



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ Молдавия

№ 3 (5765) 29 января 2014 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.



Зима — серьезное испытание

Холод, снег и обледенение вносят свои коррективы в деятельность всех служб Молдавской магистрали. В этот ответственный период функционирования железнодорожного транспорта многое зависит от того, насколько хорошо профессионально подготовлены железнодорожники к этому сезону работы. Ведь зима — это всегда экстремальные погодные условия: сильные ветры, низкие температуры, обильные снегопады, плохая видимость. А значит, особый режим труда. Люди должны четко знать свои функции, понимать правила особой системы безопасности производства при низких температурах. Причем на всех уровнях: от работника, который очищает от снега стрелочный перевод, до его руководителя, который обязан обеспечить ему охрану труда. Во второй половине января труженики магистрали сдали первый зимний экзамен. Его итоги: железная дорога работала без сбоев, поезда шли по расписанию. В понедельник, 27 января т.г., на Дне контроля начальники служб движения, связи, электроснабжения и пути это подтвердили.

Магистраль

Без задержек
 подают работники Бэлцкого локомотивного депо тепловозы под грузовые и пассажирские поезда, следующие северным участком магистрали. Ими также выполняется немалый объем маневровой работы. В том, что техника, значительная часть которой на грани истощения заводского ресурса, продолжает функционировать нормально, снижено количество внеплановых заходов на предприятие, немалая заслуга специалистов, занимающихся ее ремонтом и техническим обслуживанием.

Доверяй, но проверяй
 Регулярно выезжает из Окницы на украинскую пограничную станцию Могилев-Подольский группа, состоящая из агента конторы передач, осмотращика вагонов и работника военизированной охраны. Это позволяет организовывать прием-передачу грузов и подвижного состава так, чтобы и у соседей с Юго-Западной железной дороги не было нареканий, и на нашу магистраль не попадал коммерческий и технический брак. Тем самым удается избежать потерь, которые имели место в былые времена, когда такие выезды не практиковались. На украинской станции нашим специалистам выделено отдельное помещение, сотрудничество носит конструктивный характер.

Столичные энергетик обуздали стихию

Среди железнодорожников Молдавской магистрали, которые успешно выдержали экзамен, устроенный на минувшей неделе природой, были и работники Кишиневской дистанции электроснабжения.

Специалисты ЭЧ-1 под руководством начальника дистанции Игоря Ивановича Томчака действовали четко и слаженно, согласно Оперативному плану работы при сложных метеорологических условиях. Они успешно справились со своей главной задачей — обеспечением бесперебойного электроснабжения устройств СЦБ, связи и других железнодорожных потребителей.

В условиях обледенения электропроводов квалифицированно и оперативно действовали старший электромеханик Александр Линник и электромон-

тер Аурел Шобранецкий Унгеньского района электросетей под руководством начальника сетей Евгения Мединского. Район электросетей Кишинэу, возглавляемый Вячеславом Сариевым, функционировал бесперебойно благодаря хорошей работе электромеханика Тудора Ефремова, электромонтеров Саввы Липкана и Виктора Головецкого, а также электромонтера-водителя Аурела Олару.

Хотя на участке бендерских электросетей, которыми руководит старший электромеханик Георгий Недов, существенных повреждений не было, его специалисты проводили внеочередной ос-

мотр и проверку оборудования. Добросовестно потрудились электромеханик Григорий Бытка, электромонтеры Анатолий Евдокимов, Олег Добровольский, Григорий Карауш.

В связи со сложными метеорологическими условиями к работе и внеплановым осмотрам были привлечены и работники подсобно-вспомогательных цехов ЭЧ-1. Несмотря на нехватку электромонтеров и электромехаников, все-таки удалось за счет хорошей эксплуатации и содержания сетей в весенне-летний период избежать выхода из строя и существенных повреждений линий электропередачи на всем участке обслуживания.

А участок у коллектива столичной дистанции электроснабжения немалый. Протяженность ВЛ-10 кВ — 378,4 км, кабельных линий — 302,5 км, протяженность низковольтных линий ВЛ-0,4 кВ составляет 47,7 км. В дистанции — 145 ТП и КТП, 267 трансформаторов ОМ.



Коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения, который сегодня насчитывает 87 работников, обслуживает 131 постороннего потребителя, 38 железнодорожных потребителей и 143 бытовых потребителя. Специалисты дистанции делают все от них зависящее для того, чтобы обслуживаемые ими устройства в зимний период работали без сбоев, несмотря на капризы природы.

