



# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 7 (5823) 25 февраля 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

## ■ С СЕЛЕКТОРНОГО СОВЕЩАНИЯ

**В понедельник, 23 февраля 2015 г., и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Сергей Петрович ТОМША провел очередное селекторное совещание, в ходе которого подвел итоги производственно-финансовой и эксплуатационной деятельности предприятий магистрали за январь 2015 года. Результаты работы дороги обязывают критически оценить положение дел на железнодорожном транспорте, наметить дальнейший путь развития.**

# Всё — ради дороги, ради стабильных результатов

**А**нализ достигнутых результатов за предыдущий месяц руководитель магистрали начал с обеспечения безопасности движения грузовых и пассажирских поездов. Если в цифрах говорить об этой самой главной характеристике работы железнодорожного транспорта, то в январе произошло 8 транспортных происшествий против 10 за аналогичный период 2014 года. Не все из них связаны с выходом из строя исчерпавшей свой технологический ресурс техники и оборудования. Есть немало примеров негативного влияния человеческого фактора на процессы, связанные с обеспечением безопасности движения поездов. А это — свидетельство того, что не все четко и строго выполняется на местах в плане предупреждения транспортных происшествий.

Что касается охраны здоровья и безопасности труда — в январе т.г. в филиалах ГП «Железная дорога Молдовы» случаи производственного травматизма не зарегистрированы. Сергей Петрович отметил в своем выступлении необходимость постоянного проведения информационно-разъяснительной работы в коллективах, с тем чтобы исключить нарушения правил и норм охраны здоровья и безопасности труда. Эту работу начальники предприятий на местах должны взять под личный контроль.

Главная и основная задача — бдительность, безусловное обеспечение безопасности движения поездов и безопасности труда. И здесь каждый работник, независимо от занимаемой должности, должен понимать, что это его ежедневная ответственность.

Только коллективно мы сможем сохранить дорогу в нынешней тяжелой ситуации, направив общие усилия на повышение эффективности использования трудовых ресурсов, экономии фонда заработной платы, эксплуатационных расходов.

Сергей Петрович подробно остановился на финансово-экономических показателях работы магистрали. В январе 2015 года объем работы в приведенных тонно-километрах составил 100,1 млн, что меньше плана на 4,5 % и на 13,8 % меньше января 2014 года. Тарифный грузооборот составил 82,2 млн тонно-километров, или 2,7 млн тонно-километров в сутки, т.е. невыполнен к плану на 3,6 %, а к отчету января 2014 года — на 11,1 %.

Выполнение пассажирооборота за январь 2015 года составило 17,9 млн пассажиро-километров, т.е. 91,8 % к плану, а к уровню января 2014 года — 75,8 % из-за снижения пассажиропотока в межгосударственном сообщении.

План по отправлению грузов в январе выполнен на 54,9 %. При плане 122,5 тыс. тонн выполнение составляет 67,2 тыс. тонн, а в сравнении с отчетом января 2014 года отправлено грузов на 55,8% меньше (на 84,8 тыс. тонн).

Прием груженого потока за январь в среднем в сутки при плане 265 вагонов составил 229 вагонов, ежесуточно принималось на 36 вагонов меньше.

Сдача груженого потока в среднем в сутки при плане 285 вагонов составила 215 вагонов, что меньше плана на 70 вагонов.

**Выполнение качественных показателей по использованию вагонов и локомотивов в январе 2015 года следующее:**

— оборот грузового вагона при плане 7,88 сут. составил 9,70 сут., т.е. замедлен на 1,82 сут.;

**Сохранить Государственное предприятие «Железная дорога Молдовы» или своей пассивностью и недопониманием всей сложности экономической ситуации допустить его Финансовый крах — решать железнодорожникам.**



— среднесуточная производительность грузового вагона при плане 918 тонно-километров нетто составила 1069 тонно-километров нетто;

— участковая скорость движения грузовых поездов при плане 33,0 км/ч составила 33,9 км/ч;

— техническая скорость движения грузовых поездов при плане 37,5 км/ч составила 37,4 км/ч;

— средняя статическая нагрузка на вагон при плане 60,76 тонны составила 57,09 тонны;

— средний вес грузового поезда при плане 2450 тонн составил 2480 тонн;

— среднесуточный пробег локомотива при плане 415 км составил 434,3 км;

— среднесуточная производительность локомотива при плане 820 тыс. тонно-километров брутто составила 789,1 тыс. тонно-километров брутто.

