

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ



nr.3 (5995) 14 февраля 2020 г.

Газета выходит
с 1 мая 1941 г.



www.cfm.md; www.railway.md



www.facebook.com/Calea-Ferata-din-Moldova



■ БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ — ВОПРОС ОСОБОЙ ВАЖНОСТИ

Безопасность движения — не просто обязательное условие деятельности коллектива Молдавской железной дороги, а профессиональный закон каждого ее работника, общая, коллективная задача, от выполнения которой зависит сохранение жизни и здоровья людей, грузов, подвижного состава и объектов инфраструктуры. За своевременным выявлением факторов риска, обеспечением необходимого уровня надежности зорко следит коллектив службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий CFM во главе с ее руководителем Виктором СОФИЙСКИМ.

На эту службу возложено осуществление контроля за соблюдением требований, обеспечивающих безаварийную работу железнодорожного транспорта. Ревизоры проводят технические ревизии, проверки, расследуют случаи транспортных происшествий, анализируют состояние безопасности движения поездов. Их указания для железнодорожников являются законом. О работе подведомственного коллектива редакции рассказал в беседе Виктор СОФИЙСКИЙ, подвел итоги 2019 года и января 2020 года, назвал службы, «лидирующие» в списке допустивших нарушения технических и технологических норм в эксплуатационной деятельности.

Итогом совместной работы должна быть БЕЗАВАРИЙНОСТЬ

Виктор Иванович, проанализируйте, пожалуйста, ситуацию с обеспечением безопасности движения на Молдавской железной дороге.

— Прежде чем назвать цифры допущенных нарушений, отмечу, что любые, даже самые незначительные, на первый взгляд, недоработки и ошибки приводят к нежелательным последствиям в процессе организации движения на железнодорожном транспорте. Как показывают анализ и разборы происшедших случаев нарушения безопасности, они чаще всего являются следствием не единичной ошибки или разового отступления от действующих правил. Обычно безопасность нарушается при сочетании нескольких ошибочных действий и упущений в работе специалистов, связанных с организацией грузового и пассажирского движения поездов.

В течение 2019 года на ГП «Железная дорога Молдовы» было допущено 99 случаев транспортных происшествий против 153 за аналогичный период 2018 года. По-прежнему «лидирует» в годовых данных служба тяги — 88 транспортных происшествий против 137 за аналогичный период 2018 года. В списке допустивших нарушения в обеспечении безопасности движения поездов также службы: сигнализации и связи (1/1), пути (4/4), движения (1/5), пассажирских перевозок (1/0) и вагонного хозяйства (4/6). В январе 2020 года на дороге было допущено 10 случаев транспортных происшествий.

Да, похоже, позиции неблагоприятного хозяйства в вопросах безопасности движения коллектив службы тяги прочно удерживает...

— К сожалению, это так. Наименее часто происходит порча локомотивов с требованием вспомогательного ТЭ в грузовых и пассажирских поездах. Зафиксированы также случаи проезда запрещающего сигнала, взрез стрелки, сход подвижного состава при маневровых



Пусть дольше длится бег отремонтированного вагона

Службу вагонного хозяйства Молдавской железной дороги возглавляет Виктор ГУТОВСКИЙ. Опытный железнодорожник координирует работу подведомственного коллектива, основная задача которого — обеспечение гарантированно безаварийного движения поездов на всех участках технического обслуживания Молдавской железной дороги.

Это крупное структурное подразделение, в состав которого входят три основных вагонных депо. Два вагонных депо ВЧД-2 и ВЧД-4 находятся на юге дороги — на станции Басарабья, ВЧД-3 — северный филиал службы. На их производственных позициях выполняется ремонт всех типов грузовых вагонов. Основным объемом работ связан с плановым текущим и капитальным ремонтом. В деповах цехах выполняются и капитальные ремонты с продлением срока эксплуатации вагонов. Каждое депо имеет свою специализацию.

Для бесперебойной эксплуатации вагонного парка CFM и содержания его в технически исправном рабочем состоянии руководством магистрали утверждена четкая система технического обслужи-

вания и ремонта вагонов. За период с 3 по 7 февраля текущего года с депоовского и капитального ремонта из цехов депо вышло 25 вагонов, из которых 7 — приватных. Это были фитинговые платформы, полувагоны и пр. За период с 3 по 9 февраля 2020 года через ремонтные позиции вагонных депо дороги, через ПТО Басарабья, ПТО Бельцы, ПТО Окница, ПТО Берешты, ПТО Кишинев после текущего ремонта в рабочий строй вернулись 100 вагонов. На текущую неделю в планах депоовской и капитальный ремонт 30 вагонов.

