

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ МОЛДОВЫ



N 27-28 (5991-92) 24 декабря 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

Праздничное послание министра экономики и инфраструктуры РМ



С Новым годом, дорогие железнодорожники!

Уважаемые железнодорожники!

В канун зимних праздников от имени Министерства экономики и инфраструктуры Республики Молдова и от меня лично примите самые сердечные поздравления и искренние пожелания успехов и процветания.

Пусть Новый 2020 год принесет вам здоровье, мир, долгожданные свершения, достижения в профессиональной деятельности. А Государственному предприятию «Железная дорога Молдовы» желаю постоянного развития, стабильности и максимальной производственной эффективности!

Убежден, что лишь благодаря ответственному отношению, преданности и совместному коллективному труду мы сумеем добиться дальнейшего развития железнодорожного сектора, чтобы граждане Республики Молдова могли пользоваться надежным и модернизированным железнодорожным транспортом.

Дорогие коллеги! Желаю счастливого Рождества и благополучного Нового года!

С уважением,

Анатолий УСАТЫЙ,
министр экономики
и инфраструктуры РМ



ПРАЗДНИЧНОЕ послание и.о. генерального директора CFM



Уважаемые железнодорожники!

Примите самые теплые поздравления и пожелания добра по случаю светлых зимних праздников.

Мы встречаем Новый год с верой в доброе, с надеждой на новые свершения. Предстоит воплотить в жизнь много планов и проектов для улучшения позиций CFM на международном рынке транспортных услуг. Ваши целеустремленность и трудолюбие станут основой движения вперед, помогут достичь намеченных целей.

Желаю здоровья, душевного спокойствия, радости, процветания. Пусть Новый год принесет вам новые успехи, тепло домашнего очага и много счастья. А зимние праздники, сотканные из волшебства, войдут в ваши дома, принося изобилие, много любви, гармонии и радость каждого дня!

Счастливого Рождества и Нового радостного года!

LA MULȚI ANI!

С уважением –
Адриан ОНЧАНУ,
и.о. генерального
директора
ГП «Железная дорога
Молдовы»

2020 год на пороге

У CFM впереди большая работа

СМЕНЯЮТСЯ ГОДЫ, А ЛЮДИ ВСЕ ТАК ЖЕ НАДЕЖНЫ

Для железнодорожников Новый год – это не только праздник, но и всегда достаточно напряженный производственный момент, связанный с пониманием ответственности за качество работы и безопасность движения поездов по стальной магистрали.

СЧАСТЛИВЫХ ДОРОГ В НОВОМ 2020 ГОДУ!

О замечательных тружениках CFM, которые в уходящем 2019 году обеспечивали надежный уровень перевозок, читайте в сегодняшнем номере

ИНФОРМАЦИОННОЕ БЮРО (+373) 22 83 33 33

www.railway.md, www.cfm.md

ПРАЗДНИЧНОЕ послание Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы



Уважаемые коллеги, дорогие друзья!

От имени Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы и от меня лично примите искренние поздравления по случаю зимних праздников. Уходящий в историю 2019 год был непростым для нашего коллектива. Мы в полной мере ощутили, что только в единстве и сотрудничестве с коллективами и руководством CFM наши профсоюзные организации способны сделать и добиться многого.

Искренняя благодарность всем, кто своим отношением к делу изо дня в день доказывал: профсоюз – это сила! Конечно, многое из задуманного нам не удалось выполнить. Уверен, что наш коллектив может не только преодолеть все испытания, но и стать еще более сплоченным и сильным.

Желаю вам крепкого здоровья, семейного благополучия, веры в собственные силы и творческого вдохновения для добрых и полезных дел!

С глубоким уважением,

Ион ЗАПОРОЖАН,
председатель Федерации
профсоюза железнодорожников Молдовы

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ БЕЛЬЦЫ: *хроника уходящего года*

2020

От работы каждого зависит конечный результат

Канун Нового года — прекрасный повод подвести итоги, наметить перспективы и, наконец, просто отдохнуть в кругу родных и близких. Круглосуточный трудовой ритм железнодорожного узла Бельцы и сменный график работы не позволят всем его специалистам собраться дома за праздничным столом. Но слова благодарности за труд и вклад в общее дело от начальника узла Валерия ГЫЛКЭ, безусловно, прозвучат в адрес каждого, кто работает в филиалах северного железнодорожного узла.

Важность железнодорожного узла Бельцы для CFM трудно переоценить. Его работники всегда показывали высокий профессионализм и преданность выбранной профессии. Слаженная, грамотно организованная совместная работа на протяжении всего 2019 года, несмотря на трудности, позволила коллективу максимально выполнить задачи, поставленные руководством Молдавской магистрали, в установленные сроки.

По мнению начальника узла Валерия Гылкэ, работа на железнодорожном транспорте — это работа в команде, и от совместных действий каждого зависит безопасность движения поездов, конечный результат. Дружный и сплоченный коллектив железнодорожного узла был и остается его главной ценностью и достоинством. Усилиями многих поколений железнодорожного узла Бельцы сохраняются прочные позиции среди структурных подразделений железной дороги Молдовы.

* * *

Главная задача коллектива **СТАНЦИИ БЭЛЦЬ-СЛОБОЗИЯ** была и остается — работать эффективно, так, чтобы обеспечивать развитие северного региона, предоставляя качественные транспортные услуги экономическим агентам и пассажирам.

Возглавляет коллектив Игорь МАДАН, Почетный железнодорожник, опытный и умелый организатор, ответственный человек, потомственный железнодорожник.

Несмотря на трудности 2019 года, коллектив станции Бэлць-Слобозия выполнил план погрузки на 79 %, план выгрузки на 77 %. Положительной динамики в 2020 году движению надеются достичь благодаря укреплению сотрудничества с клиентами и слаженной работе коллектива, что даст возможность повысить основные показатели по погрузке-выгрузке.



Игорь МАДАН, начальник станции Бэлць-Слобозия, Почетный железнодорожник:

— В наступающем новом году от имени всего нашего коллектива желаю финансово-экономической стабильности на ГП «Железная дорога Молдовы», возможностей повышения заработной платы, чтобы тяжелый труд железнодорожников был по достоинству оценен, и, конечно, для этого необходимо увеличение грузовых и пассажирских перевозок.

Искренне поздравляю всех железнодорожников с Новым 2020 годом! Желаю ровных и счастливых жизненных дорог в окружении близких и любимых людей, верных друзей и замечательных коллег, с которыми будем покорять в 2020 году новые горизонты.



Коллектив дистанции сигнализации и связи

На станции трудятся высококвалифицированные специалисты, в знаниях и умениях которых и заключается секрет успешной работы.

Кадровый состав — удачный сплав молодости и опыта. Все ответственные, любят свое дело. Среди самых опытных отмечают начальника станции Матеуцы Райко Михаила Анатольевича, дежурного по станции Бэлць-город Л.В.Рожак.

Не отстают от старших коллег и молодые — дежурный по станции Бэлць-Слобозия Павел Попа, старший регулировщик скорости движения вагонов станции Бэлць-Слобозия Кристиан Русу, дежурный поста централизации станции Бэлць-Слобозия Максим Морарь, операторы технологического центра станции Бэлць-Слобозия Валерия Фрекэуцану, Ина Попеску, дежурный по станции Рэуцел Антонюк Кристиан, а также многие другие молодые специалисты.

* * *

Уходящий в историю 2019 год, по оценке Валерия Гылкэ, начальника железнодорожного узла и **БЕЛЦКОГО ВАГОННОГО ДЕПО**, был сложным для коллектива. Проблемы с укомплектованностью профессиональными кадрами, с обеспечением запасными частями и материалами, отсутствие на CFM реформ инвестиционного развития, недостаточная материальная мотивация держали предприятие в напряжении. Но несмотря на сложности, уходящий год подарил немало достижений и радостных минут, обогатил новым опытом и хорошими впечатлениями. И, как всегда, коллектив депо был вместе, одной командой, что позволило реализовать поставленные задачи и достичь успехов в общем деле.

