



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 39 (5801) 17 сентября 2014 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.



ДОРОГУ К ЗИМЕ 2014/2015 ГОТОВИМ ПО-ХОЗЯЙСКИ

В преддверии холодов

Не так уж много рабочих рук на Окницком прорабском участке НГЧ под руководством Сергея Ткача, а задачи по подготовке вверенных объектов к зиме — ответственные.

Бригада строителей завершает капитальный ремонт здания пункта коммерческого осмотра северной узловой станции, после чего приступит к реализации намеченных мероприятий на линии.

В частности, по станции Крива, где уже приведена в порядок пострадавшая зимой, в период обильных снегопадов, крыша поста ЭЦ и теперь предстоит обновить фасад.

В Липкань отремонтируют ступеньки в подвал котельной. Станет теплее в релейном и вокзальном залах данной станции после того, как удалось усовершенствовать отопительную систему, вызывавшую ранее немало нарека-



ний из-за неравномерного распределения теплоносителя между служебными помещениями.

С 1 октября бригада приступит к капитальному ремонту крыши вокзального здания станции Дрокия. Там же будут сделаны оконные откосы.

Влад ДОБРОВ

НА СНИМКЕ: в числе самых опытных работников прорабского участка — Анатолий Найда, Диомид Блынду и Николай Видайко.

Фото автора

ВЧД-2: оперативные и слаженные действия

Филиал железнодорожного узла Басарабьяска — рефрижераторное вагонное депо — и сейчас остается среди самых крупных структурных подразделений данного узла.

Наряду с выполнением планов по производственно-финансовым показателям коллектив ВЧД-2, которым руководит Александр Димитров, большое внимание уделяет и подготовке депо к работе в предстоящее холодное время года.

В целях своевременной и качественной подготовки работников ВЧД-2 к предстоящему осенне-зимнему периоду 2014-2015 годов, создания условий для стабильной и безаварийной работы всех подразделений депо еще летом были разработаны организационно-технические мероприятия. Создана постоянно действующая комиссия по подготовке подразделений к бесперебойному функционированию в сложных климатических условиях. Она обеспечит постоянный контроль за соблюдением строжайшего режима экономии топливных ресурсов — угля, газа, а также воды и электричества в период отопления производственных и служебных помещений депо.

В утвержденных начальником ВЧД-2 А.Н. Димитровым 14.07.2014 г. «Мероприятиях по подготовке Басарабьясского рефрижераторного вагонного депо к работе в осенне-зимний период 2014-2015 гг.» предусмотрены три раздела: «Кадры», «Подвижной состав», «Служебные и производственные помещения». Установлены сроки выполнения намеченных мероприятий и ответственные за их исполнение.

Так, например, в третьем квартале т.г. в депо запланировано провести обучение и инструктаж по работе в зим-

них условиях со всеми вагонниками. Особое внимание при этом будет уделено обучению первозимников, закреплению за ними опытных специалистов; при формировании поездных бригад — проведению инструктажа с механиками рефрижераторных секций. С целью повышения безопасности движения поездов будет проведен месячник по оздоровлению тормозного оборудования; подготовлено энергосиловое оборудование к работе в зимних условиях; произведен ремонт обмуровки котла ДКВР, питательного насоса ЦНСГ, замена оконной рамы в колесно-тележечном цехе и возле электросварочного поста в подсобном цехе; закончен капитальный ремонт в женских душевых; отремонтирован водопровод на ст. Етулия; произведен капремонт кровли ВСЦ, а также ремонт кабельных силовых сетей.

Среди работ по подготовке ВЧД-2 к предстоящему осенне-зимнему периоду 2014-2015 годов в III-IV кварталах т.г. предстоит проверить состояние зимней спецодежды и спецодежды, при необходимости — укомплектовать или заменить; провести техзанятия с работниками, связанными с ремонтом и испытанием оборудования локомотивов в холодное время года; проверить состояние систем отопления, бытовых плит, энергосилового оборудования рефрижераторного подвижного состава и их готовность к работе в зимних условиях; произвести техобслуживание и консервацию холодильных машин; произвести ремонт кровли котельной, изготовить защитный козырек над входной дверью; выполнить частичный ремонт изоляции теплотрассы.

В IV квартале т.г. в депо необходимо завершить утепление оконных проемов во всех цехах и кабинетах.

Лиана НИКИФОРОВА

■ НА КОНТРОЛЕ — ОСОБЫЙ РЕЖИМ В БАСАРАБЬЯСКЕ

На железной дороге должна быть железная дисциплина!