Для пункта перестановки вагонов (ППВ Унгены) в целях экономии денежных средств руководством дороги было принято решение об изъятии колесных пар пассажирских тележек с истекшим сроком эксплуатации и переформировании их под колесные пары гру-

зовых вагонов колеи 1435 мм. Из Кишинева в Унгены был направлен кран на автомобильном ходу. Работники ПТО Берешты и базы отстоя пассажирских поездов выкатывали из-под этих тележек колеса — всего 60 колес, и с помощью крана погрузили их в три полувагона. Они прибыли в ВЧД Бельцы, где с них снимут пассажирские буксы и переформируют в буксы для грузовых поездов. В результате увеличится количество вагонов до ста единиц под перестановку на ППВ в Унгенах. Причем не за счет приобретения дорогостоящих колес (стоимость одного нового — порядка полутора тысяч долларов), а за счет профессионального умения вагонных дел мастеров Молдавской магистрали.

Ирина КРАЕВСКАЯ

передвижениях. Все допущенные транспортные происшествия, как правило, объединяет халатное отношение отдельных участников перевозочного процесса к исполнению своих должностных обязанностей и отсутствие системы профилактики нарушений. Ведь в вопросах, связанных с безопасностью движения, необходимо действовать с опережением, идти на шаг вперед, уметь при производстве ремонтных работ и визуальной проверки техники предвидеть возможные риски в пути следования и устранять их, не дожидаясь происшествия. Руководством дороги поставлена задача: принять все меры по улучшению качества проводимых ремонтов тягового подвижного состава и особое внимание уделить противопожарному состоянию тягового подвижного состава.

Как те, кого вы проверяете, относятся к ревизорам? Бывают ли сложности, недопонимание?

— Прежде всего, мы делаем общее дело. Каждый из железнодорожников заинтересован в безопасности движения поездов, в своевременной доставке груза и пассажиров. И если ревизор находит какую-то недоработку, это расценивается как помощь, как возможность устранить неисправность до того как наступили какие-то серьезные последствия. Лучшее — устранить ошибку, чем повторять ее. Главная задача ревизоров — профилактика нарушений безопасности движения. Разрабатывая организационные и технические мероприятия по предупреждению случаев брака в поездной и маневровой работе, мы на шаг опережаем возможные нарушения.

Что чаще всего, по Вашему мнению, приводит к нарушениям?

— Одна из причин нарушения безопасности движения — неисправность технического средства, оборудования и т.д. Однако знания и профессиона-

Продолжение на стр.2



В состав службы движения входят 78 железнодорожных станций; открытых для выполнения грузовых операций — 54 станции.

Среди линейных станций Молдавской железной дороги стабильно высокими производственными результатами отличается коллектив станции Братушаны, который возглавляет Михаил ЯКИМ. Коллектив станции ежегодно демонстрирует положительную динамику по основным эксплуатационным показателям. За прошлый год погрузка превысила 4 тысячи вагонов, а это порядка 300 тысяч тонн различных грузов; выгрузка превысила тысячу вагонов. Результативно потрудился коллектив станции и в январе текущего года. Погрузка составила 553 вагонов, выгрузка — более 128 вагонов. Станция Братушаны 3 класса, открыта только для грузового движения. Положительной динамики удалось достичь благодаря укреплению сотрудничества с клиентами и слаженной работе всего коллектива.

Доступность услуг и оперативность работы движущихся — ключевые составляющие успеха коллектива станции Братушаны, уверен ДС Михаил Леонидович Яким. Со станцией успешно взаимодействуют десятки компаний севера Молдовы. Появляются и новые клиенты. Клиентоориентированность, по мнению начальника станции, предполагает создание максимально удобных условий для грузоотправителей и грузополучателей. Все вопросы по организации перевозок здесь решаются оперативно и качественно с экономическими агентами, которых привлекают качество обслуживания на фронтах погрузки и выгрузки в зоне ответственности станции Братушаны. Все вместе это создает комфортные условия для работы коммерсантов и способствует ежегодному увеличению объемов грузовых операций.