Главным событием 2019 года здесь считают успешное выполнение поставленных перед коллективом депо задач по ремонту вагонов и контейнеров с продлением срока эксплуатации. Это верное решение позволит сохранить и увеличить рабочий парк вагонов собственности CFM, гарантировать безопасность движения поездов; даст возможность согласованно работать по трем основ-

М.К.Бордияну, осмотрщика вагонов; А.А.Сырбу, старшего осмотрщика вагонов ПТО Бельцы; Ю.И.Ботнар, осмотрщика вагонов ППВ Матеуцы; В.И.Попак, слесаря по ремонту подвижного состава ППВ Унгены. Гордится старшее поколение вагонников молодыми кадрами. Среди лучших — С.И. Щербаков, старший осмотрщик вагонов ПТО Бельцы; О.Н.Журак, осмотрщик вагонов ПКТО Окница; А.А.Киореску, газоэлектросварщик подсобного цеха; Г.С.Унгуриану, слесарь по ремонту подвижного состава контейнерной площадки; Е.В.-Королюк, дефектоскопист вагонноборочного цеха; И.И.Тамазлыкару, осмотрщик вагонов ПТО Берешты; А.Н.Андрушка, слесарь по ремонту подвижного состава ППВ Унгены; А.Н.Паладичук, слесарь по ремонту подвижного состава ППВ Унгены. Молодежи принимать эстафету добрых дел этого замечательного коллектива, передового на Молдавской железной дороге по всем параметрам. Здесь вы не услышите долгих разговоров о том, как трудно сегодня работать на дороге. Скорее специалисты депо с огоньком в глазах вам расскажут о новых горизонтах, которые непременно откроются в наступающем 2020 году для родного предприятия. И пусть огонек этот никогда не погаснет, пока живет железная дорога.

* * *

В сентябре 2019 года коллектив **ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО БЕЛЬЦЫ** возглавил Е.Н.БЕЛАЛЫ. Причиной столь проблематичного локомотивного хозяйства новый руководитель считает не только изношенность парка, но и безответственное отношение некоторых работников к выполнению своих обязанностей. В этом он видит причину того, что сегодня количество локомотивов, задействованных в работе, сократилось до четырех тепловозов. Таким составом весьма непросто обеспечить производственный процесс по перевозке грузов и пассажиров. Но коллектив не сдастся и с первых дней нового 2020 года



Валерий ГЫЛКЭ, начальник железнодорожного узла Бельцы, руководитель ВЧД Бельцы:

— В новом 2020 году хотелось бы пожелать железной дороге Молдовы успехов в увеличении объемов работ, достойной заработной платы и повышения благосостояния всех железнодорожников, эффективных реформ согласно Плану развития нашего предприятия.

Пусть 2020 год будет наполнен интересными событиями на CFM, а дома и семьи наших железнодорожников — спокойствием и благополучием, счастьем и любовью!

дружно продолжит заниматься восстановлением подвижного состава, приведением в культурное состояние тепловозов, содержанием их на должном уровне.

Очень важно в нынешних условиях настойчиво работать в направлении привлечения молодых кадров на предприятие. Для этого необходимо, прежде всего, повысить уровень заработной платы, сделать ее привлекательной не только для машинистов и их помощников, но и для слесарей по ремонту подвижного состава.

Коллектив локомотивного депо Бельцы всегда отличали безоговорочная трудовая и технологическая дисциплина — это те требования, которые руководство депо предъявляет к каждому работнику, независимо от должности. Они — залог не только качественных показателей предприятия, но и безопасности движения поездов, за которую все без исключения несут большую ответственность.

Результативно в 2019 году трудились дежурные по депо



Коллектив Бельцкого вагонного депо



Бойко Василий Пантелеевич и Чеботарь Анатолий Федорович; машинисты тепловоза Баксан Борис Васильевич, Мотрук Анатолий Михайлович, Киореску Филипп Иванович; слесари по ремонту подвижного состава Спыну Юрий Михайлович, Левченко Михаил Васильевич, Плешка Валерий Михайлович и Симонов Иосиф Тимофеевич. Начальник ТЧ-4 отмечает и труд мойщицы-уборщицы подвижного состава Ольги Ивановны Попович, которая ответственно относится к своим служебным обязанностям, наравне со слесарями трудится, приводя локомотивы в культурное состояние. Среди молодежи в числе лучших и перспективных — Георгий Хэбшеску, слесарь по ремонту ЧМЭ и Дорин Цуркану, помощник машиниста тепловоза.

ствий и случаев производственного травматизма.

В планах нового года — продолжение капитального и среднего ремонта пути, завершение укрепления трех аварийных секций в тоннеле, замена дефектных брусьев на мостах, укрепление шпального хозяйства, укладка четырех стрелочных переводов на железобетонных брусьях, полученных после закрытия станций Катраник и Цыра.

С теплотой и уважением начальник ПЧ Алексей Круглий говорил о коллективе, о путейцах, которые, несмотря на невысокий уровень заработной платы и условий труда, исполняют все свои знания, опыт для выполнения основной цели ПЧ — безаварийного содержания пути. Посетовал на практическое отсутствие в коллективе молодежи и выразил надежду на добрые перемены на CFM,



Коллектив станции Бэлць-Слобозия



На железнодорожных вокзалах CFM горят огни новогодних елок

В канун Рождества и Нового года преобразились вокзалы Молдавской железной дороги. Нарядные елки, праздничная мишура непременно поднимут настроение нашим пассажирам, среди которых будет немало ребятишек.

Все это делается для того, чтобы создать праздничное настроение тем, кто отдал свое предпочтение железнодорожному транспорту Молдовы. Ведь стальная магистраль по-прежнему является самым доступным и надежным средством передвижения. И особенно в зимнюю пору, когда автотранспорт не в состоянии обеспечить перевозку пассажиров из-за снежных осадков и гололеда.

Руководство пассажирской службы CFM уверено, что пассажиры оценят проявленную о них заботу и им захочется еще не раз воспользоваться в наступающем 2020 году услугами железной дороги, где так радушно их встречают и провожают в путешествие.

Как встречают Новый год в поезде? Проводники утверждают, что есть три категории пассажиров, которые встречают этот сказочный праздник в поезде: некоторые вовсе не настроены на праздничный лад. Они просто ложатся спать, чтобы проснуться в новом году. Остальным попутчикам не остается ничего другого, как мириться с таким скучным желанием и собираться в другом купе или даже в соседнем вагоне; другие хотят отметить праздник на всю катушку. Они смотрят новогодние передачи на планшете, едят и веселятся. Последний тип пассажиров доставляет соседям по купе или вагону немало неприятностей. Для многих людей любой праздник, а Новый год особенно — повод выпить. Нередко таких «веселых» пассажиров приходится успокаивать не только проводникам, но и сотрудникам полиции.

Хочется пожелать проводникам Молдавской железной дороги спокойной новогодней ночи с понимающими и воспитанными пассажирами. Чтобы настроение у всех было хорошим, праздничным в новогоднюю ночь. Ведь не зря говорят: как встретишь новый год, так его и проведешь...

Ирина КРАЕВСКАЯ



Коллектив Бельцкого локомотивного депо



Евгений БЕЛАЛЫ, начальник локомотивного депо Бельцы:

— В новом 2020 году хочу пожелать железной дороге Молдовы стабильного развития и процветания, экономического роста, повышения заработной платы. Все мы надеемся в следующем году увидеть на транспортных полигонах CFM новые локомотивы. Дорогим коллегам, всем железнодорожникам желаю много радости, улыбок, искренности и добра! Пусть счастьем и достатком наполняются ваши дома! Будьте здоровы и любимы!

Основной потенциал развития **БЕЛЬЦКОЙ ДИСТАНЦИИ ПУТИ** — это люди, считает Алексей КРУГЛИЙ, начальник ПЧ-5. Бельцкие путейцы во все времена трудились с полной отдачей, успешно выполняли планово-экономические задачи и добивались значительных производственных результатов. Сегодня плацдарм для дальнейшего увеличения качественных показателей сдерживает дефицит материалов верхнего строения пути, необходимых для регламентных ремонтных работ, и отсутствие возможности выполнения планов по капитальному ремонту пути. Бесплоит руководство предприятия и нехватка кадров основных рабочих специальностей — монтеров пути.

Трудности накладывают большую ответственность на коллектив дистанции. Пристальное внимание здесь уделяют состоянию пути и стрелочных переводов, рельсовых плетей, земляного полотна, а также искусственных сооружений. Ответственность и дисциплина дают результаты — коллектив 2019 год проработал, не допустив транспортных происше-

которые коллектив связывает с приходом нового руководства госпредприятия.