На основании Постановления руководства ГП «Железная дорога Молдова» и Президиума Профсоюза железнодорожников Молдова №45/0 – Н 30/204 от 13.08.2014 года на предприятиях и филиалах железнодорожного узла Басарабьяска введен особый режим работы по охране здоровья и безопасности труда с целью контроля соблюдения требований действующих норм и правил по охране здоровья и безопасности труда, повышения ответственности каждого сотрудника за создание и обеспечение безопасных условий труда на производстве.

Данный режим был введен после двух несчастных случаев на предприятиях узла.

В связи с этим на всех предприятиях и филиалах узла совместно с профсоюзным комитетом были проведены производственные совещания по охране здоровья и безопасности труда, назначены ответственные лица за введение особого режима работы, а также был разработан план мероприятий по обучению и проверке знаний сотрудников с оформлением обучения в личных карточках.

На каждом участке ведется ежедневный контроль за соблюдением работниками правил техники безопасности. Дежурные назначены из числа специалистов, наиболее квалифицированных рабочих, а также уполномоченных по охране здоровья и безопасности труда. Ежедневно проводится анализ со-

стояния охраны здоровья и безопасности труда на предприятиях узла, заслушивается отчет о выполненных мероприятиях по устранению выявленных в ходе проверок замечаний, проводятся разборы нарушений с оформлением протокола.

Надеюсь, что особый режим, введенный на железнодорожном узле Басарабьяска послужит уроком для остальных



коллег. Во избежание несчастных случаев на производстве нужно ответственно и добросовестно относиться к своим служебным обязанностям, а также строго соблюдать правила по охране здоровья и безопасности труда. Ведь жизнь дороже всего на свете!

Виктор МАНОЛИ, начальник Басарабьясского железнодорожного узла

Фото автора

Подход к делу — грамотный

Одним из важных на магистрали в организации пропуска поездов является участок, включающий в себя южные станции Гречень, Вулкэнешть, Етулия и Джурджулешть.

И в обеспечении его нормальной работы многое зависит, в частности, от функционирования устройств СЦБ и связи на постах электрической централизации, обслуживаемых специалистами под началом старшего электромеханика Александра Червен из Басарабьясской ШЧ-2. Эксплуатируемая аппаратура — старая, однако выручают профессиональный опыт, грамотный подход к делу, своевременное выполнение планово-предупредительных мероприятий.

В работе отличаются электромеханики Василий Неделко, Николай Прохоренко, электромонтеры Сержиу Мокану, Захар Пе-

тиш, другие. Что касается их руководителя, то Александр Иванович трудится на транспорте с 1974 года, в должности старшего электромеханика — шесть лет.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКЕ: старший электромеханик Александр Червен (справа) и электромонтер Захар Петеш в релейной поста ЭЦ станции Етулия.

Фото Юрия КОЗЛОВА





■ ОБСУЖДАЕМ УСТАВ ПРОФСОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ МОЛДОВЫ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Комиссия по доработке Устава профсоюза железнодорожников предлагает включить отдельным разделом условия объединения первичных профсоюзных организаций, а именно:

Раздел 5 или другой номер:

5. Объединенная первичная организация профсоюза (Объединенная первичная профсоюзная организация).

5.1. Объединенная первичная организация профсоюза (объединенная первичная профсоюзная организация) состоит из членов Профсоюза, состоящих на учете в первичных организациях Профсоюза (первичных профсоюзных организациях), и создается на учредительной конференции по решению вышестоящего органа Профсоюза с учетом мнения выборных органов первичных профсоюзных организаций.

Участники учредительной конференции представляются в равном количестве от первичных профсоюзных организаций.

5.2. На объединенную первичную организацию профсоюза (первичную профсоюзную организацию) и ее органы распространяются положения настоящего Устава, установленные для первичной организации Профсоюза (первичной профсоюзной организации), с учетом особенностей, предусмотренных настоящим разделом.

5.3. Высшим органом объединенной первичной организации Профсоюза (первичной профсоюзной организации) является конференция, созываемая не реже одного раза в два с половиной года.

5.4. Комитет объединенной первич-

ной организации Профсоюза (первичной профсоюзной организации) формируется по принципу прямого делегирования или избирается на конференции объединенной первичной профсоюзной организации сроком на пять лет.

Заседания комитета объединенной первичной организации Профсоюза (первичной профсоюзной организации) проводятся не реже одного раза в полугодие.

По решению комитета объединенной первичной организации Профсоюза (первичной профсоюзной организации) может избираться президиум.

