кузяк, П.В.Горпенюк, Н.С.Никитина, Л.Н.Гончаровская, В.И.Прудыус, В.Ф.Рябова, Р.В.Гаучак, Т.С.Тарасюк, Г.Н.Ткач, Е.Ф.Федораш, Т.А.Осокина, А.И.Бобриков, А.П.Луганов, В.Н.Захильняк, Н.Г.Москалюк, Н.В.Гуцул, Н.С.Никитина, К.П.Луганова, В.В.Кострийчук и др.

Очень хотелось, чтобы при перечислении ветеранов предприятия были названы и фамилии молодых связистов, чей трудовой путь на железной дороге Молдовы только начинается. Но... придет это время, когда работа на железнодорожном транспорте вновь будет престижной и хорошо оплачиваемой. Тогда и молодежь обратит свой взор в сторону CFM.



предупредительными светофорами. В качестве входных сигналов использовались двукрылые семафоры с головками сквозного прохода на них. В качестве устройств, контролирующих на линейных станциях правильность приготовления маршрутов, применялись аппараты системы инженера Наталевича.

Что касается узловой станции Бэлць-Слободия, то здесь устройства контроля приготовления маршрутов отсутствовали вообще до декабря 1972 года. Вместо этого — маршрутно-контрольная доска, на вбитые в которую гвоздики вешались ключи от замков Мелентьева на станционных стрелках. На некоторых перегонах существовала электрожелезная система по движению поездов.

Образование дистанции сигнализации и связи дало толчок дальнейшему развитию материально-технической базы. Первым начальником предприятия был назначен Михаил Дмитриевич Кривой, заместителем — Афанасий Яковлевич Супрун, главным бухгалтером — Надежда Григорьевна Гущина, старшим инженером — Иван Филиппович Малышев. Также были задействованы следующие специалисты: старшие электромеханики Н.П.Пешков, П.И.Лапковский, А.М.Стуканов, электромеханики Унгеньского участка дистанции — Н.А.Полевой, Г.Ф.Комендант, Окницкого — М.И.Ивасько, Н.П.Ватага, Д.И.Барылюк, Слободского — Н.В.Хворостовский, Н.Ф.Сте-

хаш, старший электромеханик КИПа связи В.Д.Курбатов, старший электромеханик КРП М.К.Казбеков. В ЛАЗе Бэлць и Окница работали старшие электромеханики С.С.Дубовикова, С.Н.Королюк, старший электромеханик ПОНАБа В.В.Протасов, старшие телеграфисты А.Г.Грачева и Т.К.Рушак.

Декабрь 1972 года был ознаменован сдачей в эксплуатацию крупной электрической централизации сигналов и стрелок в количестве 84. В этом же году посты ЭЦ появились на станциях Кобыльня, Кобасна,



Фото из архива редакции разных лет





## РАБОЧИЕ БУДНИ МАГИСТРАЛИ

# Специалисты ПЧ-2 содержат путь в хорошем состоянии

В преддверии предстоящего серьезного экзамена на профессионализм в повседневной деятельности железнодорожников — осеннего комиссионного осмотра CFM — специалисты всех филиалов Молдавской магистрали основательно готовят свои хозяйства к работе в условиях предстоящей зимы. Не стала исключением и Бендерская дистанция пути, которой руководит Валерий Николаевич ЛОМОВ.

Специалисты ПЧ-2 оперативно и качественно выполняют все необходимые работы по текущему содержанию и эксплуатации железнодорожного пути, по ремонту верхнего строения пути, прилагают все усилия для безусловного обеспечения безопасности движения поездов на закрепленном за дистанцией участке.

А хозяйство у бендерских путейцев большое: 169,7 км главных, 85,4 км станционных и подъездных путей; 31 железнодорожный переезд, 93 моста и 90 труб; 195 стрелочных переводов. Оно раскинулось на три направления: Бендеры—Кишинев, Бендеры—Злоць, Ре-

вака—Кэинарь и требует постоянного и тщательного ухода и контроля.

В последний сентябрьский день текущего года, который выдался солнечным и по-летнему теплым, коллектив специалистов околота № 3 и путевой колонны Бендерской дистанции пути оперативно и качественно потрудились на работах по выправке пути на железнодорожном участке Соколень—Мерень 1523 километра. Качество выполняемых работ проверял путеизмерителем бригадир пути ПЧ-2 Александр Васильевич Остапенко. Ходом производимых работ руководил старший дорожный мастер ПЧ-2 Геннадий Михайлович Цымбалюк.



Добросовестно и качественно потрудились в тот день монтеры пути околота № 3 Михаил Бачко, Николай Дряхла, Валерий Якуб, Анатолий Кантиевский, Михаил Мунческу, Сергей Сурский, которые внесли свой достойный вклад в обеспечение безопасности движения поездов на вверенном железнодорожном участке, закрепленном за Бендерской дистанцией пути.

Лилиана НИКИФОРОВА

**НА СНИМКАХ: специалисты околота №3 производят работы по выправке пути на железнодорожном участке Соколень—Мерень**

Фото из архива ПЧ-2



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

рия Тодоровича, начальника службы электроснабжения.

— Примите наши искренние поздравления и самые добрые пожелания! Пусть жизнь дарит Вам отличное настроение и отменное здоровье. Благополучия Вам и Вашим родным и близким.