Для работников **БЕЛЬЦКОЙ ДИСТАНЦИИ СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ**, которую возглавляет Александр РУСНАК, 2019 год особенный — предприятие отметило 50-летие со дня образования. За это время дистанция прошла огромный путь в своем развитии. Работники Бельцкой ШЧ всегда отличались сплоченностью, трудолюбием, ответственностью, желанием внести достойную лепту в развитие предприятия. Здесь гордятся своими производственными традициями и высоким уровнем мастерства специалистов. Основным результатом уходящего года считают надежную работу обслуживаемых устройств и обеспечение безопасности движения поездов. Основными задачами дистанции являются содержание обслуживаемых устройств в технически исправном состоянии, предупреждение и ликвидация нарушений их нормальной работы. Связисты четко понимают, что любая неисправность оборудования приводит к задержке движения грузового и пассажирского железнодорожного транспорта, стремятся к снижению производственных потерь. Планы на 2020 год связывают с обновлением и модернизацией устройств СЦБ и связи. Компетентность, мастерство, преданность делу и личная ответственность каждого работника неизменно входят в число лучших традиций этого структурного подразделения CFM и помогают добиваться успехов в работе всего коллектива. Среди лучших — старшие электромеханики Султанов Олег, Ганзюк Иван, Китичук Леонид, Кривой Сергей, Гроза Эдуард, электромеханики СЦБ Мангос Игорь, Гыртопан Иван. К сожалению, в этом списке — все специалисты со стажем, молодого пополнения среди них нет.

Какой филиал Молдавской железной дороги ни возьми, на



Алексей КРУГЛИЙ, начальник Бельцкой дистанции пути:

— Пожелать хочется Молдавской железной дороге стабильности в работе и роста заработной платы наших трудяг. Коллективу желаю крепкого здоровья, благополучия, добра и счастья в семьях. И обязательно встретить этот и следующий новый год без потерь в таком же дружном и профессиональном коллективе, как наша дистанция пути!

примере каждого подтверждается актуальность фразы «кадры решают все». По мнению Степана ЛАТЫШОВА, начальника **БЕЛЬЦКОЙ ДИСТАНЦИИ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ**, это действительно работающая формула достигнутых коллективом энергетиков результатов в 2019 году. И материалов не хватало, и кадров не доставало, а те, кто в штате — трудились с тройной энергией, обслуживая устройства электроснабжения потребителей на участках железной дороги севера Молдовы: Фалешты—Бельцы, Бельцы—Матеуцы, Бельцы—Окница—Волчицец, Крива—Липканы. Причем персонал дистанции обеспечивал не только техническое обслуживание и ремонт пунктов питания воздушных и кабельных линий, но и успевал еще выполнять работы капитального характера и строительства.

Был произведен монтаж опор и трансформаторных подстанций в связи с изменением схемы электроснабжения устройств СЦБ при переводе ст. Катраник в пассажирский остановочный пункт. Также были выполнены работы по демонта-



Александр РУСНАК, начальник Бельцкой ШЧ:

— Приближение Нового года — хороший повод оглянуться на пройденный путь и наметить планы на будущее. В этих планах — надежда всего коллектива дистанции на добрые перемены и возможность обновления основных фондов. Хочу пожелать коллективу не останавливаться на достигнутом, обеспечивать и впредь безаварийную работу вверенных устройств, а ветеранам дистанции — здоровья и долгих лет жизни! Желаю всем счастья, здоровья, мира и благополучия!

жу опор ВЛ-10 кВ продольного электроснабжения и прокладки кабельных линий 10 кВ в количестве 695 м, что позволило увеличить количество вагонов, подаваемых на погрузку-выгрузку по ст.Дрокия.

В 2020 году здесь планируют и дальше продолжить работу, направленную на обеспечение безопасности движения поездов, повышение надежности электроснабжения потребителей железной дороги, выполнение планового объема ППР.

Подводя итоги уходящего в историю года, начальник ЭЧ Степан Латышов с теплотой говорил о коллективе ЭЧ, отмечая, что сегодня на предприятии остались самые лучшие и преданные железнодорожному транспорту специалисты. Среди них — главный инженер Матюха С.Н., начальники районов электроснабжения по Бельцам — Полтораки В.К., по Окнице — Вакарюк В.И., по Шолданештам — Ефремов Н.Е, по ст.Липканы — электромеханик Юсип С.Н. Среди лучших молодых в ЭЧ-3 — электромонтеры-верхолазы Евдокимов С.Л., Пантелеев А.А. Им есть у кого перенимать опыт и ради чего повышать свою квалификацию.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Редакция благодарит авторов присланных снимков



Степан ЛАТЫШОВ, начальник Бельцкой ЭЧ:

— Каждому железнодорожнику Молдавской магистрали нужна надежда и уверенность в завтрашнем дне, что будет стабильная работа, достойная зарплата, процветающее предприятие. Именно таким хочется видеть CFM в 2020 году. Коллективу ЭЧ и всем работникам магистрали желаю крепкого здоровья, жизнелюбия, оптимизма, творческой энергии, смелости в решении производственных задач и удачи во всех делах. Пусть близкие радуют вас своей заботой и вниманием!



Коллектив Бельцкой дистанции электроснабжения



А ИСТАНЦИЯ ПУТИ:

трудлюбивые и выносливые, мужественные и преданные профессии железнодорожника работники ПЧ-1, которыми руководит молодой, энергичный профессионал Вячеслав СПЫНУ, прилагают максимум усилий для выполнения главной задачи — обеспечения безопасности движения поездов. Несмотря на временные затруднения, специалисты ПЧ-1 обеспечивают хорошее качество выполняемых работ на вверенном участке пути. Коллектив дистанции в 2019 году успешно выполнял программу по усилению безопасности движения поездов и организационно-технические мероприятия. В нее были включены вопросы улучшения технического состояния пути, повышения средней скорости движения подвижного состава, а также снижение количества негодных деревянных шпал.

Специалисты столичной дистанции пути стараются обеспечить бесперебойное и безопасное движение поездов с установленной скоростью на всей протяженности. Несмотря на трудности, коллективы путейских околотов № 8, которыми руководят дорожный мастер В.В.Паскал, № 9, во главе с дорожным мастером П.Ф.Попович, № 10 под началом дорожного мастера О.И.Чорня, № 11, где дорожным мастером Н.Л.Савчук, на протяжении всего уходящего года содержали путь в хорошем состоянии, с должной оценкой балльности.

Качественной работой могут гордиться путейцы участка Унгены, которые произвели смену 600 удлиненных шпал на главном пути совмещенной колеи Унгены — Государственная граница РМ. Для укрепления стрелочного хозяйства были получены, распределены и уложены 5 комплектов переводных брусьев. Произведены работы по замене мостовых брусьев на металлическом мосту 1590 км ПК 8 и металлическом мосту «Ветка ТЭЦ» Кишинев. В течение уходящего года успели заменить более 3000 шпал.

Немаловажную роль в процессе обеспечения безопасности движения поездов играет трудовая дисциплина. На процесс ее укрепления влияет индивидуальная работа с людьми. Два раза в месяц администрация ПЧ-1 совместно с профсоюзным комитетом проводит беседы с каждым дежурным по переезду, обходчиком пути, сигнальщиком, монтером пути, оператором дефектоскопа, бригадиром пути, рабочим земляного полотна и цеха искусственных сооружений. Эта работа дает желаемый результат.

ДИСТАНЦИЯ СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ: коллективом

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения выражают глубокие соболезнования энергодиспетчеру Яковлеву Сергею Федоровичу в связи со смертью

ОТЦА

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ КИШИНЕВ: *хроника уходящего года*

Столичные филиалы — визитная карточка Молдавской магистрали

На стыке лет — уходящего 2019-го и наступающего 2020-го — столичные железнодорожники подводят итоги выполненных работ, направленных на обеспечение безопасности движения поездов, на организацию грузовых и пассажирских перевозок.



1



2



3

профессионалов ШЧ-1, которым недавно стал руководить исполняющий обязанности начальника Дмитрий РУДОЙ, несмотря на нехватку квалифицированных кадров, был произведен демонтаж двух стрелок на ст.Вистерничены, перенос сигнальной установки № 2 железнодорожного перегона Сипотены—Бахмут, перевод переезда 1544 км перегона Ревака—Кишинев-3 в разряд нерегулируемого, также заменены 207 аккумуляторов, потерявших установленную емкость. Вместе с тем, имея скромные материальные ресурсы, работники дистанции стараются использовать при капитальном ремонте высвободившееся оборудование. Благодаря составленным в ШЧ-1 мероприятиям по экономии ресурсов, специалисты филиала достигли положительных результатов в области сокращения эксплуатационных расходов.