Контингент в среднем за январь т.г. содержался в количестве 9887 человек, или на 156 человек меньше плана и на 470 человек меньше отчета января 2014 года. В отпусках без сохранения заработной платы в январе т.г. находилось 507 чел., что на 53 чел. больше декабря 2014 г. и на 138 чел. больше января 2014 г. Технический простой в январе 2015 г. составил 9735 человеко-дней — на 2144 человеко-дня больше декабря 2014 г. и на 6517 человеко-дней больше января 2014 г. То есть на техническом простое находилось в среднем 345 человек. Экономия составила 631,7 тыс. леев, что намного меньше планируемых цифр.

Среднемесячная заработная плата за январь т.г. составила по дороге 3820,67 лея, что на 12,6 % больше, чем в январе 2014 года. По перевозкам — 3996,55 лея, или на 14,8 % больше, чем в январе прошлого года.

Доходы по перевозкам за январь т.г. получены в сумме 68,8 млн леев — на 995 тыс. леев больше плана. В том числе от грузовых перевозок доходы получены в сумме 49,8 млн леев, что на 570 тыс. леев больше

запланированных, а от пассажирских перевозок доход составил 19,0 млн леев, что на 425 тыс. леев больше плана. Расходы по перевозкам составят 96,5 млн леев, что на 1,0 млн леев меньше плановых.

По чистому результату за январь 2015 года ожидается убыток в сумме 23,2 млн леев при плановом убытке 24,3 млн леев. В том числе по перевозкам ожидается убыток в сумме 27,7 млн леев (по плану — убыток 29,7 млн леев). По подсобно-вспомогательной деятельности прибыль составит 9,0 млн леев при плане 10,5 млн леев; по операционной деятельности ожидается убыток в сумме 5,0 млн леев при плановом убытке 5,6 млн леев.

Приведенные цифры, характеризующие финансово-экономическое положение дороги, лучше всяких слов отражают неблагоприятную ситуацию на железнодорожном транспорте Молдовы в условиях отсутствия достаточных объемов грузовой работы и резкого снижения пассажиропотока. Плюс к этому нестабильная ситуация с национальной валютой. В совокупности все эти моменты больно ударили по экономике железной дороги, привели ее к критической точке, за которой могут последовать сбои в выплате заработной платы. Для того чтобы этого не допустить и уберечь железную дорогу от финансового коллапса, а по большому счету — сохранить предприятие, руководитель магистрали призвал коллектив железнодорожников к пониманию сложившейся критической ситуации на дороге, высказал надежду на понимание происходящего, попросил поддержать решение руководства о переходе с марта т.г. на неполную, четырехдневную рабочую неделю.

Как показала практика, ранее введенный технический простой не оправдал ожиданий, не позволил сэкономить планируемую денежную сумму. Отчасти от того, что не все железнодорожники с пониманием отнеслись к приказу руководства дороги о переходе на технический простой.

Сергей Петрович, обращаясь ко всем участникам селекторного совещания, попросил включиться в разъяснительную работу и профсоюзных лидеров. С людьми на местах надо работать, объяснять тяжелую экономическую ситуацию на железнодорожном транспорте Молдовы, убеждать в необходимости четкого исполнения указаний руководства магистрали о режиме работы предприятия.

По предварительным подсчетам экономистов, переход на четырехдневную рабочую неделю позволит сэкономить порядка 5-6 млн леев. Второй планируемый шаг — изменение графика курсирования пассажирских поездов дальнего следования и пригородного движения, что тоже даст экономии около 3-4 миллионов леев. Сэкономленные денежные средства будут направлены на стабилизацию экономики предприятия.

Руководитель магистрали на селекторном совещании предоставил слово начальникам железнодорожных узлов. Со всех узлов прозвучала поддержка и понимание сложившейся ситуации, в которой сегодня функционирует Молдавская магистраль.

**Март не за горами. Слово — за многотысячным коллективом дороги. Сохранить ее или своей пассивностью и недопониманием всей сложности экономической ситуации допустить ее финансовый крах — решать железнодорожникам.**

Ирина КРАЕВСКАЯ



■ ВНИМАНИЕ: ПЕРЕЕЗД!