Стабильными объемами обеспечивают давние и надеж-

■ ЛУЧШИЕ СТАНЦИИ МОЛДАВСКОЙ МАГИСТРАЛИ

Движенцы — дирижеры на железной дороге. Под их руководством работают специалисты всех служб CFM: путейцы, вагонники, локомотивные бригады и др. По их командам организуется движение поездов и локомотивов, принимаются и отправляются поезда, производится маневровая и грузовая работа на станциях. Трудятся движенцы на больших и маленьких станциях Молдавской железной дороги. Они работают для того, чтобы наши клиенты, экономические агенты, чувствовали себя комфортно, отправляя свои грузы и принимая их в процессе коммерческой деятельности.



Михаил ЯКИМ, начальник станции Братушаны



Единой командой

ные клиенты станции Братушаны, в числе которых — карьер Шаптебань, “Rusagro-Prim”, “Crown”, “Agro-Nova”, “Monifigroup”, “Agrocenter EuroChem”, “Prestigiu-market”, “Transfer-Imrex”, “Agrostoc”, “Bioprotect”, “Corsac” и др.

Когда речь идет о деятельности коллектива, главной составляющей достижений положительных результатов следует считать не наличие успешных бизнес-компаний в регионе. Путь к успеху проложен коллективом станции Братушаны, специалистами всего технологического комплекса, железнодорожниками всех профессий и специальностей, вкладывающими душу в свою ежедневную работу.

Трудятся здесь 10 человек.

Коллектив небольшой, но дружный. Каждый, как звено единого механизма, выполняет должностные обязанности добросовестно и профессионально. Например, за грамотное управление движением поездов отвечают дежурные по станции — ДСП Руссу Константин Федорович и Яким Ольга Ивановна. На дежурном по станции — большая ответственность руководителя смены: нужно обеспечить прием, отправку поездов, внимательно следить за маневровыми передвижениями на путях, формированием и расформированием составов и т.д. От их профессионализма зависит своевременное выполнение плана перевозок. Поэтому все без исключения движенцы трудятся с полной отдачей, собра-

ны и сосредоточены на выполнении заданных объемов.

Результаты работы дежурного по станции зависят от всего коллектива. Вот почему важно уметь правильно руководить сменой, давать работникам четкие и ясные приказы, бдительно следить за их работой, контролировать ее, предвидеть возможные упущения и не допускать их.

Все знания и опыт коллектив станции Братушаны направляет на то, чтобы обеспечить соблюдение графика движения и плана формирования в строгом соответствии и не в ущерб безопасности движения — главному закону транспорта. Отлично справляются со своими профессиональными обязанностями составители поездов Дмит-

рий Видайко и Владимир Сытник, приемосдатчики Виктория Русановская и Наталья Вдович, товарный кассир Арина Кислин.

В беседе с ДС Михаилом Яким выяснилось, что он — потомственный железнодорожник. Отец работал путейцем, много рассказывал о железной дороге, одобрял интерес сына к стальной машине. Сверстники Михаила из села Паркова играли во дворах, а он пропадал в живописном сельском местечке, с которого хорошо видна была железная дорога и проходящие по ней поезда. Так Молдавская магистраль для Михаила Якима стала местом, где он впоследствии реализовал свой потенциал, обрел надежную команду единомышленников, болеющих за общее дело, а также встретил вторую половину, которая также работает на станции Братушаны. Успешно закончил Михаил Леонидович железнодорожный техникум в Бельцах, проработал 14 лет старшим осмотрщиком вагонов; потом 4 года — стрелочником и вот уже 11 лет возглавляет станцию Братушаны. По профессиональным стопам родителей пошла и дочь Ирина: работает дежурной по станции Бельцы-город, зять тоже железнодорожник, ревизор движения. Сын избрал для себя другой путь — стал музыкантом. У супругов Яким три внука, два от дочки и один от сына. Продолжится ли эта замечательная трудовая железнодорожная династия — покажет время.

Сегодня немногочисленный коллектив станции Братушаны достойно несет свою трудовую вахту. ДС Михаил Яким уверен, что воплотить в жизнь все планы возможно только совместным трудом, когда все четко понимают свою задачу и строго ее выполняют. Главная мечта коллектива станции — чтобы нынешние вахтанты места были заняты профессионалами, болеющими за железную дорогу.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА

■ БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ — ВОПРОС ОСОБОЙ ВАЖНОСТИ

► Продолжение со стр. 1

лизм специалистов, конечно же, в большинстве случаев могли бы исправить возникшую трудность и не допустить случая транспортного происшествия. Чем выше уровень профессионального мастерства железнодорожников, тем меньше они допускают нарушений безопасности движения.