Учитывая кадровый дефицит, главная нагрузка и ответственность ложится на руководителей среднего звена — начальников участков и старших электромехаников. Именно они, будучи наиболее технически грамотными специалистами, составляют золотой фонд дистанции. Каждый отвечает не только за себя, но и за вверенных ему людей, за качество выполняемых работ, за безопасность движения поездов в целом по дистанции. На этих ответственных должностях в ШЧ-1 трудятся высококвалифицированные специалисты, среди которых старшие электромеханики СЦБ В.Е.Хандожко, В.З.Капелюх, Э.Ю.Савчук, Ф.И.Негарз; старшие электромеханики связи В.С.Карабаджак, В.О.Гулик, Н.Г.Трифан и многие другие. А вот в КИПе СЦБ трудятся в основном специалисты-женщины. Они проводят проверку и регулировку аппаратуры СЦБ. Их работа — кропотливая, требует большого терпения, усидчивости, сосредоточенности. Всеми этими качествами обладают электромеханики Н.Ю.Перминова, Е.Деренёв, Е.Банарь и другие. Они, как в целом и весь коллектив ШЧ-1, вносят свой достойный вклад в хорошо нала-

женный, ритмично работающий механизм железной дороги Молдовы, повышая надежность устройств, внедряя технические новшества, качественно ремонтируя устройства СЦБ и связи.

ДИСТАНЦИЯ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ: столичные энергетики, которыми успешно руководит опытный специалист с 37-лет-

нему стажем работы на CFM, Почетный железнодорожник Игорь Иванович ТОМЧАК, подводят итоги своей деятельности в уходящем 2019 году. Накануне Нового года, 22 декабря 2019 года, коллектив отметил свой профессиональный праздник — День энергетика. В ходе мероприятия были названы самые лучшие специалисты-энергетики, оценен их добросовестный труд и преданность магистрали, высказаны теплые слова искренней благодарности ветеранам за их неоценимый вклад в развитие энергохозяйства железной дороги Молдовы.

Несмотря на то, что в ЭЧ-1 в последнее время ощущается острая нехватка кадров, специалисты дистанции с начала 2019 года выполнили следующие работы: построили новую воздушную линию 0,4 кВ для электроснабжения Дома связи на ст.Сипотены протяженностью 720 метров; заменили освещение и энергообеспечение на государственной границе на

мосту через реку Прут на ст.Унгены; постоянно проводился текущий ремонт высоковольтной линии 0,4 кВ, ремонт высоковольтных и низковольтных кабельных линий. А именно: с начала 2019 года работники ЭЧ-1 произвели замену высоковольтного изношенного провода на ВЛ-10 кВ АБ и ПЭ-1,637 км; замену 146-ти дефектных изоляторов; замену 43-х дефектных траверс; замену 32-х единиц РЛНД-10; замену 16-ти трансформаторов ОМ; прокладку высоковольтного кабеля на 0,515 км; прокладку низковольтного кабеля на 0,344 км; монтаж 39-ти высоковольтных и низковольтных кабельных муфт. Кроме этого, работники дистанции своими силами отремонтировали 16 трансформаторов ОМ и 2 трансформатора НТМИ. Постоянно в течение уходящего года проводилась чистка трассы под ВЛ-10 кВ АБ и ПЭ от поросли, кустарника и рубка веток деревьев; очищено 17,86 км.

За 9 месяцев 2019 года экономия эксплуатационных расходов составила 624,4 тыс. леев; топлива сэкономлено на 7,1 тыс. леев.

Основой успешного функционирования столичной дистанции электроснабжения являются люди — специалисты высокого класса, которые, несмотря ни на что, добросовестно выполняют свой профессиональный долг. Это В.А.Григорьев, Г.Г.Недов, А.П.Евдокимов, И.Ф.Бутнарь, А.В.Горя, В.В.Сариев, В.М.Перевода, С.Г.Липкан, В.Г.Зглаков, Н.Д.Тодоров, И.В.Рощина, В.К.Стричишина, Т.Ф.Пашковская, Н.Н.Лупов, И.И.Кулюк, Иг.Иг.Томчак, В.Б.Попов, В.В.Курусь и многие другие.

Персоналом дистанции постоянно проводится работа по сокращению потерь и исключению хищения электроэнергии во всех подразделениях CFM, выполняется замена трансформаторов на меньшую мощность для оптимального использования оборудования; у всех сторонних потребителей, исходя из финансового положения, по возможности, устанавливаются электронные счетчики.

Ко всем своим профессиональным достоинствам, энерге-

тики — мужественные люди. Они противостоят природной стихии и не допускают перебоев в электроснабжении, максимально снижают количество отключений и повреждений, возникающих ввиду физического износа оборудования.

Задача работников ЭЧ-1, которые обслуживают воздушные и кабельные линии на участке Фалешты—Унгены—Кишинев—Ревака—Бэлцац—Бендеры—Каушаны, состоит в содержании оборудования и электросетей в технически исправном состоянии для обеспечения безопасности движения поездов и надежного электроснабжения всех устройств СЦБ и связи и других потребителей CFM. В процессе ежедневного труда на их долю выпадают серьезные испытания: шквалистые ветры и испепеляющая зной, морозящие дожди и обледенелые провода, обильные снегопады и лютые морозы. И всегда специалисты-энергетики CFM успешно справлялись и продолжают это делать и нынче. И так будет всегда. * * *

Хороших успехов в труде добились и коллективы остальных филиалов **Кишиневского железнодорожного узла — ТЧ-1 и столичного вокзала, пассажирского вагонного депо и ДС, ВОХРа и др.**, рассказы о которых читайте в следующих выпусках газеты.

Лилиана НИКИФОРОВА

НА СНИМКАХ:

1. Старшие электромеханики СЦБ Владимир Евгеньевич Хандожко (на первом плане) и Василий Зиновьевич Капелюх (на втором).

Фото Дмитрия РУДОЙ, и.о. начальника ШЧ-1

2. Бригада Кишиневского района электроснабжения ищет поврежденный кабель линии.

Фото Вячеслава САРИЕВА, начальника Кишиневского района электроснабжения

3. Специалисты ПЧ-1 — за работой.

Фото Вячеслава СПЫНУ, начальника столичной дистанции пути

4. Работники столичного вокзала.

Фото Геннадия РУСИКА, заместителя начальника железнодорожного вокзала Кишинев



4



А много истории, прежде чем пойдет рассказ о том, как потрудились в уходящем 2019 году окницкие железнодорожники. Наступающий 2020 год для этого структурного подразделения Молдавской магистрали будет юбилейным. 130 лет тому назад, по свидетельству историков, появился населенный пункт Окница, который был основан как железнодорожная станция в 1890-х гг. при строительстве Новоселицкой ветви Юго-Западных дорог. Участок начинался в Жмеринке и Слободке, сходилась в Окнице и оканчивался в Новоселице. Окница была заложена на пересечении двух ветвей, Новоселицкой и Могилевской. К началу 1900 г. здесь действовали основное паровозное депо, мастерские для малого ремонта паровозов и вагонов, находилось управление участниками пути и тяги. Бессарабские грузы через Окницу поступали на главную магистраль Юго-Западных железных дорог и в провинции Австро-Венгрии. В 1903 году на станции Окница завершилось строительство железнодорожного вокзала.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ ОКНИЦА: *хроника уходящего года*

Профессионализм коллектива обеспечивает ритмичность и надежность работы



Коллектив станции Окница

Железнодорожный узел Окница расположен в северной части Молдовы на границе с Украиной. Через него пролегают линии Дондюшаны—Черновцы и Дондюшаны—Могилев-Подольский. Железнодорожный вокзал Окница — северные ворота страны. Через них проходят пассажирские поезда, следующие дальним международным сообщением, таким как Кишинев—Москва, Кишинев—Санкт-Петербург, Кишинев—Минск, Кишинев—Киев, в общей сложности со станции Окница сегодня можно уехать по пяти направлениям. Основной акцент здесь делается на пассажирские перевозки, но и грузовые операции занимают значительное место.

По словам и.о. начальника **СТАНЦИИ ОКНИЦА** Сергея КОЛЦАЦЕЛ, основными составляющими успеха коллектива в 2019 году традиционно были согласованные действия в связке со смежными железнодорожными службами. Если же возникали сложные, нестандартные ситуации, то в их разрешении не последнюю роль играл профессионализм работников станции, способных быстро проанализировать и оценить оперативную обстановку, найти для нее верные решения.

Умелые действия коллектива станции в значительной сте-

пени положительно сказываются и на ритмичности работы всей Молдавской железной дороги.

Конечно же, результаты совместных усилий могли бы быть более значительными, если бы не трудности финансово-экономического характера. Недостаток в кадрах также сдерживает в достижении более весо-

Трудности закаляют, мастерство и опыт — помогают

Станция и дистанция пути на Окницком железнодорожном узле являются самостоятельными предприятиями. А все остальные службы представлены производственными участками основных филиалов железно-

на капризы природы, эти люди должны выйти на пути и выполнить свою работу профессионально грамотно, ведь от этого во многом зависит безопасность пассажиров и грузов, которые в больших количествах перевозят именно этим видом транспорта.