Лилиана НИКИФОРОВА

Связисты действовали профессионально

Обрушившемуся к концу первого месяца наступившего года стихийному бедствию, которое сковало ледяным панцирем природу и технику, специалисты Басарабьесской дистанции сигнализации и связи под руководством Степана Дмитриевича Тырсыну противопоставили организованные, оперативные и профессиональные действия.

боте устройств с 13 случаев до четырех, их продолжительность по сравнению с 2012 г. уменьшилась на 17 ч 14 мин.

Для улучшения качественных показателей работы была проведена замена 47 стрелочных электродвигателей, заменено 260 аккумуляторов, потерявших емкость; выполнен капитальный ремонт 1577 м сигнально-блокировочного кабеля и 1673 м магистрального кабеля.

Большая работа выполнена по задействию однопутной двухсторон-

ней блокировкой нечетного пути перегона Басарабьяска—Абакля; достигнута экономия электроэнергии на сумму 24,5 тыс. леев, газа — на 10,2 тыс. леев; оказаны услуги связи населению на сумму 41 348 леев, сторонним организациям — на 5593 леев.

Лучшими участками, работающими без отказов, выполняющими намеченные мероприятия по повышению надежности работы устройств СЦБ и связи являются участок СЦБ ст.Басарабьяска, Комрат—Кахул—Колибаш — ШНС А.А.Ерощенко и

участок связи Яргара—Кахул—Колибаш — ШНС Г.И.Казаченко.

В 2014 году перед коллективом Басарабьясской дистанции сигнализации и связи стоят задачи по выполнению Программы организационных, технических и экономических мероприятий по совершенствованию эксплуатационной работы и повышению эффективности производства. В настоящее время продолжают работы по ремонту магистрального кабеля на перегоне Прут-II—Кахул, заменены разрядники РВНШ-250 по дистанции, проведена замена реле и блоков на проверенные КИПом СЦБ на станциях Хаджимус, Басарабьяска, Кэушень. На станции Басарабьяска намечена замена 3-х стрелочных электродвигателей. До работников дистанции будут доведены графики переборки изосъемков со снятием накладок, приварки соединителей и подрезки балласта.

Лилиана НИКИФОРОВА



Коллектив ШЧ-2 успешно справляется с самой важной ежедневной задачей — качественно и своевременно выполняет работы, связанные с обеспечением бесперебойного функционирования устройств СЦБ, связи, радио. Добрым заделом стал минувший год, который завершился неплохими результатами: снижено количество отказов в ра-

ВОКЗАЛ: место встреч и расставаний **стр. 2**

МОЩНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ВЧД-2 **стр. 3**

Насколько вы уверенный в себе человек? **стр. 4**



ВОКЗАЛ: место встреч и расставаний

Несмотря на громоздкость и внешнюю мощь поезда, это очень романтичный вид транспорта. Согласитесь, нет другого места, которое вызывало бы такую же бурю романтических эмоций, как железнодорожный вокзал. Кстати, насчет эмоций — известно, что во Франции до сих пор запрещено целоваться на платформе, так как 100 лет назад это вызывало значительные задержки отправок поездов в рейс и вынудило власти издать соответствующий закон.

В нашем государстве, к счастью, таких законов нет. Вокзалы традиционно считаются местом встреч и расставаний, цветов, поцелуев и слез. Каждый день коллектив столичного железнодорожного вокзала становится свидетелем всех этих сопутствующих путешествию эмоций и старается делать все зависящее для качественного и достойного обслуживания наших пассажиров.

Что конкретно предпринимается администрацией вокзала для увеличения количества желающих приобрести проездной билет в кассе и отправиться в путешествие по стальной магистрали, как организована безопасность пассажиров в здании вокзала и на перроне? На эти и другие вопросы редакции ответил начальник Кишиневского железнодорожного вокзала Дину Карп.

— Господин Карп, сколько пассажиров в 2013 году отправились в путь с перрона столичного железнодорожного вокзала?

— Статистика пассажирских перевозок на столичном вокзале Кишинэу по итогам прошлого года (по количеству пассажиров по видам сообщений) выглядит следующим образом. В дальнейшем сообщении было перевезено 215285 пассажиров; в местном сообщении — 25040 пассажиров. В пригородном сообщении перевезено 457089 пассажиров; в международном сообщении — 28198 пассажиров. Итого в 2013 году железнодорожники со столичного перрона отправили в путь 725612 пассажиров. Достигнутые в прошлом году показатели, к сожалению, не превысили статистику 2012 года по причине снижения пассажиропотока.



— Были ли пассажиры, отправившиеся в путь в ночь с 31 декабря 2013 года с перрона вокзала, и ждали ли их сюрпризы заботливых железнодорожников?