# Водитель, пока не поздно, нажми на тормоза!

**Железнодорожный переезд — один из самых опасных участков пути, и во многом его безопасность зависит от дисциплинированности водителей автотранспортных средств.**

**К**ак показывает практика с ее печальной статистикой, все ДТП на переездах Молдавской магистрали происходят из-за легкомысленного поведения автолюбителей. Многие из них даже не задумываются, что поезд — это не машина, остановить его сразу невозможно. Тормозной путь многотонного железнодорожного состава составляет более 800 метров.

Донести эту прописную истину до автомобилистов и не допустить происшествий на опасных участках магистрали — общая задача железнодорожников. Но одних стараний работников железной дороги мало. Необходимо четкое осознание водителями автотранспортных средств угрозы их легкомысленного пренебрежения правилами дорожного движения. А с этим дела обстоят не лучшим образом.

За последние три года, включая начало 2015 г., на железной дороге Молдовы произошло 112 транспортных происшествий на железнодорожных переездах. Трагично закончили свой жизненный путь за этот период 33 человека, 43 — получили травмы различной степени тяжести. Печальные цифры.

Причины трагедий на переездах — ошибки водителей в оценке дорожной обстановки из-за невнимательности, беспечности, топорливости, халатности.

Самая неблагоприятная обстановка с обеспечением безопасности движения складывается на переездах, не обслуживаемых дежурными работниками. Именно здесь произошли все ДТП на переездах. Подъезжая к неохраняемому переезду, лихачи игнорируют красные сигналы светофора и, будучи уверенными в своей безнаказанности, принимают роковое решение «проскочить» перед приближающимся к переезду поездом. И за это расплачиваются здоровьем и нередко жизнью.

В июне 2013 года в результате транспортного происшествия на перегоне Тырново—Дондушень на неохраняемом переезде погибли три человека. Произошло столкновение пассажирского поезда №342 с автомашиной. Было повреждено 50 метров пути и один бутлег. Помимо создания аварийной ситуации при пересечении железнодорожного полотна, лихачество водителей дорого обходится не только им и пассажирам автосалона. Под угрозой безопасность грузовых и пассажирских составов. Плюс к этому и немалые материальные расходы железной дороги на восстановление последствий ДТП, когда повреждаются батарейные и релейные шкафы, сбиваются опоры освещения, ломаются головки светофора, повреждаются локомотивы и верхнее строение пути, др.

Начальник службы пути ГП «Железная дорога Молдовы» Петру Саракуца в беседе отметил:

— В целях наведения порядка и обеспечения безопасности движения поездов на железнодорожных переездах всеми дистанциями пути неоднократно

были направлены письма в примэрии с просьбой проведения разъяснительной работы среди местного населения. Кроме того, ежегодно в мае-июне регулярно проводится комиссионный осмотр железнодорожных переездов под председательством руководителей дистанций пути с участием начальников дистанций сигнализации и связи, электро-

циплина сохраняют высокую вероятность возникновения рисков транспортных происшествий на наших железнодорожных переездах.

Железнодорожные переезды — объекты повышенной опасности во всем мире. Проблема безопасности автомобилистов и железнодорожников при их пересечении актуальна. Не случайно по инициативе Международного союза железных дорог, Европейского форума железных дорог и инфраструктурных компаний, Европейского совета по транспортной безопасности был впервые в 2009 году утвержден Международный день безопасности на переездах. С той поры

вающие безопасный проезд через рельсы, оборудуются переезды автоматическим устройством заграждения пути (УЗП), системами автоматической сигнализации, устанавливаются светофорные головки на светоизлучающих диодах.

Но как бы дорого железнодорожникам не обходилось обеспечение безопасности движения в финансовом эквиваленте, решающим все же является водитель автотранспорта, подъезжающий к железнодорожному переезду. От него зависят здоровье и жизнь участников движения по обе стороны переезда. Дорожный знак в виде треугольника с изображением поезда по пути следования должен действовать на него как



снабжения, дорожной полиции МВД Республики Молдова, автотранспортных предприятий и дорожно-эксплуатационных организаций (ДЭУ), экономических агентов, на балансе которых находятся подъездные пути, проходящие через железнодорожный переезд. По ходу осмотра составляются акты с указанием выявленных замечаний, срока и ответственных за их устранение.