Задача коллектива ПЧ-6 — содержать путь в исправном состоянии согласно установленным скоростям и графикам движения, обеспечить безопасность следования грузов и пассажиров. Нелегко было коллективу справиться с этой ответственной работой. Не выделялось необходимое количество материалов верхнего строения пути для содержания пути, кадровый дефицит рабочих специальностей, но несмотря на это балльность выполнялась, путь содержался согласно нормам, благодаря усилиям всего коллектива. При условии обеспечения материалами верхнего строения пути путейцы планируют в новом 2020 году проведение среднего ремонта на участке Окница—Могилев-Подольский; капитального ремонта — на участках Бельцы—Окница, Мамалыга—Крива—Ларга.

Продуманная система наставничества в коллективе, дух сплоченности — все это создает благоприятную корпоративную атмосферу команды, делающей одно общее дело. По результатам работы за 2019 год Александр Бродский отметил старшего дорожного мастера Фисюка Дмитрия, дорожных мастеров Нихтий Александра, Скутельник Анатолия, Лесник Виталия, Юсип Александра, бригадира пути Гацапук Ивана.

В процессе кадровой работы в ПЧ-6 с годами определились критерии подбора моло-

дого пополнения. Они состоят из таких слагаемых, как дисциплинированность, способность безукоризненно выполнять производственные инструкции, соответствовать правилам и стандартам рабочего процесса. Не в последнюю очередь оценивается умение каждого из специалистов в нужный момент не побояться взять на себя ответственность. Сказанное в полной мере относится к молодым, подающим надежды специалистам — дорожным мастерам Гуцу Вадиму, Беженарь Василию, бригадирам пути Юсип Дмитрию, Мизюк Александру, мастерам пути Москал Лилиану, Пламадяла Сергею, работникам мостового цеха Кучерявый Владимиру и земляного полотна Асаулка Роману.

Окницкие железнодорожники с надеждой встречают новый 2020 год. Традиционно, помимо личных, семейных пожеланий, непременно загадают еще одно очень важное желание — видеть железную дорогу Молдовы в новом году стабильной и процветающей за счет технического перевооружения, привлечения инвестиций и молодых специалистов. И еще одной мечтой всего коллектива поделился начальник ПЧ-6 — восстановление престижа профессии железнодорожника в нашей стране.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Редакция благодарит автора присланного снимка



Сергей КОЛЦАЦЕЛ, и.о. начальника железнодорожной станции Окница:

— Накануне Нового 2020 года хочется поздравить всех работников и ветеранов железнодорожного транспорта с наступающими зимними праздниками. Новый год — самый добрый, самый любимый, самый семейный праздник. Это праздник надежд и ожиданий. Праздник веры в лучшую жизнь, в лучшее будущее. Пусть же наши общие надежды воплотятся в жизнь, а мечты исполнятся! Пусть приближающийся 2020 год будет добрым и счастливым. Главное же — пусть в ваших семьях и домах царят мир, тепло и согласие. Праздничного всем настроения, с наступающим Новым годом!

мых производственных показателей. Но командный дух и профессионализм работающих на станции Окница помогают преодолевать имеющиеся трудности временного характера. И, конечно же, силы придает богатая история родного предприятия, знание о том, что железнодорожникам на протяжении всей истории CFM никогда не было легко и просто. Не зря говорят: дорога — железная, а люди, которые на ней трудятся — золотые. Именно это золото — сплав опыта всех предыдущих поколений, дает силы и уверенность в том, что, опираясь на традиции и опыт предыдущих поколений, железная дорога выстоит и вновь станет процветающим предприятием национальной экономики.

дорожного узла Бельцы — локомотивного депо, вагонного депо, дистанции сигнализации и связи, дистанции электрооборудования. Коллективы всех без исключения участков вносят свой весомый вклад в обеспечение нормального функционирования сложного узлового железнодорожного хозяйства.

Достоинство несет ежедневную трудовую вахту коллектив **ОКНИЦКОЙ ДИСТАНЦИИ ПУТИ**, которую возглавляет Александр БРОДСКИЙ, опытный профессионал, умеющий организовать коллектив невзирая на трудности. Александр Павлович уверен, что трудности закаляют путейцев, дают силы решать невозможные на первый взгляд задачи. Их работу нельзя назвать простой, ведь, несмотря



Александр БРОДСКИЙ, начальник Окницкой дистанции пути:

— Дорогие коллеги! Примите искренние поздравления по случаю зимних праздников, пожелания здоровья, мира, добра, благополучия, личного и семейного счастья, повышения зарплаты для улучшения жизненного уровня. Пусть рельсы и стрелочные переводы будут всегда в нужном направлении, нашим тепловозам — постоянно зеленого сигнала светофора, а коллективу предприятия — целый вагон здоровья и удачи в 2020 году!

полностью герметизированы, оборудованы персональными кислородными масками и системой подачи кислорода в случае необходимости, а на промежуточных и обзорных станциях пассажирские вагоны, естественно, не открываются, поскольку за их пределами нечем дышать. Сами китайцы испытывают необычайную гордость за свое инженерное сооружение и ставят его в один ряд с Великой Китайской Стеной.

CFM ПРИНИМАЕМ НА РАБОТУ

Службе движения CFM в диспетчерский аппарат требуются на постоянную работу поездные диспетчеры

Информация по тел.: (022) 83 44 07

■ НОВОГОДНИЙ МИР ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Поезд и самолет мчатся навстречу друг другу

В канун Нового года **Новозеландские железные дороги** вам предложат необычное путешествие. Железнодорожный путь Нейпир—Гисборн уникален тем, что он пересекает главную взлетно-посадочную полосу Гисборнского аэропор-

та в Новой Зеландии. Это единственная в мире железная дорога, где именно диспетчерская служба воздушного сообщения разрешает или запрещает поездам движение на пересечение взлетно-посадочной полосы для продолжения своего маршрута.

Иногда самолеты и поезда разделяют друг от друга буквально считанные секунды! Эта

диковинная «развязка» является едва ли не первым предложением туристу у новозеландских гидов. Поезд и самолет, мчащиеся навстречу друг другу, зрелище обыденное для голливудских или индийских фильмов, но никак не для повседневной жизни.

Путешествие с кислородной подушкой

В канун Нового года вам предложат еще одно необычное путешествие по Цинхай-Ти-

бетской однопутной железной дороге — самой высокогорной на планете дороге. Ежегодно она привлекает сотни тысяч туристов, которые приезжают, чтобы полюбоваться волшебными тибетскими пейзажами на высоте более чем в 5000 км над уровнем моря.

Подобную романтику никакая морская или воздушная компания предложить не сможет. Безусловно, такие экстремальные условия требуют и специальных поездов. Вагоны



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ БАСАРАБЬСКА: *хроника уходящего года*

Своей профессией гордятся и преданы ей всецело

Своим рождением город Басарабьяска обязан созданию железнодорожного узла Басарабьяска, когда, в 1871 году, через одноименную станцию прошел первый состав, открыв тем самым движение поездов в южном направлении страны. Благодаря тому, что в последующие годы железная дорога Молдовы возводила здесь свои филиалы, появился и жилой микрорайон «Flămânda» («Голодная»), в котором бесплатно получали квартиры железнодорожники. Именно этот жилой массив и стал прочным фундаментом большого южного города железнодорожников. Еще прочнее оказались люди, которые пришли работать на CFM, освоили профессию железнодорожника, чем горды и которой преданы уже на протяжении 148 лет.

АИСТАНЦИЯ ПУТИ: высокую оценку своего труда получил в ходе недавнего комиссионного осмотра CFM коллектив ПЧ-3, которым успешно руководит молодой профессионал высокого класса, опытный специалист Виктор ПОДГУРСКИЙ. А богатый опыт работы Виктор Викторович накопил на протяжении почти четверти века своей трудовой деятельности на ГП «Железная дорога Молдовы». Удачное применение этот опыт находит в умелой организации работы специалистов дистанции пути. Достигнутые за 2019 год результаты — тому подтверждение. Так, например, основной показатель работы путейцев, оценка состояния пути — балльность — стабильно выполняется и перевыполняется. Благодаря строгому контролю со стороны руководства ПЧ-3, удалось существенно улучшить качество производимых работами пути работ, что позволило обеспечить безаварийную деятельность, а в конечном итоге — обеспечить безопасность движения поездов на всех введенных трех основных участках дистанции — от ст. Бендеры до ст. Джурджулешть.