По большому счету, в вопросах обеспечения безопасности движения все факторы играют важную роль: и машина, и человек, и организация технологических процессов.

— Конечно. Сегодня на первый план вышла необходимость проведения профилактической работы с людьми как с непосредственными участниками перевозочного процесса. И заключается она не только в осуществлении контрольных функций за выполнением персоналом своих должностных обязанностей, но и в воспитании чувства ответственности и нетерпимости к нарушениям норм безопасности движения. Самые действенные профилактические меры нарушений безопасности движения — это своевременное выявление проблем и их решение. Анализ свидетель-

ствует о том, что причина большинства транспортных происшествий кроется не в «опасном» состоянии технических средств, а на 75 % в «опасном» поведении непосредственных участников перевозочных процессов.

Виктор Иванович, большая ответственность за состояние безопасности движения лежит не только на непосредственных исполнителях. Огромная роль отводится командирам среднего звена, руководителям структурных подразделений.

— Я бы даже сказал, что на начальниках филиалов лежит основной груз ответственности за состояние дел в коллективе, за результаты работы по обеспечению безопасности движения. Не редки случаи, к сожалению, когда руководители, видя явные нарушения, прошли мимо, не заметили возможную угрозу безопасности движения, тем самым «поощрив» нарушителя, показав тем самым, даже не желая того, что можно и дальше так «работать». Как ни в какой другой работе, в деле профилактики аварийности не должно быть формализма по всей вертикали железнодорожной иерархии. В отчетах, на бумаге порой все гладко выглядит, а на деле нет контроля, нет порядка и нет результата. Мериллом может быть только одно: безаварийное движение на транспортных полигонах Мол-

давской железной дороги и за ее пределами.

Понятно, транспортные происшествия относятся, так сказать, к тяжелой отчетности в обеспечении безопасности движения. Ревизоры в процессе постоянных проверок фиксируют и факты нарушений должностных инструкций при выполнении служебных обязанностей работниками.

— И их, к сожалению, немало. Кто-то что-то не дописал при оформлении документов, кто-то упустил важный момент в обслуживании устройств, другой не докрутил нужную гайку и т.д. В каждом структурном подразделении дороги имеются примеры халатности в обеспечении перевозочного процесса. Конечно, это очень нелегкая задача — добиться безупречного выполнения служебных обязанностей на каждом рабочем месте. Но лишь тогда стальная магистраль будет внушать доверие, когда железнодорожники все работы будут проводить на высоком профессиональном уровне, в соответствии с требованиями сегодняшнего дня. То есть с соблюдением всех норм, правил и инструкций.

Один из актуальных вопросов службы безопасности движения — случаи столкновения подвижного состава с автотранспортом и наезды на людей.

— За анализируемый период произошло 8 случаев столкновения с автотранспортом на переездах, при которых пост-

радали пять человек, из них два случая с летальным исходом. Надо отметить, что все случаи столкновения на железнодорожных переездах связаны с нарушениями водителями правил проезда через железнодорожные пути. Бывали и случаи наезда на скот в сельской местности. Нахождение скота на железной дороге также может привести к тяжелым последствиям, несет угрозу безопасности движения.

По итогам 2019 года зафиксировано 12 случаев наезда подвижного состава на людей. Основная причина ЧП — беспечность граждан, которые не соблюдают элементарные правила безопасности: переходят пути в неположенном месте, в состоянии алкогольного опьянения. Случались происшествия, когда переходившие железную дорогу слушали музыку в наушниках, пользовались мобильным телефоном и т.д.

Как можно изменить ситуацию?

— Регулярно проводить разъяснительную работу среди населения, в школах. Рассказывать о правилах нахождения на железнодорожных путях. Говорить о том, что железная дорога — зона повышенной опасности, где участники движения должны быть предельно внимательными и ответственными за свою безопасность и безопасность окружающих. Пока других, более действенных способов, к сожалению, не придумали.