— Конечно, были и пассажиры, и сюрпризы. Во-первых, мы постарались за долго до зимних праздников преобразить здание вокзала. Вокзал Кишинэу был украшен новогодними гирляндами, светящимися огнями. Не обошлось и без лесной красавицы — были установлены сразу 3 елки: на фасаде здания, в центре вокзала и на основном перроне. В новогоднюю ночь 31 декабря 2013 года со столичного вокзала Кишинэу отправились во всех направлениях около 1650 пассажиров. Сюрпризом для путешественников было снижение стоимости билетов на дальние поезда.

— Что Вы считаете главным в работе столичного вокзала?

— Главным и основным моментом в работе столичного вокзала считаю обеспечение качественного обслуживания пассажиров, предоставление услуг нашим гражданам и гостям столицы всеми подразделениями вокзала: билетными кассами, камерой хранения, справочным бюро, комнатой отдыха. Также важно организовать безопасную посадку-высадку пассажиров на перрон и в вагоны поездов. Раз речь зашла о главном в работе, считаю необходимым высказать мнение о целесообразности восстановления курсирования прицепных беспересадочных вагонов на Львов, Варшава, Трускавец, Ростов.

— Что ждет столичный вокзал в новом 2014 году с точки зрения расширения предоставляемых пассажирам услуг?

— Возобновление продажи билетов с доставкой на дом, а также продажа билетов «on-line», открытие аптеки, почты на центральном вокзале, установление городских телефонов в здании вокзала, открытие туалета на 2-м этаже и другие услуги в зависимости от технологических возможностей вокзала.

Можно с уверенностью сказать, что при этом будут учтены все современные нормы транспортной безопасности. Все грядущие изменения необходимы для повышения качества обслуживания пассажиров. Над этим наш коллектив работает постоянно.

Упор делаем на то, чтобы человек, придя на вокзал, не просто вышел на платформу или посидел в зале ожидания, но мог комфортно провести здесь несколько часов, перекусить, купить что-то полезное в дорогу, приобрести сувениры. Кроме этого, результаты мониторинга пожеланий пассажиров показывают, что они хотели бы видеть здесь небольшое кафе или буфет. Когда-то они появлялись с полным спектром современных услуг, включая доступ в Интернет. И это не воздушные замки, а вполне осуществимые идеи — железнодорожники Молдовы стремятся к новым стандартам, когда весь вокзальный комплекс объединяется в единое сервисное пространство, действующее в интересах пассажира. Конечно, пассажиры, исходя из своих соображений, по-разному оценивают достоинства того или иного вида транспорта с его набором сервисных услуг. В первую очередь это касается безопасности, регулярности и стоимости проезда, условий передвижения (удобство, комфорт), затрат времени на проезд пассажиров к месту назначения, в связи с чем в условиях жесткой конкуренции возникает необходимость в постоянном совершенствовании железнодорожных транспортных услуг.

— Как часто пассажиры выражают недовольство работой Кишиневского вокзала и с чем это, как правило, связано?

— Как показывает практика, не всех пассажиров устраивает время отправления некоторых пригородных поездов. Они не успевают в свои населенные пункты из-за нестыковки графика отправления автобусов с узловых станций



к месту назначения. Также пассажиры бывают высказывают недовольство в зимний период — скользким плиточным покрытием основного перрона столичного вокзала и длительным временем нахождения в пути следования, в частности поезда № 6010 сообщением Кишинев—Басарабьяска — почти 5 часов.

— Сколько пассажиров ежедневно обслуживается в кассах вокзала?

— На столичном вокзале Кишинэу ежедневно обслуживается около 1000 пассажиров, плюс встречающие-проводящие граждане. Именно поэтому самое главное требование к железнодорожным перевозкам — их безопасность, надежность и комфорт. Ежедневно функционирует 10 билетных касс. Все они оснащены терминальным оборудованием АСУ «Экспресс-3». Окна касс оформлены в едином стиле. В каждой окошке билетной кассы установлены экраны, дублирующие информацию о запросе места на поезд, которую посылает билетный кассир по просьбе пассажира, и ответ о наличии или отсутствии мест. Справочное бюро вокзала для пассажиров выдает устные и письменные справки. Все работники вокзала носят специальную форменную одежду. Для них созданы необходимые санитарно-технические условия, выделены бытовые помещения, гардеробные, душевые, санузлы, комната приема пищи и т.д.

— Как известно, железнодорожные вокзалы являются местами массового скопления людей, что повышает необходимость обеспечения их безопасности от различного вида угроз. Какие работы проводятся в данном направлении?