Специалисты ПЧ-3 обслуживают самый большой участок пути на CFM: протяженность главного хода железнодорожных путей составляет 371,6 км, станционных — 156,4 км. Согласно установленному графику, был закончен сплошной генеральный комиссионный осмотр пути, земляного полотна, искусственных сооружений. Специалисты дистанции, стараясь обеспечить постоянную исправность железнодорожных путей на всем его протяжении, особенно в зимний период, заняты работами по текущему содержанию пути, выполняют первоочередные неотложные работы по обеспечению безопасности движения поездов.

Содержание каждого километра пути дается специалистам ПЧ-3 весьма нелегким трудом и требует немалых средств и полной самоотдачи путейцев. За 10 месяцев уходящего года басарабьяские путейцы выполнили следующие работы: смену рельсов старогонными на 1411,95 мпм; подъемочный ремонт пути на 2,291 км; средний ремонт пути на 0,240 км; пересмену рамных рельсов с остряками — четыре комплекта; демонтаж пути и стрелочных переводов — четыре комплекта.

За этот же период силами специалистов ПЧ-3 было уложено 6236 шпал (5685 штук из них — на текущее содержание); на стрелочные переводы уложено 448 новых деревянных брусков.

Несмотря на то, что совсем непросто работать при остром дефиците материалов верхнего строения пути, специалисты ПЧ-3 стабильно обеспечивают

безопасность движения поездов.

Добросовестным и качественным, самоотверженным трудом отличаются следующие работники ПЧ-3: дорожные мастера А.З.Маргачев, С.И.Миклушану, И.З.Кара, А.П.Ломановский, И.И.Чебанов, П.И.Томайлы, Е.А.Бордя, М.М.Кожокару; бригадиры пути Н.В.Герги, Д.Н.Димов; монтеры пути Д.Н.Кучарь, Г.П.Пител, И.И.Страть-

поступившие в последнее время на работу молодые люди.

В уходящем году на заслуженный отдых ушли 24 ветерана железнодорожного транспорта, а 20 молодых пополнили большую армию движенцев CFM. Желающих, конечно, могло быть и больше, если бы материальная мотивация была выше. У молодых специалистов определенную тревогу вызывает заработная плата. Основной

успешным, принесет работникам железнодорожного транспорта Молдовы больше грузов и пассажиров, а также повышение заработной платы.

ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО: высококвалифицированные специалисты ТЧ-3, начальником которого недавно был назначен Александр БАЛАШОВ, подводя итоги уходящего года, рады достигнутым результатам своей

монтировать вышедшие из строя детали, агрегаты и запасные части локомотивов, обеспечивая при этом бесперебойную поездную и маневровую работу на обслуживаемых железнодорожных участках Каушаны—Басарабьяска—Этулия, Басарабьяска—Прут—Кагул—Джурджулешть—Рени—Галаць.

Хорошее качество выполняемых работ обеспечивают слесари ТПС А.Харитов и К.Каракаш, работающие на ст.Этулия. Они выполняют плановые и внеплановые виды ремонта локомотивов на обслуживаемых участках Этулия—Кагул—Джурджулешть—Галаць—Рени под руководством мастера Х.Хиора.

За полноценный отдых локомотивных бригад перед отправлением в рейс и после прибытия отвечают коллективы четырех бригадных домов ТЧ-3, работающих на железнодорожных станциях Басарабьяска, Этулия, Джурджулешть и Каушаны. Благодаря добросовестной работе дежурных бригадных домов Л.Манюк, Т.Акбаш, Т.Готишан, С.Пею, В.Кыржелану, Т.Тодирашко, машинисты тепловозов и помощники машинистов локомотивного депо могут восстановить свои физические и моральные силы в атмосфере уюта и комфорта. В локомотивном депо работает АБК-2, где локомотивные бригады, работники склада топлива, ремонтных бригад могут передохнуть, принять душ после работы, пообедать.

Басарабьяские локомотивщики — экономные люди. Так, например, за 11 месяцев уходящего года они добились сокращения эксплуатационных расходов: газа — на 4,5 тыс. леев, угля — на 6,4 тыс. леев, бензина — 15,01 тыс. леев, воды — на 11,5 тыс. леев, электроэнергии — 4955 кВт. Несмотря на нелегкие условия труда, специалисты локомотивных бригад Ю.А.Попа и А.И.Буц добились экономии топлива.

* * *

Неплохих финансово-экономических показателей добились в уходящем 2019 году и коллективы остальных филиалов узла: ВЧД-2 и ШЧ-2, ВЧД-4 и ЭЧ-2, о деятельности которых газета расскажет в новом 2020 году.

Лилиана НИКИФОРОВА

НА СНИМКАХ:

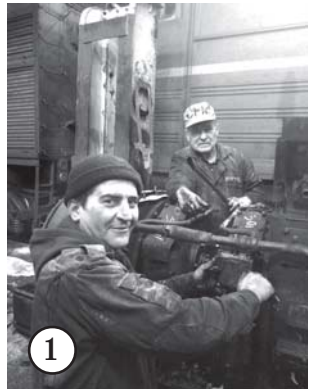
1. Слесари ТЧ-3 А.Белешкуренко и О.Мотынга.

2. Начальник ВЧД-2 Александр Димитров (второй справа) с коллективом сборочного цеха.

3. Рабочие подсобного цеха ВЧД-2.

4. Инструкторская ТЧ-3 после ремонта.

Фото Виктории ТОФАН, начальника отдела персонала ТЧ-3; Радиона ЧАВДАРЬ, главного инженера ТЧ-3; Александра ДИМИТРОВА, начальника ВЧД-2



ев, А.А.Павленко, В.И.Бербек, Н.П.Акбаш, Н.Ф.Пырликасе; главный механик Г.Ф.Малкоц; мастер цеха дефектоскопии В.Л.Слав; мастер эксплуатационно-ремонтного участка В.К.Шавриев; мастер путевой колонны В.Н.Морарь.

Работники ПЧ-3 не только квалифицированные специалисты, но и экономные люди. Так, например, за истекший период 2019 года экономия эксплуатационных расходов составила 3326,1 тыс. леев: для сравнения — за аналогичный период 2018 года экономия эксплуатационных расходов составила 2805,8 тыс. леев.

УЗЛОВАЯ ХОЗРАСЧЕТНАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СТАНЦИЯ:

коллектив басарабьяских движенцев, которым несколько десятилетий руководит опытный специалист, представитель семейной династии, Почетный железнодорожник Николай ДИМОВ, прилагает все свои усилия для обеспечения безопасности движения поездов, сохранности перевозимых грузов, качественного производства маневровых работ и соблюдения норм охраны здоровья и безопасности труда. В этот важный производственно-технологический процесс активно включились, наряду с опытными специалистами станции, и вновь

дефицит кадров ощущается не только среди составителей поездов. На станцию молодые поступают после обучения в Басарабьясской ДТШ. Некоторые осваивают по две железнодорожные специальности. Так, например, старший приемосдатчик ПКО В.М.Радов за короткое время освоил работу маневрового диспетчера, практикуясь у опытного маневрового диспетчера М.Г.Артыковой. Три молодых составителя поездов — Д.П.Гуцол, А.П.Шатохин и Д.В.Татарли — проходят практику у опытных составителей поездов А.М.Марашлец, А.П.Ноговичка, Г.И.Граур.

Движенцы Басарабьяски добились за 10 месяцев 2019 года хороших показателей в области экономии эксплуатационных расходов. Так, например, экономия воды составила 89 м³; твердого топлива (угля) сэкономлено на 12,5 тыс. леев; газа — на 2,6 тыс. леев; электроэнергии — на 3,3 тыс. леев. Таких же неплохих результатов по экономии эксплуатационных расходов добились коллективы линейных станций Чадыр-Лунга, Кайнары, Комрат.