Президиум комитета объединенной первичной организации Профсоюза (первичной профсоюзной организации) является исполнительным органом, действующим в период между заседаниями комитета объединенной первичной профсоюзной организации, ему могут быть делегированы отдельные полномочия комитета объединенной первичной профсоюзной организации.

Заседания президиума комитета объединенной первичной профсоюзной организации проводятся по мере необходимости, но не реже одного раза в месяц, и считаются правомочными при наличии кворума.

5.5. Комитет объединенной первичной организации Профсоюза (первичной профсоюзной организации) обладает полномочиями профкома первичной организации Профсоюза (первичной профсоюзной организации), определенными Уставом.

В ТРУДОВЫХ КОЛЛЕКТИВАХ / В ПУТЬ — на исправных вагонах

С трех направлений стекаются грузовые и пассажирские поезда на узловую станцию Бэлць-Слобозия. В таких условиях основная ответственность за техническое состояние вагонов ложится на плечи коллектива местного ПТО, возглавляемого Николаем Михальченко.

Осмотрщики проверяют ходовую часть, устраняют мелкие неисправности. А если вдруг выявлены более серьезные неполадки, то вагон отправляется на текущий отцепочный ремонт. Здесь же ведется подготовка грузового подвижного состава под погрузку.

Особенность данного ремонтного участка в том, что его специалисты выполняют работы, которые намного сложнее, чем, скажем, на соседних ПКТО в Матеуць или Окнице. Ведь помимо регулировки тормозов, заделывания щелей, удаления острых накатов, починки

запорных устройств они производят замену колесных пар, люков, уширение кузовов и т.д. Хорошо трудятся под руководством молодого, но уже успешного неплохо зарекомендовавшего себя выпускника Бэлцкого технического колледжа железнодорожного транспорта старшего осмотрщика Виктора Матей слесари Петр Искольный, Виктор Зелиско, Юрий Флоря, Анатолий Киореску (в качестве смежной специальности владеет навыками газосварщика), газосварщик Григорий Нуца. За восемь месяцев подготовлено к дальнейшей эксплуатации 746 грузовых вагонов. Специалисты отличились на демонтаже старого, списанного крана на бывшей погрузочно-разгрузочной площадке станции Шолдзешть.

Влад ДОБРОВ



Старший осмотрщик Виктор Матей со слесарями Петром Искольным и Виктором Зелиско

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

НАЗНАЧЕНИЕ

Приказом и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» помощником генерального директора по общим вопросам с 15 сентября 2014 года назначен **Эдуард БАБЛЮК**.



МАГИСТРАЛЬ: цифры и факты

По данным службы движения за 8 месяцев 2014 года было погружено сверх плана 128 тыс. тонн, к уровню 2013 года погрузка увеличена на 48,5 %.

План погрузки перевыполнили следующие станции: Липкань, Вэлчинец, Брэтушень, Матеуць, Рэуцел, Унгень, Кишинэу, Булбоака, Бендеры, Яргора, Вулкэнешть.

Ревизорским аппаратом в августе т.г. были проведены 6 плановых проверок на станциях Булбоака, Брэтушень, Вулкэнешть, Гиндешть, Дрокия, Прут и 4 целевые проверки на станциях Унгень, Липкань, Рэуцел, Басарабьяска. Внимание уделялось обеспечению безопасности движения поездов и сохранности перевозимых грузов.

По информации вагонной службы выполнение депоовского ремонта вагонов в августе т.г. при плане 96 вагонов составило 46 вагонов инвентарного парка Молдовы (47,9 %).

Выполнение капитального ремонта: при плане 27 вагонов отремонтированы 19 вагонов (70,4 %). При общем плане (д/р + к/р) 123 вагонов выполнение составило 65 вагонов (52,9 %).

Ремонт не выполнен в связи с запретом действия лицензии организации (Днепропетровский национальный университет), проводившей техническое диагностирование, а также по причине необеспечения вагонных депо колесными парами и тележками.

По данным локомотивного хозяйства, объем перевозок выполнен на 84,6 %, т.е. при плане 309,8 млн т-км бр. выполнение составило 262,1 млн т-км бр.

Расход дизельного топлива на тягу: 1571,3 т при плане на расход 1593,3 т; экономия составила 22,0 тонны.

По информации службы сигнализации и связи, с начала года экономия эксплуатационных расходов составила 146,2 тыс. леев. Экономия по электроэнергии за этот период составила 123,6 кВт-ч. Достигнута экономия расхода воды — за 8 месяцев 22 м³.

В августе т.г. план профилактического ремонта устройств электроснабжения выполнен на 73,7 %. Выполнен ряд работ, направленных на обеспечение безопасности движения поездов и повышение надежности электроснабжения.