— Безопасность пассажиров в здании и при посадке на поезд обеспечивается работой рейдовых бригад и работой охраны вокзала Кишинэу, а также ведется круглосуточное видеонаблюдение. Как показывает практика, подход к столь важному вопросу должен быть комплексным, то есть включать в себя как нормативно-правовое регулирование, так и обеспечение технической, технологической, антитеррористической, физической безопасности. С учетом этого предпринимаются необходимые меры по защите пассажиров и работников вокзалов, снижению уровня различных рисков.

— Одна из нежелательных ситуаций на вокзале — боязнь отстать в силу каких-либо бытовых или производственных причин от поезда. Что делать, если такое все-таки случилось?

— Да, бывают и такие стрессовые ситуации у наших пассажиров. Если все же это произошло, следует немедленно обратиться к начальнику вокзала или дежурному по вокзалу. Они знают, что делать. Сажая пассажира на следующий поезд, связываемся с бригадиром ушедшего состава, решаем судьбу бесхозных вещей. Многие отставшие от поезда вызывают такси и едут вдогонку за ним. Как

правило, вперед него приезжают на ближайшую станцию.

— Были ли случаи хулиганского поведения пассажиров?

— Такие случаи, к сожалению, бывают. Пассажиры все разные, в том числе и с хулиганскими наклонностями в поведении встречаются — например, при отмене поезда № 6031 пассажиры сели на рельсы. Мелкое хулиганство на территории вокзала устраняем силами полиции и внутренней охраны.

— Господин Карп, планируются ли, с учетом реформирования железнодорожной отрасли, организационные изменения в работе столичного вокзала?

— Да. Мы на пороге организационных перемен в работе столичного вокзала. В данный момент происходит передача 5 узловых вокзалов — вокзалу Кишинэу. Руководством магистрали ставятся важные задачи по кардинальному улучшению функционирования пассажирского транспорта, повышению культуры обслуживания пассажиров, совершенствованию управления перевозками. В



процессе их реализации важное место будет отведено и модернизации железнодорожных вокзалов. Вокзалы Молдавской магистрали должны будут выйти на более высокий уровень рентабельности за счет эффективного управления недвижимостью, развития сферы услуг и улучшения качества обслуживания пассажиров. Более подробно об эффективности новой формы управления вокзальной инфраструктурой дороги можно будет говорить после ее завершения.

В настоящее время железнодорожные пассажирские перевозки в нашей стране по ряду причин являются убыточными. Поэтому одной из основных задач, стоящих перед железнодорожниками, является снижение убыточности пассажирских перевозок за счет повышения производительности труда и уменьшения их себестоимости при условии улучшения организации и функционирования всех подразделений дороги. Это позволит большему числу пассажиров пользоваться железнодорожным транспортом при достойном качестве перевозок, а железнодорожный вид передвижения обеспечит CFM конкурентоспособное положение на рынке транспортных услуг.

Беседовала
Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА



ТРУДОВЫЕ БУДНИ МАГИСТРАЛИ

МОЩНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ВЧД-2

Неумолимо стареет на железной дороге парк вагонов и тепловозов. Часть подвижного состава из-за истечения срока эксплуатации подлежит резке на металлолом, а остальное приходится поднимать, поддерживать в исправном состоянии, чтобы обеспечить перевозки и маневровый процесс. И в этом архиважном деле немалая роль отводится Басарабьяскому ВЧД-2, которое обладает самой мощной ремонтной базой.

Это, по сути дела, целый завод. Заходя под его своды, с первых шагов ощущаешь такой деловой ритм работы, какого нет в других вагонных и локомотивных депо. Уже сама производственная структура чего стоит: вагонсборочный, тепловозный, колесный, подсобный, другие цеха. Здесь охватывают капитальным и текущим видами ремонта грузовые вагоны, полувагоны, платформы, «термосы», локомотивы. Единственное место, где расформировывают и формируют вагонные и тепловозные колесные пары.

В нынешний год работающие здесь коллективы под руководством мастеров Олега Застрешкина, Игоря Князева, Валентина Хмилевского, Константина Кипера, других вступили с надеждой на более полное использование имеющегося производственного потенциала. И того, что было сделано раньше, конечно, немало, но оно — не предел возможностей. Под силу освоение новых, более высоких объемов работы, но не дает развернуться нехватка запасных частей, материалов, узлов, в частности колесных пар и тележек. С кем бы из специалистов предприятия ни говорил, все придерживаются одного мнения: если важную проблему удастся решить, серьезно улучшив при известной поддержке снабжение, это откроет путь к ремонту дополнительного количества техники, востребованной на всех участках Молдавской магистрали.

Тут есть о чем задуматься. Даже при ограниченных возможностях дорожного бюджета важно изыскивать источники финансирования тех проектов, которые имеют особое значение для достижения стратегических целей. А пока несколько слов о людях депо. В числе тех, кто даже в трудных условиях не сбавляет темп в работе, можно назвать работников цеха по ремонту дизелей.