Беседовала
Ирина КРАЕВСКАЯ

■ ОХРАНА ЗДОРОВЬЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ ТРУДА

Прошли занятия по актуальным темам

Служба защиты и предупреждения ГП «Железная дорога Молдовы» провела занятия с руководителями рабочих мест, специалистами и представителями работников на Бельцком железнодорожном узле, согласно ст.17 п.7 Закона 186 «Об охране здоровья и безопасности труда» и в соответствии с Приказом № 240. В настоящем приказе оговорен состав комиссии, темы для обсуждения. Проверка полученных знаний осуществлялась по билетам.

В ходе занятий были затронуты: Трудовой кодекс РМ, закон 186, Положение о расследовании несчастных случаев на производстве, Система управления охраной здоровья и безопасностью труда на ГП «ЖДМ», электробезопасность. Также слушателям было показано несколько тематических видеофильмов. Всего за два дня аттестованы 119 человек.

Штефан БУГА,
начальник службы защиты и предупреждения CFM



■ ТВОИ ЛЮДИ, МАГИСТРАЛЬ

Семейной трудовой 203 династии Чуй — года

За почти 150 лет своей истории железная дорога Молдовы зарекомендовала себя не только флагманом транспортной отрасли, надежным партнером для миллионов пассажиров и экономических агентов, но и настоящей кузницей высококвалифицированных кадров, золотой фонд которых составляют семейные трудовые династии железнодорожников. Одной из них — самых известных на CFM — является семейная династия ЧУЙ. В ее состав входят локомотивщики и вагонники, путейцы и пассажирники. Трудовой стаж семейной династии железнодорожников Чуй составляет 203 года.

Основоположником семейной династии железнодорожников стал 16-летний Павел Чуй, который в послевоенном 1945-м начал свой трудовой путь кочегаром паровозного депо станции Кишинев. Романтичная душа юного Павла стремилась к совершенству, к дальним путешествиям. Парень стал изучать науку и познавать тонкости специальности машиниста. Вначале работал помощником машиниста паровоза, затем — помощником машиниста тепловоза. Вскоре освоил железнодорожную специальность машиниста и получил право водить поезд.

У контроллера тепловоза машинист столичного локомотивного депо Павел Васильевич Чуй простоял 22 года. За это время исколесил просторы необъятной по тем временам страны. Получив право выйти на заслуженный отдых, он еще 15 лет продолжал трудиться машинистом компрессорной установки в ТЧ-1.

За 54 года работы в столичном локомотивном депо П.В.Чуй по праву заслужил уважение коллектива и высокую оценку своего труда со стороны администрации CFM. За долгие годы и безупречный труд машинист тепловоза П.В.Чуй неоднократно был поощрен руко-

где и проработала первые 8 лет; остальные 40 лет — на железной дороге Молдовы. В столичное вагонное депо она пришла в далеком, еще опаленном пламенем войны 1944 году. Работала проводником пассажирских вагонов и машинистом компрессорной установки.

Долголетний безупречный труд ее был высоко оценен руководством железной дороги Молдовы и столичного вагонного депо и неоднократно поощрен. За ратный труд в годы Великой Отечественной войны Клавдия Григорьевна Чуй была награждена медалями «За Победу над Германией», другими памятными медалями. Участница трудового фронта, преодолевшая испытания лихолетья военного тыла, ветеран железнодорожного транспорта РМ Клавдия Григорьевна Чуй оказалась долгожительницей: до 100 лет всего лишь два года не дожила, к сожалению.

Единственный сын супругов Чуй — Владимир — стал продолжателем семейной трудовой династии. Награжденный в 2014 году высшей профессиональной наградой, Знаком «Почетный железнодорожник», Владимир Павлович Чуй, который недавно отметил прекрасный юбилейный день рождения и посвятил CFM, а точнее — ТЧ-1, более полувека своей жизни, успешно трудится и ныне в депо старшим мастером по ремонту тягового подвижного состава.

А начинал 17-летний Володя свою трудовую деятельность на железнодорожном транспорте Молдовы в столичном локомотивном депо 53 года тому назад слесарем-электриком. Два года спустя стал мастером цехов ТО-2 и ТО-3 по ремонту тепловозов и дизель-поездов. Затем 7 лет работал старшим мастером цеха ремонта. Последующие несколько лет Владимир Павлович Чуй выполнял ответственные обязанности заместителя начальника Кишиневского локомотивного депо по ремонту; еще несколько лет — заместителя начальника этого же депо по эксплуатации нового и модернизированного подвижного состава. В.П.Чуй, в нынешней своей должности старшего мастера по ремонту тягового подвижного состава, как, впрочем, и во всех предыдущих ипостасях, пользуется заслуженным уважением и авторитетом у коллег и подчиненных депо. А заслужил он такое отношение по праву, как высококвалифицированный специалист, трудолюбивый и исполнительный человек.