По информации службы электроснабжения, эксплуатационные расходы с начала года снижены на 4,9 %. По расходу воды с начала года экономия составила 40 м³; газа — 2,8 тыс. м³.

С начала года ожидаемое потребление электроэнергии по дороге составило 9849,5 тыс. кВт-ч, т.е. уменьшено на 318,0 тыс. кВт-час (3,2 %).

Установленное плановое задание по балльной оценке текущего содержания пути за 8 месяцев 2014 года выполнено всеми дистанциями — 76 баллов при плане 140.

За 8 месяцев в путь было уложено 32,2 тыс. шпал, в том числе 28,6 тыс. штук железобетонных. При этом в течение 8 месяцев разряжено 8 тыс. «кустов» негодных шпал. Остаются еще не разряженными 97,4 тыс. «кустов» негодных шпал. На дороге действует 114 предупреждений об ограничении скорости движения общим протяжением 206,6 км.

По информации службы пути, эксплуатационные расходы за 8 месяцев т.г. составили 127,3 млн леев при плане 123,8 млн леев. Потребление электроэнергии с начала года составило 268 тыс. кВт-ч при лимите 350 тыс. кВт-ч, экономия — 24 %. Потребление газа за этот период составило 62 тыс. м³ при лимите 82 тыс. м³. Потребление воды за 8 месяцев составило 3,2 тыс. м³ при лимите 3,7 тыс. м³.

За 8 месяцев подготовлено, экипировано и отправлено в поезда дальнего следования — 13 668 пассажирских вагонов при плане 14 791 вагон, что на 1123 вагона (8 %) меньше плана и на 975 вагонов меньше, чем в прошлом году (за 8 мес. 2013 г. — 14 643 ваг.). Количество отправленных вагонов уменьшилось в связи со снижением пассажиропотока на поездах дальнего следования.

За 8 месяцев т.г. во всех видах сообщений было отправлено 2278,8 тыс. пассажиров, что на 74,2 тыс. меньше аналогичного периода прошлого года. Причина — в уменьшении пассажиропотока в дальнем сообщении. Ожидаемое количество перевезенных пассажиров во всех видах сообщений за 8 месяцев этого года составило 2590,2 тыс. пассажиров, что на 5,7 % меньше, чем за 8 месяцев прошлого года.

За 8 месяцев выручка от продажи проездных документов составила 250,9 млн леев, что на 51,5 млн леев (17 %) меньше плана и на 27,3 млн леев меньше, чем в прошлом году. Выручка от продажи снизилась в связи со спадом пассажиропотока на поездах дальнего следования.

За 8 месяцев пассажирам были оказаны платные услуги:

— в поездах дальнего следования — на сумму 15 547,7, что на 3053,7 тыс. леев (16 %) меньше, чем в прошлом году;

— билетными кассами — на сумму 9113,0 тыс. леев, что на 5214,5 тыс. леев (36 %) меньше, чем в прошлом году. Выручка по оказанию платных услуг в пассажирских поездах и билетных кассах уменьшилась по причине снижения пассажиропотока на поездах дальнего следования. С начала года при плане 156 вагонов было отремонтировано 153 вагона.



■ С СЕЛЕКТОРНОГО ПО ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ И БЕЗОПАСНОСТИ ТРУДА

И вновь грубое нарушение правил

Состоялось плановое селекторное совещание по охране здоровья и безопасности труда. Ведущий специалист службы защиты и предупреждения ГП «ЖДМ» Владимир Райко озвучил анализ производственного травматизма и производимой работы по охране здоровья и безопасности труда за август и 8 месяцев 2014 года.

Как свидетельствуют данные анализа, в августе зарегистрирован один случай производственного травматизма. Несчастный случай произошел на производстве с временной потерей трудоспособности с машинистом крана ЕДК-500 Басарабьяского локомотивного депо Коваджи Иваном Анатольевичем. Не новичком — стаж работы составляет почти три с половиной года. И тем не менее машинист при демонтаже опор теплотрассы нарушил Правила производственной безопасности. Результат — тяжелая травма бедра правой ноги. Для сведения: август прошлого года прошел без травм. Всего за 8 месяцев зарегистрировано 6 случаев производственного травматизма.

Анализируя состояние охраны здоровья и безопасности труда, В.М.Райко акцентировал особое внимание на введении особого режима на Басарабьяс-

ском железнодорожном узле. Служба защиты и предупреждения проводила в августе плановые проверки по соблюдению особого режима по охране здоровья и безопасности труда на Басарабьяском узле, оказывалась консультативно-методическая помощь специалистам по охране здоровья и безопасности труда.