Все движенцы самой южной узловой железнодорожной станции — 72 специалиста, а также 130 — линейных, трудятся с надеждой на то, что наступающий 2020 год станет для них более

работы. За 11 месяцев 2019 года локомотивщиками Басарабьяски было перевезено 644,6 млн т·км брутто; выполнен текущий ремонт ТР-1 тепловозов серии ЧМЭЗ — 5 единиц; ТО-2 — 209 тепловозов серии ЧМЭЗ и 830 — тепловозов серии ТЭ10М. С целью обеспечения бесперебойного функционирования перевозочного процесса, которое осложняется из-за устаревшего парка локомотивов, специалисты депо выполняли внеплановые виды ремонта, в ходе которых отличились слесари по ремонту ТПС под руководством мастеров А.Гавриша и А.Крушки. Это Ф.Хоменский, А.Белешкуренко, А.Васильянов, Д.Згеря, С.Пуриче, А.Гуцол, Ю.Петкогло, О.Мотынга, М.Казмерук, О.Резниченко, Ст.Селин, С.Горемыкин, А.Чиканчи, Д.Крачун, С.Степюк. Хорошим качеством отличается работа токаря по отточке колесных пар локомотивов Н.Кульчу. На данный период уже выполнена обточка 149-ти колесных пар локомотивов. Специалисты ремонтных бригад, под руководством мастера депо А.Крушки и бригадиров сформированных бригад Ф.Хоменского, А.Васильянова и С.Горемыкина, выполняют такие виды ремонта, которые до этого времени в депо не выполнялись. Это позволяет более оперативно ре-



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ БЕНДЕРЫ: *хроника уходящего года*

Ответственность и профессионализм – отличительные черты специалистов узла



Расположенный на живописнейшем берегу Днестра железнодорожный узел Бендеры гордится не только вековыми традициями Молдавской магистрали, но и своими людьми, семейными династиями. Смена поколений бендерских железнодорожников так же быстротечна, как и течение вод седого Днестра. В канун наступающего Нового года коллектив профессионалов подводит итоги прошедшего года, планирует наступающий.

АИСТАНЦИЯ ПУТИ: профессионалы высокого класса ПЧ-2, деятельностью которых руководит опытный железнодорожник Валерий Николаевич ЛОМОВ, обслуживают 169,698 км главных и 85,4 км станционных путей, 193 стрелочных перевода и 31 железнодорожный переезд, 90 железнодорожных труб и 93 железнодорожных моста. Трудовой коллектив дистанции пути по праву может гордиться итогами работы за 11 месяцев т.г. Так, например, качественно и в установленные сроки были выполнены следующие виды работ: демонтаж четырех комплектов стрелочных переводов на ст.Мерены, два комплекта из которых уложены на ст.Каушаны для восстановления пути № 7; подъемный ремонт пути на 0,960 п.км.п. на ст.Кайнары (путь № 5); смена рельс на 0,475 п.км.н. на железнодорожном перегоне Ревака—парк-Ревака; ремонт моста 1539 км ПК 9 на перегоне Мерены—Ревака; смена лотковых плит на мосту 26 км+186, ст. Каушаны; капитально отремонтированы двигатели ДГКу 4282 и АС-1А, а также третий подъездной путь консервного завода, ст.Каушаны и 49 км+094, железнодорожный перегон Заим—Кайнары.



Слов благодарности за ответственность и профессионализм от имени руководства ПЧ-2 заслуживают все работники дистанции. Особо были отмечены следующие специалисты: В.А.Вызый — мастер цеха дефектоскопии, который посвятил работе на CFM более 45 лет; ПДС (старшие дорож-

ные мастера) М.Н.Орлов и Г.М.Цымбалюк, стаж работы каждого из них на железнодорожном транспорте составляет более 20 лет; ПД (дорожные мастера) Дихоре Т.С., Катаной С.И. и Пержунка В.М.; ПДБ (бригадир пути) Узун А.; монтеры пути Журук П., Бачко М., Мунческу М.; рабочий земляного полотна В.Стефанько и рабочий цеха дефектоскопии Р.Городецкий.

Также в ПЧ-2 постоянно проводятся работы по текущему содержанию пути, ИССО и земляного полотна: смена переводных брусьев, шпал, вырубка кустарников для улучшения видимости, выправка и рихтовка пути, исправление просядок, смена скрепления, очистка железобетонных лотков, нагорных канав, кюветов, русел мостов и труб от растительности, наносов и заиливания и множество других работ. В настоящее время специалисты дистанции пути усиленно ведут подготовку к предстоящей снегоборьбе. Работники ПЧ-2 не



только хорошие профессионалы, но и экономные люди: за 11 месяцев т.г. им удалось сэкономить 61 м³ воды на сумму 1915 леев, 2823 м³ природного газа на сумму 7626 леев и т.д.

требованы в этом году другими филиалами. Это понижающий электротрансформатор в комплекте, переносная бетономешалка, виброрейка, мотопомпа и т.д. Из-за отсутствия объемов работ по специфике МП-1 его специалисты продолжали в этом году разборку еще 22 вагонов. Всего разобрали, начиная с сентября 2017 г. по март 2019 г. 166 вагонов. В результате этих разборок, силами МП-1 заготовлено и отпущено филиалам CFM около 300 м³ дров разных категорий. Подводя итоги уходящего года, руководство МП-1 отмечает, что в 2019 году заработал и цех по выпуску же-

леобетонных конструкций; что выпущено и отправлено заказчиком 32 м³ ЖБК; что также произвели ремонт моста 1538 км+90 железнодорожного перегона Мерены—Ревака и ремонт железобетонной трубы на 25 км ст.Каушаны.

В результате проведенной оптимизации некоторые работ-

ваемых услуг были предоставлены ПЧ-2 и ШЧ-1, ВЧД-2 и ДОП, ДС Унгены и НГЧИ, ТЧ-2 и ТЧ-4 и др. Благодаря работникам Мостооезда №1, удалось сохранить в технически исправном состоянии много автотракторной техники и малой механизации, которой нет в других филиалах CFM, они были вос-

лезобетонных конструкций; что выпущено и отправлено заказчиком 32 м³ ЖБК; что также произвели ремонт моста 1538 км+90 железнодорожного перегона Мерены—Ревака и ремонт железобетонной трубы на 25 км ст.Каушаны.

В результате проведенной оптимизации некоторые работ-

ваемых услуг были предоставлены ПЧ-2 и ШЧ-1, ВЧД-2 и ДОП, ДС Унгены и НГЧИ, ТЧ-2 и ТЧ-4 и др. Благодаря работникам Мостооезда №1, удалось сохранить в технически исправном состоянии много автотракторной техники и малой механизации, которой нет в других филиалах CFM, они были вос-



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ ДЖУРДЖУЛЕШТЬ: *хроника уходящего года*

Путь в Европейский Союз лежит через железнодорожную станцию Джурджулешть

Визитная карточка южного региона CFM — железнодорожная узловая хозрасчетная станция Джурджулешть — широко распахнула ворота Республики Молдова для доставки грузов и пассажиров в страны Европейского Союза. Именно Джурджулешть — самая южная точка на карте нашей страны — стала в последние годы активным связующим звеном между Востоком и Западом.

Вэти дни коллектив движущих железнодорожной станции Джурджулешть, под руководством начальника Анджелы ТОРНЯ, подводит итоги своей трудовой деятельности. Начальник железнодорожного узла Джурджулешть Петру АЖДЕР с особым удовольствием констатирует, что специалисты станции по праву могут гордиться достигнутыми результатами. Так, например, в течение десяти месяцев работы 2019 года получены следующие финансово-экономические показатели: пограничная молдавская станция Джурджулешть сдала на железнодорожную румынскую станцию Галаць—Ларга под выгрузку

14 161 вагонов — 905 734 тонн груза, такого, как соль, руда, уголь, газ, смола и др., и приняла 14 272 порожних вагонов. Под погрузку на самую южную станцию CFM было подано 2099 вагонов — 133 345 тонн груза, при плане погрузки 1859 вагонов — 117 018 тонн груза, такого, как дизельное топливо, уголь, щебень, бокситовые руды и др. Выгрузили 1133 вагонов — 68 714 тонн груза: масло, дизельное топливо, зерновые. Прибыль составила 2 953 928.31 леев. Джурджулештские движущие проявляют себя не только

квалифицированными специалистами, но и рачительными, бережливыми людьми, которые экономят во всем. Так, например, работникам станции удалось добиться экономии потребления электроэнергии в размере 0,680 тыс. кВт: фактически израсходовано 41 460 тыс. кВт при выделенном лимите в 42 200 тыс. кВт. Финансово-экономические показатели станции Джурджулешть были достигнуты в уходящем году благодаря качественной и добросовестной, хорошо организованной работе всего коллектива движущих

— ДСП и составителей поездов, стрелочников и сведенистов, старших товарных кассиров и агентов конторы передач, приемосдатчиков и других специалистов железнодорожников. В своей каждодневной работе все они следовали грамотному, рациональному направлению и руководству со стороны администрации станции и железнодорожного узла Джурджулешть, которые мобилизуют движущий коллектив на успешное выполнение всех производственных задач, поставленных руководством CFM перед специалистами отрасли.

В свою очередь, начальники станции и железнодорожного узла Джурджулешть выражают благодарность каждому специалисту за добросовестный, качественный труд, за преданность профессии железнодорожника, за то, что в эти непростые времена для CFM не покинули ее. За все это низкий поклон заслуживают не только джурджулештские железнодорожники, но и весь коллектив Молдавской стальной магистрали.