— Дизель — сердце локомотива, — сказал бригадир Иван Чеботарь, когда я встретился с ребятами. — И именно от его исправного состояния зависит пре-

де всего то, как будет работать техника в пути следования. Стараемся не подводить и недавно привели в порядок еще три дизеля для басарабьяских тепловозов. Ремонт очень сложный, но нареканий на качество нет. В бригаде семь человек, и все обладают неплохой квалификацией. Ныне продолжаем важную работу.

Бригадир отметил слесарей-дизелистов Федора Хоменского, Ивана Димова, слесаря топливной аппаратуры Анатолия Пэдурияна, слесаря по разборке поршневых групп Григория Карамана, других.

Неплохих показателей добиваются специалисты электроцеха под руководством мастера Валерия Думбрава, выполняя заказы по ремонту электрических двигателей и генераторов не только для депо, но и для ряда других предприятий дороги. В частности, для ПМС-130, пассажирского депо. Работа требует не просто высокой квалификации, но и многолетнего опыта, который имеется. Заслуживает уважения труд обмотчиц Марии Радул, Натальи Гуцол, Ирины Митовой, работников ремонтного отделения Ивана Дюлгера, Эдуарда Гордницкого, Владимира Паскалова, Юрия Ени, других.

В 2014 году депо продолжает капитальный и текущий ремонт всех видов грузовых вагонов, а также тепловозов. Вполне хватает кадров и для того, чтобы возобновить по заданию руководства магистрали КПП пассажирских вагонов. Именно возобновить, потому что в Басарабьяске раньше этим уже занимались. Функционировал отдельный цех, который сейчас восстанавливается. Частично остались специалисты, работавшие в нем, а дополнительное необходимое количество будет восполнено за счет переквалификации и подготовки работников из других цехов. Объем ремонта по сложности выполняемых операций большой, так как с загнанного на ремонтные позиции вагона снимается все — вплоть до рамы. Выполняется дефек-

товка деталей и узлов, обновляется кузов. Техническая документация — за пассажирской службой.

На предприятии уделяют немало внимания экономии, о чем свидетельствует, например, проведенная не так давно реконструкция системы водоснабжения. Трасса была очень длинной, со многими подключениями, давали течь старые ржавые металлические трубы, а потому расход воды, что называется, зашкаливал, вводя в непомерные затраты. С установкой новых полиэтиленовых труб все недостатки устранены, налажен строгий учет за использованием водой, что приносит неплохой экономический эффект. Следует отметить, реконструкция проводилась исключительно работниками депо, что позволило отказаться от дорогостоящих услуг специализированных фирм.

С целью рационального использования электроэнергии обычные лампы накаливания заменены более экономичными. В этом году предпринимаются меры по замене всех энергоемких электроприборов в котельной. Здесь же предполагается заменить мощный ДКВР



на современный котел, потребляющий меньше природного газа. Это позволит снизить стоимость тепловой энергии не только для предприятия, но и оставшимся подключенными к централизованному теплоснабжению жилым домам. Тем самым будет сделан шаг к решению проблемы, которая вызвала широкий общественный резонанс среди жильцов отапливаемого от котельной микрорайона. Будучи недовольными высокой стоимостью тепла, люди не раз указывали на необходимость установки экономичного отопительного оборудования, еще до сих пор неизвестно, как будут возвращаться дороге накопленные ими долги, составляющие несколько миллионов леев.

Время учит смотреть вперед и надеяться на лучшее. И верится, что депо обретет былую силу, сможет еще успешнее решать поставленные задачи. Такой, как у него, потенциал должен быть освоен с наибольшей для дороги пользой.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКЕ: трудовой стаж в депо у слесаря топливной аппаратуры Анатолия Пэдурияна и слесаря по разборке поршневой группы Григория Карамана вроде небольшой, но они являются одними из самых квалифицированных специалистов цеха ремонта тепловозных дизелей.

Фото Юрия КОЗЛОВА

В составе аварийной бригады

Немало умелых, преданных делу специалистов трудится на Окницком производственном участке ШЧ-3. В их числе — электромонтер СЦБ с выполнением функций водителя служебного «уазика» и грузовой автомашины ЗИЛ-130 Иван Визитив.

Уроженец села Ружница, он пришел на транспорт в начале сентября 2003 года и, находясь в составе аварийной бригады, участвует в самых ответственных и оперативных работах, связанных, в частности, со срочными выездами на линию.