В.П.Чуй обладает хорошими организаторскими способностями и умеет мобилизовать коллектив цеха ремонта тягового

подвижного состава на выполнение поставленных задач — плановых и внеплановых ремонтов. Особое внимание ветеран ТЧ-1 Владимир Павлович Чуй уделяет качеству ремонта локомотивов.

...В начале своего жизненного пути Владимир Чуй последовал примеру родителей не только при выборе профессии, но и спутницы жизни: его избранница должна была разделять его интересы, продолжить семейное дело. И выбор был сделан правильно! Супруги Чуй — Лидия Михайловна и Вла-

реведен в столичное локомотивное депо и стал трудиться слесарем по ремонту топливной аппаратуры. Спустя 6 лет Александр Чуй был назначен на должность инженера-технолога технического отдела ТЧ-1, а еще через два года — мастером цеха ТО-2 столичного локомотивного депо. Руководство ГП «Железная дорога Молдовы» по достоинству оценило ответственность и компетентность молодого специалиста — представителя династии Чуй — и перевело его в службу локомотивного хозяйства CFM. Там ему были доверены должности инженера 1-й катего-



Молодое поколение династии Чуй: Александр Владимирович, начальник локомотивного депо Кишинев, с супругой Ольгой Валерьевной, сотрудницей Управления CFM, и 3-месячным сыном Дмитрием

Семейную династию Чуй пополнила 16 лет тому назад и Алла Владимировна — жена Валентина Владимировича Чуй, которая трудится в управлении CFM.

...Семейные династии — гордость железной дороги Молдовы. Достойное место среди них занимает и трудовая династия Чуй. Ее представители по праву гордятся славной историей и пройденным доблестным трудовым путем. А новые поколения семейной династии Чуй с каждым годом способствуют все более интенсивному разрастанию семейного генеалогического древа.

Лилиана НИКИФОРОВА

Фото из семейного архива



Свое достойное место фотографии представителей железнодорожной династии Чуй нашли на отдельном стенде, выставленном в музее CFM

димир Павлович — вырастили и воспитали двух прекрасных сыновей: Валентина и Александра. Оба закончили ДИИТ. Сыновья получили достойный пример для подражания не только от отца, но и от матери: Лидия Михайловна — железнодорожница с 44-летним трудовым стажем — ныне работает диспетчером службы материально-технического обеспечения CFM. А начинала свою трудовую деятельность в столичной дистанции пути: работала инженером ТО, затем начальником технического отдела ПЧ-1. Последние 12 лет трудится в службе МТО.

В столичную дистанцию пути, по стопам матери, пришел 17 лет назад и младший сын супругов Чуй — Александр, начав путь в профессию монтером пути. Через три месяца был пе-

рии, ведущего инженера, начальника службы локомотивного хозяйства. После пяти лет работы в службе локомотивного хозяйства CFM Александр Владимирович Чуй был назначен начальником столичного локомотивного депо, в должности которого трудится уже два года. Молодой, энергичный, технически грамотный специалист, инициативный и целеустремленный руководитель ТЧ-1 — требователен к себе и подчиненным. Постоянно повышает свое профессиональное мастерство. Александр Владимирович Чуй — не только перспективный руководитель, но и хороший семьянин: муж и отец. Вместе с женой Ольгой Валерьевной, которая трудится в управлении CFM, они воспитывают очаровательного трехмесячного сына Дмитрия.

Коллектив Унгенского сетевого района выражает искренние соболезнования начальнику сетевого района Мединскому Евгению по поводу ухода из жизни отца

Дмитрия МЕДИНСКОГО,
бывшего работника МЧ.
Пусть земля ему будет пухом.

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электрооборудования выражают глубокое соболезнование начальнику Унгенского сетевого района Евгению Мединскому в связи с преждевременной кончиной

ОТЦА



Супруги Чуй — Лидия Михайловна и Владимир Павлович — в день 40-летия семейного тандема

водством ГП «Железная дорога Молдовы» и ТЧ-1.