Ведущий специалист службы защиты и предупреждения акцентировал внимание также на подготовке к работе в зимних условиях: обеспечении теплой спецодеждой и спецобувью, готовности рабочих мест к холодам, обучении для проведения работ в зимних условиях и т.д.

Учитывая произошедший случай, служба защиты и предупреждения и задачи перед ответственными за охрану здоровья и безопасность труда поставила именно в свете предупреждения подобных нарушений. Речь шла о необходимости проведения обучения с причастными, о строгом соблюдении и выполнении всех условий проведения особого режима в филиалах дороги согласно СУОЗБТ. Особое внимание при проведении текущего обучения следует уделять работникам, участвующим в демонтаже козловых кранов. Словом, вся работа ответственных за охрану здоровья и безопасность труда должна быть нацелена на недопущение нарушений технологического процесса при выполнении работ с грузоподъемными кранами и механизмами.

С селекторного — Александр НИКИФОРОВ

В СМП-740 идет работа над ошибками

Как правило, во время весеннего и осеннего комиссионных осмотров руководство ГП «Железная дорога Молдовы» выявляет немало недостатков в подготовке структурных подразделений к соответствующему периоду года. Все высказанные замечания должны быть устранены в намеченные комиссией сроки. Не стал исключением и весенний комиссионный объезд нынешнего года.

Поэтому первоочередной задачей, стоящей перед коллективом предприятия, которым руководит молодой специалист Алексей Куприков, является выполнение в срок замечаний, выявленных при весеннем осмотре дороги. Обследовав все объекты и составив заявки на необходимые материалы, коллектив СМП-740 взялся за выполнение поставленной задачи.

— Бригады наших строителей, — сказал, в частности, начальник СМП-740 Алексей Куприков, — под руководством опытных мастеров П.Л.Тонку, Г.П.Пител и подающего надежды мастера Г.С.Равевского с энтузиазмом взялись за работу на вверенных им объектах. Это — станция Абаклия, локомотивное депо (здание АБК), ВЧД-4 (помещение ГО), ВЧД-2 (душевые). Выполнены работы на объектах: станция Джурджулешть (канализационные сети), станция Кульма, ТЧ-3, ШЧ-2, ЭЧ-2 и т.д.

Кроме выполнения работ по устранению замечаний весеннего комиссионного осмотра дороги, на территории

СМП-740 заработал на полную мощность цех по производству железобетонных конструкций, которым руководит заведующая базой М.С.Ванеева. Перед коллективом цеха стоит задача изготовить в кратчайшие сроки 260 заборных плит и фундаменты к ним, отправить продукцию заказчику — ПМС-294 (ст.Рэуцел). Задача — под силу, так как изготовлением изделий заняты профессионалы своего дела: Александр Богаманюк, Светлана и Вячеслав Белые.

Весь этот многообразный производственный процесс немалым вкладом в решение инженера филиала П.Ф.Гимишли, который душой болеет за производство.

Руководитель СМП-740 А.В.Куприков отметил огромную поддержку в решении производственных и организационных вопросов предприятия начальника железнодорожного узла Басарабьяска В.И. Манюли, за что ему очень благодарны.

Не за горами осенний комиссионный осмотр дороги. К тому времени работники СМП-740 стремятся выполнить максимум того, что от них зависит, и с хорошим качеством.

Несмотря на то, что СМП-740 сталкивается с острой проблемой нехватки кадров строительных специальностей, на качестве выполненных работ это не должно отражаться. А в этом вопросе коллективу есть над чем работать.

Лилиана НИКИФОРОВА

Коллектив станции Джурджулешть выражает глубокие соболезнования родным и близким

СТАМАТИ

Федора Никодимовича

по поводу его безвременной кончины.

Поезд на Джурджулешть

С вокзала узловой станции Басарабьяска дизель-поезда отправляются ныне лишь в сторону Кэинарь. А остальные направления прилегающего южного участка в пассажирском движении обслуживаются по другой схеме. Прибывающие поздним вечером из столицы шесть вагонов в составе поезда № 6010 распределяют так, что два из них следуют на Етулию, а еще два — на Кахулу.

На перроне ст.Кахул мы встретили Виктора Череватого. Несмотря на жаркую погоду, начальник поезда был, что называется, при параде — в чистой, аккуратно выглаженной служебной рубашке с погонями, в галстук, подтянутый.

— Для меня не имеет значения местонахождение при выполнении своих обязанностей — на столичном вокзале или периферийной станции, — сказал он. — Везде нужно соблюдать порядок. Ведь уже по внешнему виду обслуживающего персонала пассажиры судят о сервисе, предоставляемом дорогой.