Конечно, это кропотливая и ответственная работа, которая должна приносить результаты. По итогам таких серьезных проверок с привлечением сторонних организаций в 2014 году на дороге было зафиксировано 484 замечания. Из них чисто железнодорожных было 95. Практически все они были устранены.

Что касается прочих организаций, не имеющих отношения к железной дороге, то процент устранения ими выявленных в ходе комплексной проверки переездов замечаний оказался довольно низким — 25%. И такая вялотекущая «активность» в столь важном вопросе, как безопасность движения через железнодорожные переезды Молдавской магистрали, повторяется из года в год.

Вот и получается: безответственность одних плюс ежегодный значительный прирост автотранспортных средств в республике и низкая водительская дис-

циплина сохраняют высокую вероятность возникновения рисков транспортных происшествий на наших железнодорожных переездах.

Главная цель этого мероприятия — привлечение внимания всей общественности к решению вопроса повышения безопасности движения на железнодорожных переездах, а также предупреждение аварийности на железнодорожных переездах. При проезде через железнодорожные переезды участники дорожного движения обязаны строго соблюдать Правила дорожного движения, а организации, осуществляющие техническое обслуживание железнодорожных переездов, — создавать условия для безопасного движения поездов и автотранспорта.

Руководство Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» уделяет пристальное внимание обеспечению безопасности движения на железнодорожных переездах. В путь укладываются специальные настилы, обеспечи-

вающие безопасный проезд через рельсы, оборудуются переезды автоматическим устройством заграждения пути (УЗП), системами автоматической сигнализации, устанавливаются светофорные головки на светоизлучающих диодах.

Но как бы дорого железнодорожникам не обходилось обеспечение безопасности движения в финансовом эквиваленте, решающим все же является водитель автотранспорта, подъезжающий к железнодорожному переезду. От него зависят здоровье и жизнь участников движения по обе стороны переезда. Дорожный знак в виде треугольника с изображением поезда по пути следования должен действовать на него как

сигнал своего рода тревоги: «Внимание: опасность!». Не надо стараться определить скорость приближающегося к переезду поезда, чтобы принять решение о «форсировании» переезда.

Водители автотранспорта не могут по силе локомотива или свету прожектора локомотива определить скорость и расстояние от стремительно летящего поезда до переезда. **Надо всегда помнить: жизнь одна, и не стоит трагически обрывать ее на железнодорожном переезде, а также подвергать огромной опасности жизни других людей.**

При четком соблюдении правил дорожного движения переезд на тот свет отменяется!

Ирина КРАЕВСКАЯ

**НА СНИМКАХ:** вот к чему приводит лихачество водителей автотранспортных средств на ж.д. переездах.



## ■ ВРЕМЯ ПЛАНОВ И ИТОГОВ

# Технологическое обслуживание — качественно

**Коллектив Басарабьской дистанции сигнализации и связи своевременно и качественно выполняет в наступившем году график технологического обслуживания устройств СЦБ, связи и радио. В ШЧ-2 трудятся не только высококвалифицированные специалисты, но и рачительные хозяева. Так, например, в январе 2015 года достигнута экономия: фонда оплаты труда — 55 600 леев, электроэнергии — 6600 кВт на сумму 9300 леев, воды — 4 кубометра, что составило 144 лея.**

**У**спешно справился в январе с плановыми заданиями по проверке и регулировке приборов СЦБ цех КИПа СЦБ под руководством старшего электромеханика А.К. Кулеша. Коллектив в основном женский. Все — квалифицированные и опытные специалисты, проработавшие в дистанции много лет. Это — электромеханики И.Гуляева, Н.Геока, М.Петрицкая, Л.Кустирова. Еще два женских коллектива работают в дистанции: коллектив ЛАЗа и АТС под руководством старшего электромеханика связи Н.И.Базулиной и телефонно-телеграфный цех под руководством Е.И.Романенко, которые также успешно справляются с поставленными задачами.

Неплохими экономическими показателями завершил коллектив Басарабьской дистанции сигнализации и связи и минувший год. В 2014 году экономия газа составила 974 кубометра (5683 лея); при лимите 20 000 кубометров израсходовано 19 026 кубометров; воды сэкономили 42 кубометра (1512 леев); при лимите 465 кубометров израсходовали 423 кубометра; экономия электроэнергии составила 115092 кВт (161 129 леев); при лимите 999 000 кВт потреблено 883 908 кВт.