Ветеран железнодорожного транспорта щедро делился своим богатым опытом работы с молодыми: кочегарами, помощниками машинистов и машинистами; принимал активное участие в общественной жизни коллектива депо. Столичные локомотивщики гордятся и чтят память своего коллеги, к сожалению, ушедшего в мир иной. П.В.Чуй был удостоен высоких государственных наград: медали «Ветеран труда», его имя было занесено в «Золотую Книгу Почета» МССР; неоднократно горожане избирали его депутатом районного и городского Советов народных депутатов Кишинева. Павел Васильевич вместе с женой вырастили и воспитали прекрасного сына Владимира, который стал продолжателем трудового пути своих родителей.

Клавдия Григорьевна Чуй — супруга Павла Васильевича — потомственная железнодорожница, продолжательница семейной династии, у которой не только родители, бабушки и дедушки, но и братья и сестры, все близкие и дальние родственники, были железнодорожниками — посвятила избранной профессии без малого полвека! Свой трудовой путь 16-летняя Клавдия начинала на стальной магистрали России,



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Администрация ГП «Железная дорога Молдовы» поздравляет с днем рождения начальника службы режима **СОРОЧАН Виктора** и начальника отдела по обработке проездных документов **ТОРПАН Светлану**.

— Желаем вам доброго здоровья, благополучия, больших новых успехов в вашей ответственной профессиональной деятельности на благо CFM.

* * *

Администрация, профсоюзный комитет и коллектив Басарабьского ВЧД-2 поздравляют с 60-летием работницу **БОЕВУ Ольгу Ионовну** и с 40-летием — сварщика **ГЕЦЕЛАР Павла Валерьевича**.

Крепкого здоровья вам,
Прцветания и достатка.
В юбилей желаем вам,
Чтобы жизнь была лишь сладкой.

* * *

Администрация и профком станции Бендеры от всей души поздравляют с ЮБИЛЕЕМ: с 60-летием — **ПОТОРАК Нину Ивановну**, уборщицу; с 70-летием — **БЕЛОКУРОВА Николая Федосьевича**, ДСП 1501 км.

Желаем солнечного света,
Гостей за праздничным столом!
Пусть будет ваша жизнь согрета
Любовью, радостью, теплом!

* * *

Администрация и профсоюзный комитет станции Бэлць-Слобозия поздравляют с юбилейными датами рождения своих коллег: с 50-летием — билетного кассира станции Флорешты **МИХЕЕВ Маргариту Ивановну**; с 60-летием — приемосдатчика груза и багажа станции Реуцел **РУСНАК Нину Ивановну**.

Пусть сердце всегда наполняет любовь
И будет душа молодою всегда,
Мгновения радуют вас вновь и вновь,
Лишь нежность и счастье подарят года!

* * *

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **ЧОБАН Георгия Степановича**, электромонтера ЭЧС-Унгены; с днем рождения — **КОМАНДА Вадима Анатольевича**, водителя ЭЧС-Унгены, и **ЧЕРЕТЯНУ Георгия Николаевича**, электромеханика ЭЧС-Унгены.

Что в день рожденья пожелать?
Любить, надеяться, мечтать.
Пусть добрый ангел жизнь хранит
От неудач и от обид.

* * *

Администрация и профком локомотивного депо Бельцы поздравляют с ЮБИЛЕЕМ: с 60-летием — **ВЫЛКУ С.Д.**, машиниста, и **ТИХИЙ А.В.**, председателя профкома; с 55-летием — **РОБУ В.Г.**, машиниста; с 50-

летием — **ЦУРКАН А.В.**, машиниста.

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

* * *

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьского локомотивного депо от всего сердца поздравляют своих юбиляров с прекрасными датами: с 60-летием — **БИХОЛ Георгия Дмитриевича**, помощника машиниста, и с 30-летием — **ЯБАНЖИ Дмитрия Ивановича**, слесаря депо.

— Желаем вам крепкого здоровья, удачи на жизненном пути и семейного благополучия.

* * *

Коллектив, администрация и профсоюзный комитет Басарабьской дистанции электроснабжения поздравляют с 25-летием **ХУДЗИНСКОГО Алексея Владимировича**, и.о. электро-механика участка Басарабьского района электроснабжения.

Желаем в день рождения успеха,
Энергии, здоровья, доброты,
Событий интересных, дружбы,
И наяву исполненной мечты!