Приятно было услышать такие слова из уст человека, который трудится на магистрали еще с июня 1964 года, служа молодежи настоящим примером безукоризненного выполнения своего долга. Его хорошо знают как отличного, требовательного специалиста и в вагонном пассажирском депо Кишинэу, и в Дирекции по обслуживанию пассажиров. Ответственностью к порученному делу проникнуты проводники бригады Ион Маткаш, Вячеслав Посторонко, Наталья Сербиян, Татьяна Черлат, отправляющиеся в рейсы на юг республики.

Рядом с перроном гудел маневровый тепловоз, приписанный к Басарабьясскому ТЧ-3. Находясь в сцепке с парой пассажирских вагонов, он был готов вот-вот отправиться в путь. Из окошка кабины выглядывали машинист Александр Глушков и его помощник Александр Ладный, ожидая команды от дежурного по станции.

— Куда дальше следуете? — спросили Виктора Яковлевича.

— На Джурджулешть. Вдоль пятидесятикилометрового отрезка пути, ведущего к придунайской железнодорожной станции, располагаются несколько сел — Крихана Веке, Вадул-луй-Исак, Колибаш, Брынза, Вэлень, Кышлица-Прут, другие. И для их жителей появление железнодорожного сообщения в данной местности привнесло определенные удобства. Тем не менее, по словам начальника поезда, заполнение вагонов на данном участке пока не превышает 60% (для сравнения: от Кишинэу к Басарабьяске — 100%, от Басарабьяска до Кахулы — 70%). Это свидетельствует о том, что в деле увеличения пассажиропотока здесь использованы далеко не все возможности. Он мог бы быть интенсивнее, скажем, в случае обещанного ранее продления маршрута до румынского города Галаца, извест-



ного в округе своими базарами. Южный край способен привлекать туристов, если, конечно, вовлечь в сотрудничество для создания соответствующей инфраструктуры коммерческие фирмы. Едешь из Кахулы в Джурджулешть и рассматриваешь сквозь окно вагона под неспешный перестук колес пойменные луга, пруды с полянами нежных лилий, живописные берега реки Прут в зарослях верб и камыша. А вот реликтовое озеро Белеу, где много водоплавающей птицы — лебедей, пеликанов, диких уток, куропаток. Было бы больше комфорта и скорости в поезде — люди, наверное, ездили бы из разных уголков республики в здравницы Кахулы на лечение не «маршрутками», а также железной дорогой.

Мечтает о нормальном пассажиропотоке и старший товарно-билетный кассир кахулского вокзала Виорика Гайдарлы. Определенная выручка от продажи билетов на поезда, слов нет, имеется, но хотелось бы, как сказала, большего. И верится, что такое время наступит.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото Юрия КОЗЛОВА



НА СНИМКАХ:

1. Начальник поезда Виктор Череватый — специалист в пассажирском движении опытный.

2. Старший товарно-билетный кассир вокзала станции Кахул Виорика Гайдарлы.

3. Экипаж в составе машиниста Александра Глушкова и его помощника Александра Ладного перед отправлением в путь.



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Профком Кишиневской дистанции сигнализации и связи поздравляет с днем рождения **БОЖЕНКО Алексея Викторовича, ГУЛИК Владислава Олеговича, ДЕРЕНЕВ Елену, ИСАЕНКО Людмилу Николаевну, КАРАДЖИ Светлану Дмитриевну, КОЖОКАРУ Елену Ивановну, МИРГОРОДСКОГО Виктора Тимофеевича, РЕМЕЗ Сергея Павловича, САВВА Николая Андреевича, СИГИДА Валерия Александровича, СМИРНОВУ Татьяну Ивановну, СОЛКУЦАН Валерия Кирилловича, СТАВИНСКОГО Анатолия Георгиевича, ТРИФАН Еуджениу Ефимовну, ФЕДОРОВУ Татьяну Николаевну, ХОРЬКОВУ Наталью Николаевну.**

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

* * *

Администрация и профсоюзный комитет Мостостроительного поезда №1 поздравляют с ЮБИЛЕЕМ бетонщика **МУНТЯНУ Николая Дмитриевича.**

*С юбилеем поздравляем,
Счастья, радости желаем,
Желаем здоровья, желаем задора,
В семье чтобы не было капли
раздора!*

* * *

Администрация и профсоюзный комитет Мостостроительного поезда №1 поздравляют с ЮБИЛЕЕМ водителя **БЭЛЦЭТЕСКУ Андрея Ивановича.**

*Поздравить рады с юбилеем,
Здоровья, счастья пожелать,
С улыбкой, добрым настроеньем
Свой путь по жизни продолжать!*

* * *

Администрация, профком СМП-740 поздравляют с днем рождения **БОРДАН В.А.** — плотника, **ТОНКУ П.Л.** — мастера.