За 12 месяцев 2014 года специалисты ШЧ-2 выполнили «Программу усиления безопасности движения поездов» в следующем объеме: выполнен ремонт 10-ти стрелочных электроприводов на станциях Кэинарь и Басарабьска; произведена замена 65-ти стрелочных электродвигателей на станциях Басарабьска, Тараклия, Заим, Джурджулешть, Гречень, Кириутня, Вулкэнешть и Хаджимус; заменили 133 аккумулятора в устройствах СЦБ и связи на станциях Гречень, Абаклия, Вулкэнешть, Абаклия, на перегонах Заим—Кэинарь, Комрат—Яргара, Гречень—Болград, а также на станциях Джурджулешть, Чимишлия, Колибаш, Чадыр-Лунга, Заим.

Произведен капитальный ремонт 1135 метров сигнально-блокировочного кабеля на перегонах Заим—Кэинарь, Абаклия—Комрат, Кэушень—Заим, Яргара—Прут-1, на станциях Джурджулешть, Кириутня, Басарабьска, Прут-2, Кэинарь.

Выполнен капитальный ремонт АБ на перегонах Кэинарь—Заим, Басарабьска—Абаклия, Злоць—Чимишлия—Разъезд 111 км, Болград—Гречень.

Произведена замена 560 м магистрального кабеля на перегонах Басарабьска—Разъезд 111 км, Кэинарь—Заим, Прут-2—Кахул, Кэинарь—Злоць, Кульма—Чадыр-Лунга—Кириутня, Вулкэнешть—Етулия; отремонтированы устройства громкоговорящей связи на станциях Абаклия и Басарабьска — на сумму 17,132 тыс. леев; капитально отремонтирован автотранспорт (29,33 тыс. леев); выполнили работы по капитальному ремонту телефонно-телеграфной аппаратуры на станциях Тараклия, Кириутня, Абаклия и о.п. Жолтай — на сумму 19,75 тыс. леев; капитальному ремонту кабелей местной сети на станциях Чимишлия, Кэинарь, Басарабьска — на сумму 55,86 тыс. леев; капремонту устройств ЭЦ на станциях Злоць, Басарабьска, Джурджулешть и Кэинарь; капитально отремонтировали переездную сигнализацию.

В сентябре проведен конкурс «Знайки ПТЭ».

— Лучшими работниками Басарабьской дистанции сигнализации и связи, — сказал, в частности, начальник ШЧ-2

Степан Дмитриевич Тырсыну, — стали в 2014 году старшие электромеханики СЦБ Михаил Васильевич Мисаил, Александр Анатольевич Ерощенко, Петр Александрович Арефьев, Александр Иванович Червен, и.о. старшего электромеханика СЦБ Александр Иванович Бабенко, электромеханик СЦБ Иван Григорьевич Мэчукэ, старший электромеханик Лаз/АТС Нина Ивановна Базулина, старший электромеханик КИПа связи Сергей Викторович Федоров, старший электромеханик КИПа СЦБ Анатолий Константинович Кулеша.

Большое внимание в 2014 году в Басарабьской дистанции сигнализации и связи было уделено состоянию охраны здоровья и безопасности труда. Согласно годовому плану защиты и предупреждения по охране здоровья и безопасности труда, оборудовано вытяжкой рабочее место электромеханика радиоцеха (2,0 тыс. леев); забетонирована площадка сварочного поста (15,1 тыс. леев); отремонтированы крыши сварочного поста, котельной мастерской (26,0 тыс. леев).

Для коммат приема пищи приобретены: электрическая плита, 8 чайников, кулер (4,45 тыс. леев). В релейных помещениях на восьми станциях заменены шторы (7,0 тыс. леев).

Для улучшения условий труда за счет всех источников финансирования была израсходована немалая сумма.

Главное — чтобы затраченные денежные средства положительно сказались на результатах работы коллектива в 2015 году.

Лиана НИКИФОРОВА

**В стрелково-пожарной команде ВОХРа, дислоцирующейся в районе узловой станции Бэлць-Слобозия, трудится немало преданных делу работников. Один из них — стрелок-пожарный Юлиан Делиу.**

**С**удьба привела его на железнодорожный транспорт в январе 2001 года, можно сказать, случайно, потому что раньше в жизни было другое занятие. На протяжении длительного периода Юлиан Григорьевич являлся станочником по деревообработке на Бэлцком мебельном комбинате, славившемся своей продукцией за пределами Молдовы.