В 2013 году он оказывал большую помощь специалистам кабельной группы под руководством старшего электромеханика Игоря Андреева, завершившим на направлении Окница—Вэлчинец укладку оптико-волоконного кабеля связи. Работы начинали еще в декабре, однако лишь после массового таяния снега в марте они вступили в нормальное русло. Выезды были почти каждый день, потому что приходилось и необходимый материал доставлять, и канавы под кабель рыть. Рядом трудились, что называется, не покладая рук молодые электромеханики Денис Бужак, Владимир Глушко, Юрий Рыбак, Александр Мельничук, электромонтеры Ливиу Аксентюк, Василий Луганов, другие.

Вверенную технику Иван Васильевич и его напарник водитель Дмитрий Лисник содержат в порядке, эксплуатируют грамотно, проводя необходимые технические обслуживания. Оттого она и служит долго, не создавая особых проблем. А ведь «уазик» уже без малого четырнадцать лет, а ЗИЛ-130 — 1965 года выпуска. Для ремонта есть все условия: боксы, канава техосмотра.

Добросовестный труд Ивана Визитив не остался незамеченным. В его домашнем архиве бережно хранятсяменные часы от руководства магистрали.

Владимир ДОБРОВ

ПАМЯТИ КОЛЛЕГИ

24 января 2014 года на 76-м году жизни скончался

**КУШНИРЕВ
Ефим Самуилович**

Ефим Самуилович родился 9 марта 1938 года в городе Кременчуг Полтавской области. На железнодорожном транспорте начал работать 14 августа 1962 года слесарем-монтажником Кишиневской ШЧ-строй. В том же году был переведен мастером. В 1964 году переведен прорабом, в 1969 — старшим электромехаником производственного участка ШЧ-1. В 1975 году переведен старшим инженером Кишиневского участка СЦБ ШЧ-1.

В 1986 году Е.С.Кушнирев был награжден знаком «Почетный железнодорожник». В 1988 году назначен заместителем начальника ШЧ-1 по СЦБ. В 1992 году — начальником ШЧ-1. В 2005 году по личной просьбе переведен помощником начальника дистанции по безопасности.

Общий железнодорожный стаж Ефима Самуиловича составляет почти 48 лет.

Руководство, профсоюзный комитет ШЧ-1 скорбят по поводу кончины Кушнирева Ефима Самуиловича и выражают искренние соболезнования родным и близким покойного.

Светлая память об этом замечательном человеке навсегда останется в наших сердцах.

**КУШНИРЕВА
Ефима Самуиловича**

и выражает искренние соболезнования родным и близким покойного. Пусть земля будет ему пухом.

НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ МИРА

Масштабная модернизация на железных дорогах Дании



Стратегия правительства Дании в области транспорта ориентирована в основном на развитие общественного транспорта с целью разгрузки автомобильных дорог и снижения их вредного воздействия на окружающую среду.

В рамках этой стратегии перед железными дорогами поставлена задача повысить качество услуг и нарастить перевозочный потенциал, чтобы привлечь пассажиров с других видов транспорта.

Высокоскоростной электропоезд Frecciarossa 1000

Продолжаются предварительные испытания электропоезда Frecciarossa 1000 (V300 ZEFIRO), рассчитанного на скорость до 360 км/ч и предназначенного для компании Trenitalia — оператора пассажирских перевозок железных дорог Италии (FS). В 2015 г. эти поезда будут введены в регулярную эксплуатацию и станут самыми быстрыми в Европе.

Возможности применения региональной ETCS в Германии

В настоящее время первоочередное внимание при внедрении европейской системы управления движением поездов ETCS уделяется же-

лезнодорожным линиям, входящим в трансъевропейскую сеть. Вместе с тем для гармонизации средств сигнализации в масштабах национальной сети железных дорог необходимо применение совместимых систем и на региональных линиях. В связи с этим железные дороги Германии изучают возможность внедрения на таких линиях региональной системы ETCS.

Базовый тоннель Бреннер

На момент открытия в 2026 г. Бреннерский базовый тоннель может стать самым протяженным в мире. Он является ключевым элементом приоритетного коридора Берлин—Палермо трансъевропейской транспортной сети.

Малозатратный безбалластный путь

Во Франции ведутся разработки пути на плитном основании, который можно ус-



траивать в такие же сроки, что и на балласте, но эксплуатировать с меньшими затратами, чем существующие конструкции безбалластного пути.

Администрация и профсоюзный комитет Центра санэпиднадзора выражают соболезнование сотруднику Балцкого санитарного участка Моршан Людмиле Анатольевне по поводу безвременной кончины ее

МУЖА

Пусть земля ему будет пухом.