*Желаем вам в работе вдохновенья,
В кругу семьи — тепла и доброты,
Среди друзей — любви и уваженья,
А в жизни — сбывшейся мечты!*

* * *

Администрация и профсоюзный комитет вагонного депо Бэлць сердечно поздравляют с днем рождения слесаря **БОДНАРЬ А.А.**

— Желаем здоровья, счастья, удачи, успехов в работе и исполнения всех Ваших желаний!

* * *

Коллектив станции Буковэц сердечно поздравляет с днем рождения ДСП **РАЦА П.К.**, старшего приемосдатчика **ТРИФАН А.Е.**, товарного кассира **МАТИЧУК О.И.**

*В ваш прекрасный день рожденья
Примите наши поздравленья,
Частицу нашего тепла.
Желаем крепкого здоровья,
Не нервничать и не болеть.
От души желаем счастья,
Чтобы все мечты сбылись!*

* * *

Администрация и профсоюзный комитет Кишиневской дистанции администрирования зданий и сооружений инфраструктуры поздравляют с 60-летним ЮБИЛЕЕМ прораба **ГУДЕМА Владимира.**

*Желаем счастья и здоровья,
Улыбок, бодрости и сил,
Чтоб каждый день обычной жизни,
Лишь только радость приносил!*

На поезде «Восточный экспресс» любили путешествовать короли, политики, кинозвезды.

Прославившая «Восточный экспресс» Агата Кристи написала свой знаменитый роман 80 лет назад. Но и сегодня из панорамного вагона поезда приятно наблюдать, как сменяются за окном ландшафты, города и страны.

Казалось бы, убийство — не лучшая реклама. Но широкую известность этот поезд приобрел именно после выхода в свет романа «Убийство в Восточном экспрессе» — в 1934 году. Хотя история его началась гораздо раньше, в 1881-м, когда бельгийский инженер Жорж Негельмакер основал производство вагонов класса «люкс». Два годами позже он вместе с 40 гостями открыл первый железнодорожный маршрут, связавший Запад и Восток — Париж и Стамбул. В поезде было пять вагонов — багажный, два спальных, вагон-ресторан и вагон для персонала. Путь, превышающий 3000 км, поезд преодолевал за 67 часов. Далее, в содружестве с Джорджем Пульманом, «Восточный экспресс» был превращен в средоточие доселе невиданной путешественниками роскоши. Синие с золотом вагоны с одно- и двухместными купе, отделанными в стиле арт-деко, в каждом — раковина с горячей и холодной водой, стюарды, ловящие каждое желание пассажира на лету. Здесь впервые появились вагон-ресторан, где готовили прямо в пути, и множество других приятных мелочей. Так, Orient Express стал любимым способом передвижения королей, политиков, кинозвезд.

Мечтала прокатиться на «Восточном экспрессе» и Агата Кристи (урожденная Миллер), как обычные англичане, знакомая с железной дорогой в основном по пригородным поездкам. Однажды, в гостях у приятелей, она познакомилась с морским офицером, недавно вернувшимся с Востока. Живого рассказа о чудесах заморских стран хватило для принятия решения: билет был куплен. Шел 1928 год, ей было 38, она только что развелась с мужем и надеялась в приключениях и путешествиях обрести новый вкус к жизни.

«Путешествие оправдало все мои ожидания, — вспоминала Агата Кристи. — Я с восторгом наблюдала из окна совершенно новый для меня мир: горные ущелья, по которым двигался поезд, запряженные осликами тележки и живописные фургоны, группы людей на вокзальных платформах... Иногда я выходила из вагона на станции и наблюдала, как отцепляют от нашего состава огромный локомотив и заменяют его на нового монстра с совершенно другими надписями и эмблемами...»

Позже Кристи не раз ездила на «Восточном экспрессе», а как-то даже решила провести в нем с дочерью Рождество. Но начался ужасный ливень, поезд встал, вокруг клокотало и бурлило. Проводник,

■ ПРОЧИТАЙТЕ — ЛЮБОПЫТНО!

Антиквариат на колёсах

раздающий пассажирам горячие грелки, «утешил»: в прошлый раз от такого ливня поезд застрял на три недели! Похожая ситуация обнаружится позже в романе «Убийство в Восточном экспрессе». Только там ливень превратится в снегопад.