— Наверное, мои трудовые будни и дальше протекали бы в стенах комбината, если бы его впоследствии не закрыли, — говорит. —



## ■ ТВОИ ЛЮДИ, МАГИСТРАЛЬ!

# Дело, которому служишь

Однако хочу быть откровенным: нынче вовсе не сожалею, что пришлось вынужденно поменять профессию. Уже находясь в стрелково-пожарной команде, я с приятным удивлением узнал, что в лихое военное время в военизированной охране на нашей станции работал стрелком мой отец Григорий Иванович. Он приезжал на дежурства из расположенного неподалеку родного села Куболта. Этот факт позволяет мне рассматривать нынешнюю работу как продолжение фамильного дела.

В настоящее время Юлиан Григорьевич вместе с коллегами несет дежурства, связанные с видеонаблюдением и охраной объектов узлового вокзала. Оказывается помощь в проверках у пассажиров билетов на при-

городные дизель-поезда, отправляющиеся утром и вечером в трех направлениях.

Только добрых слов заслуживает деятельность всего коллектива стрелково-пожарной команды, которой руководит Валерий Ротарь. Организуя охрану парка, а также сопровождая грузы, стрелки проявляют бдительность, дисциплинированность, умение действовать в экстремальных ситуациях, внося свой вклад в предотвращение возможных хищений на северном участке магистрали.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

**НА СНИМКЕ: стрелок-пожарный Юлиан Делиу.**

Фото Юрия КОЗЛОВА

## ■ НАША ИСТОРИЯ

# Добро пожаловать в музей!

**После полугодового перерыва по техническим причинам вновь гостеприимно открыл свои двери музей Молдавской магистрали.**

Открытие музея истории железной дороги Молдовы было приурочено к юбилейной дате — 140-летию ГП «Железная дорога Молдовы»: в августе 2011 года он принял первых посетителей.

Энтузиастом рождения музея, первым собирателем документов и материалов стал первый директор музея Алексей Иванович Самсонов. Большую поддержку оказало руководство дороги, службы и подразделения.

На стендах представлены экспозиция с момента зарождения строительства железной дороги Молдовы, этапы ее раз-

вития до нынешних дней. Наряду с фотодокументами экспонируются макеты, аппаратура, альбомы.

Музей с удовольствием посещают ветераны, вспоминают, как они молодыми пришли на дорогу, с каким энтузиазмом работали. Иногда они приходят со своими внуками.

Среди посетителей музея — учащиеся школ, лицеев, студенты. Так, например, с большим интересом ознакомились с экспонатами музея учащиеся из Бендер, Унгень, Бэлць. Приезжают со всех уголков Молдовы. Кроме экскурсий,

бывают и одиночные посещения. Гости музея стали представителями железных дорог Румынии, Израиля, Прибалтики, России.

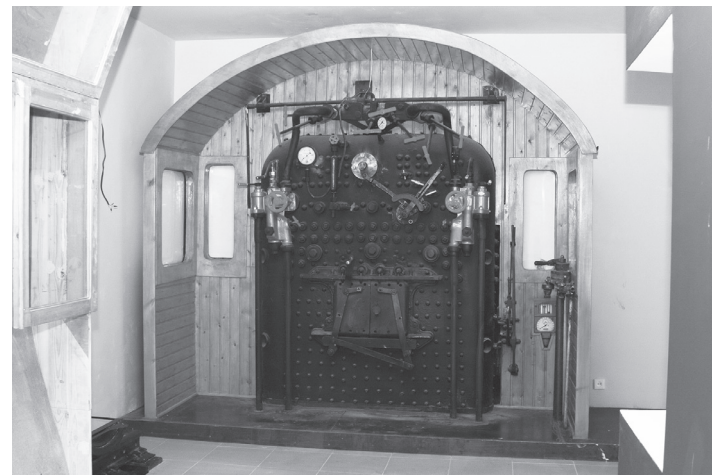
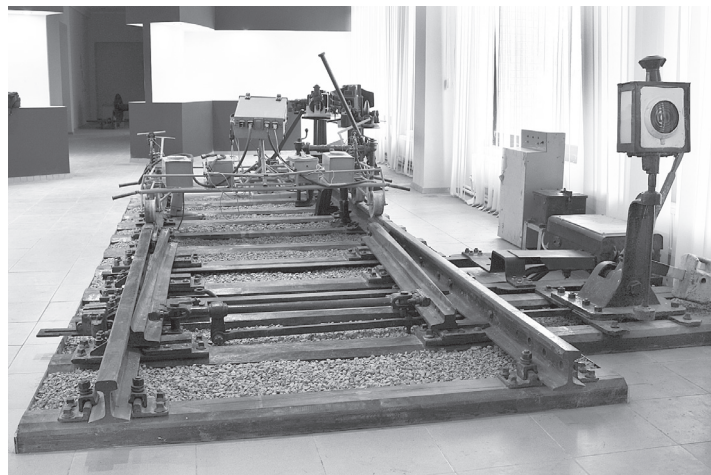
Со дня открытия музея его посетили 2697 человек.