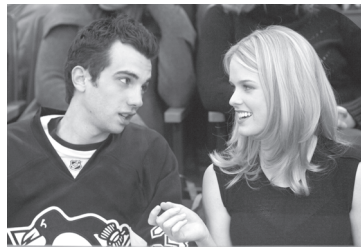


ПСИХОЛОГИЧЕСКИЙ ТЕСТ

Насколько Вы уверенный в себе человек?

За каждый ответ «а» начислите себе 1 балл, за ответ «б» — 0 баллов.

1. Придя в ресторан, вы согласитесь присесть за столик, за которым уже кто-то сидит?
а) нет;
б) да.
2. Случается ли так, что перед дальней поездкой вам вдруг хочется от нее отказаться?
а) да;
б) нет.
3. Вы часто запоминаете свои сны?
а) нет;
б) да.
4. Любите ли заводить новые знакомства?
а) нет;
б) да.
5. Вы иногда вскакиваете среди ночи с чувством сильного голода?
а) да;
б) нет.
6. Вам в принципе безразлично, какое место занять в театре или на концерте?
а) да;
б) нет.
7. Вы очень сильно расстраиваетесь, когда у вас неожиданно отрывается пуговица на рубашке (блузке)?
а) да;
б) нет.
8. Иногда случается, что, выйдя на улицу, вы задумываетесь, а выключили ли вы утюг, газ, не забыли ли еще чего-нибудь?
а) да;
б) нет.
9. Нередко вы вздрагиваете, когда звонит телефон?
а) да;
б) нет.
10. Часто ли вы чувствуете себя смертельно усталым, хотя вроде бы не переутомлялись?
а) да;
б) нет.
11. Обычно вы быстро принимаете решения?
а) нет;
б) да.
12. Вы руководствуетесь в своих поступках главным образом тем, чего ожидают от вас окружающие?
а) да;



- б) нет.
13. Часто ли вы испытываете недовольство собой, огорчаетесь без видимых на то причин?
а) да;
б) нет.
14. Рады ли вы гостям, которые пришли без предварительной с вами договоренности?
а) нет;
б) да.
15. Вам частенько хочется никого не видеть, остаться наедине с собой и погрузиться?
а) да;
б) нет.

Суммируйте баллы и ознакомьтесь с выводами.

15-13 баллов. Скорее всего, вы не даете развиваться своим чувствам, страшаетесь своих «вольных» мыслей. Не загоняйте себя в угол! Старайтесь преодолевать свои страхи и тогда ваша жизнь станет гораздо интереснее!

12-9 баллов. Судя по всему, вас нельзя назвать очень уверенным в себе и своих силах. Это ощущение, вероятно, не дает вам в полной мере «расправить крылья». Проанализируйте свои поступки, не ленитесь и не бойтесь отстаивать свою точку зрения. И главное, не плывите по течению!

8-5 баллов. Этот результат говорит о том, что у вас есть потребность чувствовать себя более уверенным человеком. Но вы несколько зажаты и нередко боитесь общественного мнения.

4-1 балл. Не исключаем, что вы редко совершаете опрометчивые поступки и в общем крепко стоите на ногах. Если порой вы испытываете неуверенность, это не является недостатком, а лишь свидетельствует о гибкости вашей психики.

0 баллов. Вы настолько самоуверенны, что возникает чувство, будто вы не были искренни в своих ответах. На это мы и надеемся, ибо античный афоризм гласит: «Чрезмерная уверенность в себе становится причиной больших бед». Попробуйте пройти тест еще раз.

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Билетное бюро станции Кишинэу поздравляет с днем рождения **СУШКО Владимира Яковлевича**, помощника начальника Бездерской ПЧ по кадрам и быту.

Желаем в жизни Вам успеха, Поменьше слез, побольше смеха, Дорогу жизни подлинней И много радости на ней. Пусть каждый Ваш обычный день В прекрасный праздник превратится И никогда печали тень В Ваших глазах не отразится.

Коллектив и администрация Басарабьской дистанции электроснабжения поздравляют с ЮБИЛЕЕМ — 60-летием машиниста автокрана **КОЖУХАРЯ Владимира Владимировича**; с 25-летием — электромонтера ремонтно-ревизионного участка **КОВАДЖИ Евгению Григорьевну**.

Примите наши поздравленья, Частицу нашего тепла, Желаем крепкого здоровья, Уюта, счастья и добра!

Коллектив вокзала ст.Басарабья поздравляет с 55-летием дежурную по вокзалу **ДИВНИЧ Нину Александровну**.

Юбилей, как вихри, промчатся, Вехи Вашей судьбы отмечая, Но с улыбкою вдруг замечаем, Что в душе Вам всего лишь 17! Вам желаем успехов и счастья, Все такой же отзывчивой быть. Ведь минуют любые ненастья, Если сердце умеет любить!