Лилиана НИКИФОРОВА



Хотя все основные мероприятия по текущему содержанию, ремонту зданий и сооружений традиционно приходятся на лето, работы строителям хватает круглый год. Этот небольшой коллектив успешно решает задачи под руководством Марины ГЕРГИ, умелого организатора, привыкшего работать по максимуму и обладающего замечательной способностью передавать свое стремление к красоте и порядку на объектах СФМ своим подчиненным.

Уходящий год для дистанции был нелегким. С учетом финансового состояния дороги, ремонтные работы велись там, где это было наиболее необходимо. Отремонтированы

ЗДАНИЯ И СООРУЖЕНИЯ СТАНОВЯТСЯ КРАШЕ

На первом месте — качество

Кишиневская дистанция администрирования зданий и сооружений (НГЧИ) — подразделение Молдавской железной дороги, на которое возложено осуществление мер по сохранности и предупреждению преждевременного износа находящихся на ее балансе зданий и сооружений.

кровли в помещениях столичного локомотивного депо и Басарабьяского вагонного депо. Занимались строители капитальным ремонтом станции Дрокия. Привели в порядок здание маневрового поста станции Бельцы-Слобозия, технической конторы. Приступили к ремонту зданий и сооружений по станции Этулия. Велись работы по текущему содержанию зданий на железнодорожном узле Унгены. Произведен ремонт системы отопления Унгенского участка электроснабжения. Выполнены работы по ремонту крыши вокзала станции Кишинев. Особенно много работ было

сделано по приведению в технически исправное состояние котельной железнодорожного узла Бельцы, которая была в мае текущего года передана на обслуживание НГЧИ для подготовки к отопительному сезону 2019-2020 гг. Большая работа была проведена по благоустройству территории Кишиневского пассажирского вагонного депо в связи с реорганизацией этого предприятия.

По итогам 2019 года Марин Герги с удовлетворением отметил лучших. Среди них — начальник Окницкого прорабского участка Сергей Ткач, начальник Бельцкого прорабского уча-

стка Вячеслав Предиус, прораб Кишиневского участка Борис Кулик, бригадир участка Марина Ротарь, Алексей Капацина. На Басарабьяском прорабском участке хорошо трудится молодой специалист прораб Артем Карабджак.

На 2020 год рабочая папка Марина Герги полна рабочих планов. Будут продолжены работы по ремонту кровли Басарабьяского вагонного рефрижераторного депо, Кишиневского и Бельцкого локомотивного депо. Есть решение о производстве внутреннего ремонта здания вокзала Бельцы-Слобозия и ряд др. Бельцкую уз-



Марин ГЕРГИ,
начальник НГЧИ:

— В канун Нового года хочу пожелать всем железнодорожникам хороших объемов грузовых и пассажирских перевозок, чтобы строители имели финансовую возможность сделать нашу магистраль еще лучше и красивее!

Желаю всем добра и благополучия!

ловую котельную также ждут в наступающем году добрые перемены. Не один год начальник НГЧИ вынашивает идею привести в порядок базу отдыха железнодорожников «Fero-viarul» в Вадул-луй-Водэ. Руки, как говорится, до нее доходят, а вот с финансированием работ пока не получается.

Ирина КРАЕВСКАЯ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ УНГЕНЫ: *хроника уходящего года*

Рабочий ритм пограничной

Наступающий 2020 год для железнодорожного узла Унгены юбилейный. Его коллектив будет торжественно отмечать очередную историческую веху — 145-летие открытия железнодорожного движения на участке Кишинев—Корнешты—Унгены. Оно было открыто в далеком 1875 году для прямого сообщения с Румынией. Примечательно, что путь широкой колеи, для более удобного сообщения, был проложен по территории Румынии до города Яссы.



Для того чтобы пассажирские и грузовые поезда могли проехать в Румынию и далее в Европу, прямо на территории железнодорожного вокзала осуществляется перестановка колесных пар на оборудованной площадке, обслуживаемой специальной техникой. Подобная технологическая особенность станции Унгены уникальна, единственная в своем роде на Молдавской железной дороге — здесь «встречаются» две колеи — восточная и западноевропейская и благодаря умению местных железнодорожников момент этой встречи практически незаметен ни для пассажирских, ни для грузовых составов. Поезда плавно переходят с одной колеи на другую и следуют далее по своим маршрутам.

Название станции Унгены одноименное с названием пограничного города Унгены. Это небольшой уютный, чистый, утопающий в зелени приграничный город на реке Прут. Совсем еще недавно по историческим меркам он был закрытым городом. Въезд был возможен только по спецпропускам. Даже на пляж в Унгенах попасть можно было только с паспортом. Об этом хорошо помнят старожилы города. Молодежи неведомы подобные ограничения. Для них — железнодорожная станция Унгены — ворота в Европу. Точно неизвестно, откуда произошло название Унген, история которых насчитывает более 600 лет. Существует две версии. Название Унгюл (Угол), это оригинальное название города, связанное с географическим расположением

Молдовы трудится замечательный коллектив железнодорожной станции Унгены под руководством профессионала и умелого организатора Сергея ДИМИТРАКИ. Каждый из них гордится своей профессией и

ны трудятся как уже заслуженные работники, имеющие весомый трудовой стаж, так и молодые, которые недавно пришли на эту работу, но уже сумели зарекомендовать себя добросовестными и высококвалифици-

профессиональный потенциал молодых движенцев — Павлук Н.Г., агента по передаче грузов, и Кышлару Н.П., дежурного по станции Унгень.

Унгенские движенцы находятся в постоянном поиске новых возможностей повышения качественных и количественных показателей. И здесь у них широкое поле деятельности в плане дальнейшего усовершенствования уже отработанных технологий, связанных с увеличением объемов перевозок. По итогам 11 месяцев 2019 года погрузка в тоннах выполнена на 117,1%; план по отправлению вагонов — на 109,9%; с заданием по перестановке грузовых вагонов справились также успешно — 156,0%.

Умение работать хорошо — отличительная особенность унгенских железнодорожников. Приграничное положение обязывает коллектив к особой ответственности: от четкой работы каждого зависит непрерывное и безопасное движение поездов между двумя государствами.

Нужно постоянно быть предельно собранными, внимательными к сообщениям смежных служб — как с нашей стороны, так и с соседней.

Наступающий 2020 год коллектив станции Унгены ждет с предчувствием добрых перемен на Государственном предприятии «Железная дорога Молдовы», с надеждой на увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок и повышение заработной платы.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Редакция благодарит автора присланного снимка



Коллектив станции Унгень

ки украли дочь. В результате погони, устроенной отцом девушки, турок настigli у переправы через реку Прут и вынудили ее из плена. В честь этого боярин решил на том месте построить трактир. При строительстве, когда рыли землю под фундамент, находили в большом количестве копыта овец, которые тогда еще называли унгь (рум. unghie). Потому построенный трактир стал называться «Ханул унгийлор». Именно от него по легенде и пошло название этого населенного пункта. В дальнейшем в результате трансформации с 1587 по 1643 гг. Унгюл становится Унгень.

Вот в таком живописном и исторически богатом месте

считает труд движенца одним из важнейших, помогающих людям в передвижении между городами и странами. От слаженной работы этих людей зависит безопасность на вверенном им участке.

2019 год для коллектива станции Унгень прошел как обычный год, в течение которого работники станции выполняли свои служебные обязанности и решали задачи, которые им ставили.

Как и много лет подряд, в 2019 году не было допущено ни одного случая нарушения безопасности движения поездов, в полной мере обеспечивалась сохранность перевозимых грузов. В коллективе пограничной железнодорожной станции Унге-



Сергей ДИМИТРАКИ,
начальник станции
Унгены:

— Уважаемые коллеги, сердечно поздравляю вас с наступающим Новым годом! Желаю, чтобы вы чувствовали себя уверенно, спокойно и стабильно. Пусть будут здоровы ваши близкие и родные люди. Счастья, позитива, добра и успеха в новом 2020 году!

рованными специалистами. Коллектив станции можно смело назвать сложившимся и дружным. Новых людей, которые приходят работать на железную дорогу, принимают как в одну большую семью, им передают опыт специалисты со стажем, которым не безразлично, кто завтра примет трудовую эстафету у ветеранов транспорта.

Большой вклад в общий успех внесли опытные, высококвалифицированные специалисты — такие, как Скрипник С.Ф., заместитель начальника станции по грузовой и коммерческой работе; Немцану Ф.И., бригадир ПКО; Вифор А.Г. и Моргоц С.Г., маневровые диспетчеры. По итогам уходящего года руководство станции отмечает и