Предстоит еще много работы. На данный момент идет сбор материалов для стенда «Династии», а также для панно «Дорога железная — люди золотые».

Хочется выразить сердечную благодарность всем, кто делится своими воспоминаниями, фотографиями и всем, кто оказывает свою посильную помощь.

**Большая просьба ко всем железнодорожникам, ветеранам Молдавской магистрали отправлять в адрес музея имеющиеся в семейных архивах бесценные материалы — фотографии, документы, воспоминания.**

Людмила НОВИК,  
администратор музея истории ГП  
«Железная дорога Молдовы»





## ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Коллектив и профсоюзный комитет Басарабьской дистанции пути сердечно поздравляют с 60-летием оператора цеха дефектоскопии **ОРЛОВА Василия Михайловича** и с 30-летием — заместителя начальника ПЧ-3 по ИССО **САЖИНА Юрия Петровича**.

Пусть эта замечательная дата  
В душе у вас оставит добрый след.  
Желаем мы всего, чем жизнь богата:  
Здоровья, счастья, мира, долгих лет!

Администрация, профком Басарабьского СМП-740 поздравляют с днем рож-

дения **РАЕВСКОГО Григория Степановича** — мастера, **ДЕМ Сергея Георгиевича** — водителя.

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

Коллектив станции Буковэц поздравляет с днем рождения начальника станции **РУСУ Степана Ивановича**.

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

Коллектив станции Кэлэрашь поздравляет с ЮБИЛЕЕМ начальника станции **ТУРУТУ Ивана Ивановича**.

— Желаем крепкого здоровья, успехов в труде, благополучия, семейного счастья и исполнения всех заветных желаний!

Коллектив станции Фэлешть сердечно поздравляет с 50-летним ЮБИЛЕЕМ билетного кассира о.п. Сарата Веке **МАЙДАНСКУЮ Зинаиду**.

— Желаем доброго здоровья, благополучия, в жизни — радости, в делах — мудрости, а в сердце — юности!

## ■ ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, ЧТО?..

### Самый полезный овощ

Диетологи выяснили, в каком именно овоще содержится больше всего минералов, витаминов и микроэлементов, необходимых человеку для жизнедеятельности.

Этим бесценным овощем оказалась цветная капуста. Она отлично усваивается организмом, а также способствует укреплению сердечно-сосудистой системы благодаря содержащемуся в ней витамину В. По словам диетологов, всего в 50 граммах цветной капусты содержится дневная норма витамина С, без которого невозможно полноценное функционирование клеток и органов. Также овощ в изобилии содержит витамин А, необходимый для здоровья кожи и зрения.

Более того, цветная капуста богата фосфором, кальцием, магнием и железом. Комплекс всех этих веществ оказывает благоприятное воздействие на человеческий организм: способствует снижению веса, улучшает обменные процессы, работу печени, желчного пузыря и кишечника. Овощ прекрасно усваивается организмом, так как в нем содержится меньше клетчатки, чем в ее белокачанной «сестре».