\*\*\*

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляют с ЮБИЛЕЕМ электромонтера ЭЧС-Унгены **ВЫШИНСКОГО Геннадия Григорьевича**; водителя ЭЧС-Бендеры **ДЕЛИГУЛ Вячеслава Михайловича**; с днем рождения: **ЕВДОКИМОВА Анатолия Петровича**, электромонтера ЭЧС-Бендеры; **ГОНЗАЧЕНКО Елену Анисимовну**, маляра-штукатурка ЭЧС-1; **МОЛЧАНОВА Юрия Алексеевича**, водителя ЭЧС Кишинев; **ЛИСОВСКУЮ Татьяну Ивановну**, электромонтера ЭЧС-Кишинев; **КУЛЮК Ивана Ивановича**, электромонтера ЭЧС-Бендеры; **БРАДЕЦКУЮ Люсю Ивановну**, уборщицу производственных помещений ЭЧС-Бендеры.

Спешим поздравить с днем рождения! Желаем счастья, настроенья,

Успеха, бодрости, удачи, Здоровья крепкого в придачу!

\*\*\*

Коллектив Дирекции персонала ГП «Железная дорога Молдовы» сердечно поздравляет свою коллегу **Крестину ЛЕУКА** с днем рождения и от всей души желает ей ясного неба, прекрасных, плодотворных лет, преданных друзей, улыбок, любви, уникальных моментов, которые бы жизнь превратила в незабываемые воспоминания. La multî ani!

\*\*\*

Администрация и профком локомотивного депо Бэлць поздравляют с ЮБИЛЕЕМ коллег: с 60-летием — **В.А.НАНУ**, главного инженера, **Н.РОШКА**, медработника, и **А.З.КАЧКАН**, слесаря; с 45-летием — **ГОРОХОВА А.В.**, тракториста ВП-3, **И.С.КИОСА**, машиниста-инструктора; с 55-летием — **В.В.СЕЙНИК**, машиниста тепловоза; с 40-летием — **ДОБРЯНСКУЮ О.А.**, бухгалтер.

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

Администрация Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» поздравляет с днем рождения **МОЦОК Дмитрия Тодоровича**, начальника службы электроснабжения; **ГОРИНЧОЙ Сергея Петровича**, начальника административного отдела, и **МАНОЛЕ Виталия Николаевича**, директора Дирекции персонала.

— Желаем успехов в сложной и ответственной работе, реализации намеченных планов. Благополучия вашему дому, здоровья и счастья!

\*\*\*

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляют с днем рождения **МОЦОК Дмит-**

## КОЛЛЕКТИВЫ CFM ГОТОВЯТСЯ К ХОЛОДАМ

# МП-1 к зиме готов!

Коллектив Мостостроительного поезда №1 ст. Бендеры, которым успешно руководит опытейший железнодорожник Сергей Степанович СЕВЕРИН, известен на CFM не только своими высококвалифицированными специалистами, выполняющими уникальные заказы для филиалов Молдавской магистрали, но и рачительными хозяевами. А настоящий хозяин, как известно, готовит сани летом. Этой мудростью руководствовались бендерские мостовики всегда — на протяжении почти полувекового периода функционирования филиала. Не стал исключением и нынешний год.

Руководством к действию для начала подготовки хозяйства Мостостроительного поезда №1 и кадров в зимних условиях 2019-2020 гг. стал приказ №208/Н от 9 августа текущего года. Согласно ему в МП-1 были разработаны соответствующие задания. В установленные сроки, а во многих случаях — гораздо раньше — выполнены почти все запланированные мероприятия.

Так, например, к началу октября 2019 года были распределены все участки филиала на предмет закрепления коллективов для очистки от снега и льда. Территория хозяйства была убрана от мусора, остатков материалов и посторонних предметов. Произвели проверку состояния электрооборудования, осветительной аппаратуры, нагревательных и отопительных приборов. Специалисты филиала проверили техническое состояние тяжелой техники по очистке снега, по возможности утеплили производственные и служебные помещения МП-1. Первозимники — люди, для которых нынешняя зима станет первым испытани-

МП-1, перевозящего работников грузового двора из города Бендеры на грузовую двор железнодорожной станции Варница и обратно, приобретены новые аккумуляторы и лобовое стекло.

— Если с запасом керосина, тосола и обеспечением зимней спецодеждой и спецобувью, — отметил, в частности, начальник МП-1 С.С.Северин, — дела об-



стоят более или менее хорошо, то запасы дизельного топлива и бензина иссякли.

В намеченных мероприятиях по подготовке МП-1 к работе в зимних условиях активное участие приняли все его работники, независимо от занимаемой должности. Руководитель филиала отметил наиболее от-



ем на CFM, прошли техническую учебу, в ходе которой получили знания об особенностях работы железнодорожников в морозное время года.

На протяжении прошедших месяцев 2019 года в хозяйстве МП-1 была проведена большая работа по заготовке дров и досок (бывших в употреблении) от разборки железнодорожных вагонов. Всего с начала года было заготовлено и отпущено филиалам ГП «Железная дорога Молдовы» 84 м<sup>3</sup> доски б/у, 153 м<sup>3</sup> дров, 49 шт. брус-топливо, 0,9 м<sup>3</sup> шпалы — труха.

Для служебного автобуса

личившихся. Это прораб И.И. Чернечук, инженер-энергетик К.И.Тодика, механик Ю.В. Оргиян, механизаторы Г.М.Бузеу, В.М.Гори, В.П.Рака, водители В.К.Герег, А.Ф.Плешка, И.С.Черновски, электрослесарь Е.В.Шульгин.

Хорошей оценки заслуживает и вклад в подготовку к предстоящей зиме всех остальных работников Мостостроительного поезда №1, которым не страшны лютые морозы.

Лилиана НИКИФОРОВА

Фото Юрия КОЗЛОВА

**КИШИНЕВСКАЯ ДИСТАНЦИЯ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ ПРИГЛАШАЕТ НА ПОСТОЯННУЮ РАБОТУ:**

- главного инженера;
- инженера технического отдела;
- электромеханика;
- электромонтера;
- водителя.

**Обращаться по телефону: (022) 83-40-59**