Агата была рачительной хозяйкой: все пережитое находило место в ее детективах. Например, особняк Эбни Холл, принадлежащий ее шурину, стал местом, по крайней мере, двух «преступлений». Благодаря тому, что она работала медсестрой во время Первой мировой войны и фармацевтом в аптеке, 83 ее персонажа погибли от отравления, а не стали жертвой холодного оружия или пули. Вот



и путешествие в «Восточном экспрессе» с остановкой в пути вылилось в очередную загадку для Эркюля Пуаро и одновременно одну из наиболее известных книг писательницы. Но и во время спокойных домашних вечеров, сидя за вязанием, Кристи, по ее собственному признанию, не переставала обдумывать очередную интригу и зачастую вставала из кресла не только с готовым шарфом, но и продуманной новой сюжетной линией.

Агате Кристи, самому известному в мире автору детективов, с кинематографом не везло: многочисленные (всего более 30, не считая телесериалов) постановки вызвали ее резкое недовольство. К 70-м годам Агата решила от по-

добных экспериментов отказаться, но уговоры сделали свое дело: в 1973 году Сидни Лумет взялся за постановку «Убийства в Восточном экспрессе». Для съемок были найдены два раритетных вагона 1920 года выпуска, курсировавшие до 1939 года между Лондоном и Венецией в составе поезда Venice Simplon Orient Express, — спальный и ресторан. В них разместились «звездные убийцы» — Ингрид Бергман, Джон Гилгуд, Лорен Бэколл, Ванесса Редгрейв, Шон Коннери... Фильм получился. За роль в нем Ингрид Бергман была удостоена «Оскара». Но кинолента стала событием не только в мире кино, но и железной дороги.

В 1977 году раритетные вагоны были проданы Джеймсу Шервуду, который потратил четыре года и \$16 млн, собрал по всей Европе и восстановил 35 оригинальных вагонов. 25 мая 1982 года, почти через 100 лет после своего рождения, Venice Simplon Orient Express снова отправился в путь. Воспользоваться многократно клонированным, ходящим по разным маршрутам «Восточным экспрессом», совмещающим новейшие удобства и антикварную роскошь, можно и сейчас. Самый экономичный вариант поездки — Лондон—Париж (один день) — обойдется в \$1020. По 14-дневному маршруту Москва—Пекин ездит российский «Восточный экспресс», собранный из настоящих венецианских вагонов, приобретенных в 1993 году и восстановленных на Тамбовском заводе.

ИНТЕРЕСНО ЗНАТЬ

Несколько моментов о кошках

* В Азии очень популярны блюда из кошек. Ежегодно там потребляют в пищу около миллиона этих животных.

* Кошки с дерева спускаются только задом наперед. Объясняется это тем, что когти у животного направлены в одну сторону.

* Кошки по эмоциям очень похожи на человека. В отличие от собаки, мозг у кошки больше...

Факты про крапиву

* В Англии используют крапиву для изготовления вина. Из 40 кг растения получается 3 тысячи литров напитка.

* Крапива прекрасно укрепляет волосы. Именно поэтому она входит в состав многих шампуней.

* Крапива противопоказана людям с

сердечными заболеваниями и беременным женщинам.

Запрещенные продукты

Рыба Фугу. Это очень известный деликатес в Японии. Был запрещен из-за того, что данный вид рыбы способствует отравлению. От употребления всего нескольких миллиграммов этого деликатеса можно умереть. До запрета на рыбу от нее погибало около 60 процентов людей.

Ругань как обезболивающее средство

Два года назад великобританские психологи провели эксперимент. Двух добровольцев поместили в холодную воду. Один произносил обычные слова, а второй — нецензурную брань. В итоге ругающийся доброволец провел в воде дольше времени. Психологи пришли к

выводу, что ругательные слова помогают облегчить боль...

Посмотреть в зеркало и сойти с ума

Оказывается, если долго смотреть на свое отражение в зеркале, то можно заработать психическое расстройство. Доказать это предложили нескольким добровольцам, вполне довольным своей внешностью. Они без отрыва в течение 10 минут смотрели на себя в зеркале. После этого начинали испытывать нервное напряжение...

ДВОРЕЦ КУЛЬТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ,
МУЗЫКАЛЬНАЯ СТУДИЯ «SANSА TA»

объявляет набор в класс вокала

Художественный руководитель — композитор Савелиу КОЖОКАРУ.
Дети железнодорожников
занимаются бесплатно.

Тел.: (022) 47-48-25
Моб.: 0 696 17 093