# Скандворд

Скотник при отаре	Летчик, пилот	Украинский народный танец							
				Грозные раскаты в грозу	Индийский плащ	Уклад повседневной жизни			
Великий автор рубаи Омар ...	Клетка сети	Он бьет при лихорадке							
				Отличие Homo sapiens от животного	Промысловая морская рыба				
Присмотр за инвалидом	След от дождя на потолке	Длина от пола до макушки							
Город, которому подарили коня				Супруг Варум	Посадка аэробуса				
			"Хоровой" выстрел						
Рай	Все приближенные короля	Десерт в виде пены	Газовая атака от неисправной печки						
			Хождение по ним - роман Толстого						
Жгучий ... горчицы				Шестигранник, полный меда					
Специалист по праву	В городе ... темные ночи					Ивовый кустарник			
				От ворот поворот - тремя буквами					

## Приглашает Дворец культуры железнодорожников Отметим женский праздник вместе!



Международный женский день — это возможность каждого доставить матерям, женам, сестрам радость, а женщинам-коллегам по работе — подарить внимание. Администрация ДКЖ поздравляет всех женщин ГП «Железная дорога Молдовы» с Международным женским днем 8 Марта и приглашает провести вместе канун этого особенного дня в приятной атмосфере: с музыкой, танцами и тематической программой «*Sărut, femeie, mîna ta...*».

Праздничное мероприятие состоится 5 марта 2015 года в 15 часов в большом зале ДКЖ по ул. Дечебал, 2.

*Ждем вас, дорогие труженицы магистрали!*  
Вход — свободный.

Администрация ДКЖ

## НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ МИРА

### В Испании появились банды-граффити, нападающие на поезда

Испанская полиция арестовала группу уличных художников-граффити, насильно останавливавших поезда, чтобы разрисовать их.

Несколько человек, забравшись в вагон, срывали стоп-кран, в то время как остальные приступали к росписи аварийно затормозившего состава.

Своими действиями четыре участника группы нанесли ущерб на сумму свыше 250 тыс. государственной собственности в Мадриде, северных городах Лео́не и Вальядолиде, а также средиземноморскому порту Валенсия.

### Китай построит железную дорогу из Пекина в Москву

Железная дорога сможет облегчить путешествие из Пекина в Москву и сократить время в пути, сообщили муниципальные власти Пекина.

Китай построит высокоскоростную железную дорогу, связывающую Пекин с Москвой, стоимостью 1,5 триллиона юаней (242 миллиарда долларов), сообщили муниципальные власти Пекина.

Общая протяженность железной дороги составит 7 тысяч километров. Маршрут железной дороги будет проходить через Казахстан, а время в пути состав-



вит два дня. Железная дорога сможет облегчить путешествие из Пекина в Москву и сократить время в пути.

### Новый «Восточный экспресс» из Венгрии в Иран

Европу и Азию соединит новый «Восточный экспресс». Маршрут Будапешт—Тегеран займет две недели. Прежде чем приехать в Иран, поезд пересечет Болгарию, Румынию и Турцию.

Эконом-класса здесь нет. Самый дешевый билет стоит более 14 тысяч долларов. Впрочем, все билеты распроданы: 70 пассажиров из разных стран заняли свои места. Для них — все по высшему разряду, включая отдельные ваннные кабинки.

Обслуживает поезд туроператор Golden Eagle. В успехе маршрута его основатель не сомневается.

## ■ ЭТО — ИНТЕРЕСНО!

### Как построить дом за 40 минут

Оказывается, это можно сделать! Знакомьтесь: дома-«бинишеллы».



«Бинишеллы» выглядят ультрасовременно — они похожи на полусферические бетонные «пузыри» на поверхности земли.

Еще в 1960-х архитектор Данте Бини запатентовал методику возведения зданий без применения тяжелой строительной техники. Он придумал использовать низкое давление воздуха, чтобы, в буквальном смысле этого слова, «надуть» конструкции из влажного бетона и стальной арматуры. По этой методике было построено более 1600 зданий в 23 странах.

Современный проект «бинишеллов» принадлежит сыну создателя методики, Николо Бини, который усовершенствовал технологию отца. Сохранив прежние преимущества — современный вид, экономичность и быстроту возведения, — нынешние «бинишеллы», в духе модных веяний, весьма экологичны. В частности, эта технология позволяет снизить затраты строительных материалов на 80% (что, еще и выгодно). Кроме того, почти игрушечные на вид «бинишеллы» на самом деле являются очень прочными конструкциями, способными противостоять ураганам, наводнениям и землетрясениям.

Усовершенствованная технология также позволяет строить «бинишеллы» различных форм и размеров для любых целей: школы, офисные здания, жилые дома, аэропорты — оставляя огромный простор для фантазии дизайнеров и архитекторов.

По мнению Николо Бини, «бинишеллы» являются олицетворением самого передового метода возведения зданий, который позволит существенно удешевить строительство в целом.