* * *

Совет ветеранов железнодорожного узла ст.Бельцы-Слобозия тепло и сердечно поздравляет с прекрасным ЮБИЛЕЕМ — 75-летием — **СЕМЕНКО Людмилу Федоровну**.

— Желаем дорогой имениннице крепкого здоровья, долгих лет, благополучия, радости и достатка!

ГОРДИМСЯ ИСТОРИЕЙ ПРЕДПРИЯТИЯ

Туристов привлекает старинное здание на улице Влайку Пъркэлаб

Без малого 80 лет в старинном здании Кишинева, что на улице Влайку Пъркэлаб, 48, располагается головной офис Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы». Заботливо установленная мемориальная табличка напоминает жителям и гостям столицы о том, что это памятник архитектуры Молдовы конца XIX века, в котором в те далекие годы располагался Окружной суд.



Здание было построено в 1887 году по проекту нашего именитого земляка — великого зодчего современности Александра Бернардацци. Александр Иосифович на протяжении 30 лет был главным архитектором Кишинева.

Главное здание молдавских железнодорожников, где сегодня располагается администрация CFM, поистине украшает столицу. Всегда в хорошем внешнем состоянии, постоянно обновляется и от этого становится еще краше и привлекательнее, в том числе и для многочисленных гостей радушной и хлебосольной Молдовы.

На этой фотографии — группа улыбающихся туристов из Европы (Германия-Нидерланды), которые после увлекательного рассказа экскурсовода с удовольствием отнеслись к предложению сфотографироваться на фоне бывшего здания Окружного суда, окутанного многочисленными легендами о нашем бунтаре-земляке Григории Котовском. Еще больше воодушевились они, узнав, что снимок будет напечатан в профессиональной газете железнодорожников Молдовы.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото автора

О ТОМ, ЧТО ВОЛНУЕТ

Вирс, который держит мир в напряжении

О мерах личной профилактики для населения и работающего персонала, а также для людей, выезжающих в страны, неблагополучные по заболеваемости новой коронавирусной инфекцией

Коронавирусы (лат. Coronaviridae) — семейство, включающее на январь 2020 года 40 видов РНК-содержащих вирусов, объединенных в два подсемейства, которые поражают человека и животных. Название связано со строением вируса, шиповидные отростки которого напоминают корону.

К коронавирусу относятся и вирус 2019-nCoV, ответственный за вспышку пневмонии нового типа в 2019—2020 годах. Коронавирусы вызывают заболевания млекопитающих (у кошек, собак, свиней, крупного рогатого скота) и птиц, а также экзотических животных, могут быть инфицированы и морепродукты. Первые коронавирус человека был выделен в 1965 году от больных с острыми респираторными заболеваниями.

Источниками коронавирусных инфекций могут быть больной человек, животные. Возможные механизмы передачи: воздушно-капельный, воздушно-пылевой, фекально-оральный, контактный. Заболеваемость растет зимой и ранней весной. В структуре ОРВИ госпитализированных больных коронавиру-

ная инфекция составляет в среднем 12 %. Иммуитет после перенесенной болезни непродолжительный, как правило, не защищает от реинфекции.

В связи с неблагополучной ситуацией в Азиатском и Европейском регионах, связанной с регистрацией случаев заболе-



вания, вызванных новым коронавирусом, рекомендуется соблюдать меры предосторожности, меры профилактики данного заболевания:

— при планировании поездки за пределы территории республики предварительно уточнить эпидемиологическую обстановку;

— ограничить посещение мест массового скопления людей (рынки, культурно-зрелищные учреждения, а также мес-

та, где продаются животные, морепродукты, экзотические животные);

— ограничить посещение зоопарков и культурно-массовых мероприятий;

— избегать контактов с животными;

— употреблять в пищу только продукты, прошедшие термическую обработку, в том числе и морепродукты;

— использовать средства защиты органов дыхания (маски);

— соблюдать личную гигиену, в том числе мытье рук после посещения мест массового скопления людей и перед приемом пищи;

— своевременно проводить дезинфекционные мероприятия на объектах, в помещениях, где находился или находится больной человек, посуды и других кухонных принадлежностей.

В случае появления таких симптомов заболевания, как повышенная температура тела, респираторные проявления (насморк, кашель, воспаление горла) — не заниматься самолечением, а срочно обратиться к врачу.

Игорь ФЕОФАНОВ,
и.о. главного врача ЦСЭН
Молдавской железной дороги