Коллектив колесно-роликового цеха вагонного депо Кишинэу от души поздравляет с 40-летием маляра-рабочую **ПОЛОЗ Людмилу Владимировну**.

Желаем юбилярше крепкого здоровья, успехов и благополучия во всем.

Итак, настал Ваш день рождения, Не просто день, а юбилей!

Примите наши поздравленья От всех сотрудников, друзей! Желаем золотого настроения, В труде — успехов, долгих лет, И пусть печали стороною обходят, Судьба хранит от всяких бед!

Профсоюзный комитет Кишиневской дистанции сигнализации и связи сердечно поздравляет юбиляров: **ГРИГОРАШ Нину Андреевну** и **НЕГАРЭ Тудора Иона**.

Пусть годы мчатся чередой, Минуют все ненастья, Мы вам желаем всей душой Любви, здоровья, счастья!

Также от души поздравляем наших январских именинников с днем рождения: **Ирину АЗАРОВУ**, **Александра АЛЕКСАНДРОВА**, **Анатолия БАРЭНЯГРЭ**, **Петра БУГА**, **Наталью БЫРСАН**, **Владимира ГАВРИЛИЦУ**, **Евгения ДЗИНДЗЕЛОВСКОГО**, **Надежду КИРИЧУК**, **Александра КОВЕРКО**, **Ивана ЛИПКАН**, **Валентина МИКУЛЕНКО**, **Ивана МИЩЕНКО**, **Виктора НИКОЛАЕНКО**, **Любовь ПОЛИЩУЧЕНКО**, **Сергея САЛКУЦАН**, **Жанну САМСОНОВУ**, **Мирчу САНДУЛЯК**, **Тамару СОЛКУЦАН**, **Еуджениу УРЕКЕ**, **Вячеслава ЧИРИТЯНУ**, **Дмитрия ШАРКОВА**, **Александра ЯМАНДИ**, **Юрия ЯЦКЕВИЧА**.

Сердечно поздравляю с 60-летним ЮБИЛЕЕМ **БАДАРЭУ Георгия Алексеевича**, машиниста ЩОМа, ПМС-130 ст.Басарабья.

Желаю счастья, любви, исполнения желаний и чтобы 2014 год принес только приятные сюрпризы.

60 — не мало, 60 — не много, В 60 открыта к мудрости дорога.

Не беда, что мелькают года И волосы от времени седеют: Была бы молодой душа, А души молодые не стареют!

С уважением, **Светлана КОСТИК**, ст. инспектор билетного бюро ст. Кишинэу

Скандворд

Дрожание мобильного									
Пустьшка	... Пав-лиашвили	Хозяин драной козы из поговорки	Десять пачек сигарет	Колонна в мужском облике	Старое название рубина, сапфира				
			Овощное ассорти с перцем						
	"Вишне-вый ..."			"Кора" сугроба	Шоу Урганта				
		Ее "мечут" кабачки	Гонимый крошка-автомобиль						
	Дают, вступая в мона-стырь			Кусочки теста, сваренные в бульоне	Ее теряют - и всё забывают				
			Резино-вый мешок с кипятком	Звук тающей сосульки					
Имя Пли-сецкой, Криста-линской	Так называют биполе человека	Морской брат рака							
				Войти в образ - исполнить ...	Неболь- шое парусное судно				
	Антоним слова "мало"								
	"... чистый изумруд" (Пушкин)	Куда звонят, набрав 02?		Ему "не всё масле-ница"					
			Под ним семь футов						

ИСТОРИИ, ДОШЕДШИЕ ДО НАС
Дружины против грабителей



В середине 1908 г. в связи с участвовавшими случаями грабежей на железных дорогах Управление Юго-Западных железных дорог организовало «вольнонаемную охранную стражу» для охраны касс, железнодорожного имущества и товарных складов. Были организованы две дружины — киевская и одесская, по 100 человек в каждой.

Дружины формировались, обучались и вооружались местными управлениями жандармской железнодорожной полиции. Дружинники набирались из числа холостых унтер-офицеров запаса и подразделялись на команды во главе с вахмистрами. Последние получали 45 рублей в месяц, а стражники — 30 рублей.

Стражники пользовались всеми правами железнодорожных служащих. Вооружение стражников — ружья Маузера, револьверы Нагана и шашки. Опыт создания железнодорожных дружин оказался удачным, и управление Юго-Западных дорог решило увеличить их число. Этот опыт успешно используется и в наше время.



«А вдруг угостят чем-нибудь вкусеньким!»
Фотоэтиюд Юрия КОЗЛОВА