



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 19 (5835) 13 мая 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

■ ВЕСЕННИЙ КОМИССИОННЫЙ ОСМОТР МАГИСТРАЛИ – 2015 ДОРОГА СДАЕТ ЭКЗАМЕН

7 мая 2015 года начался ежегодный традиционный весенний комиссионный осмотр хозяйств железной дороги Молдовы.

Комиссия под председательством заместителя генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» по инфраструктуре и тяговому подвижному составу Сергея ТОМШИ проверила хозяйства подразделений магистрали на участках Глодень—Рэуцел, Редиул Марэ—Брэтушень, Липкань—Блок-пост 61 км; конкретно: станции Глодень, Брэтушень, Липкань, Крива и Блок-пост 61 км.

Проверялись состояние путевого хозяйства, СЦБ и связи, электрификации, зданий и сооружений; организация охраны здоровья и безопасности труда; профессиональные знания и знания инструкций, телеграмм дежурными по станциям; правильность оформления документации и другие важные аспекты готовности коллективов подразделений железной дороги Молдовы к лет-

ним перевозкам грузов и пассажиров.

11 мая комиссия продолжила весенний осмотр магистрали, начав его с пограничной станции Вэлчинец. Подробности читайте в следующем номере нашей газеты.

НАШ КОРР.

НА СНИМКАХ: моменты осмотра.

Фото Юрия КОЗЛОВА



Станция Брэтушень



Станция Крива



Станция Липкань



Станция Глодень

Мост красят вахтовым методом

С наступлением погожих дней возобновила покраску моста через реку Рэут бригада под руководством начальника участка Василия Коркодела из МП-1. Ее временный лагерь с бытовыми вагончиками и необходимой техникой находится прямо на берегу, рядом с железнодорожной насыпью. Работы ведутся вахтовым методом.

Операция покраски включает в себя прежде всего очистку металлической поверхности мостовых конструкций от налета ржавчины, остатков старой краски, грязи, мазутных пятен. Применяется хорошо проверенный на практике, надежный

пескоструйный способ. Орудующие на высоте пескоструйными соплами специалисты снабжены очками с предохранительными сеточками, респираторами, перчатками и комбинезонами, что предусмотрено требованиями охраны здоровья и безопасности труда. Особое внимание уделяется качеству очистки в труднодоступных местах.

После очистки каждые десяти-пятнадцать квадратных метров поверхности следует операция грунтовки, а затем распыляется краска серого цвета. Медлить в таких случаях нельзя, так как под воздействием влаги (утренняя роса, дождь) на очищенном металле быстро об-

разуется гидроксид железа, способная свести на нет все предпринимаемые усилия.

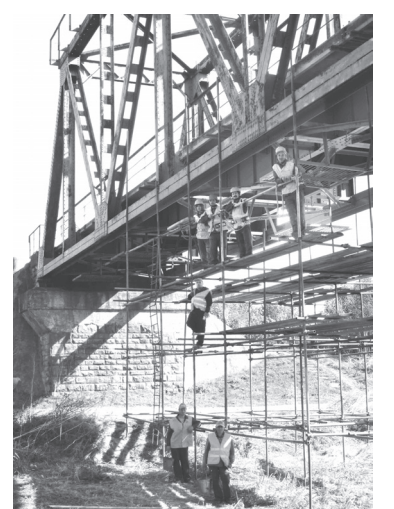
Еще одна технологическая тонкость: поверхность, сильно нагреваемая солнцем, окрашивается в вечернее время, чтобы слои были равномерными и без потеков.

Покраска мостовых конструкций была начата осенью минувшего года и прервана с наступлением морозов. Теперь ее завершение намечено на лето.

Влад ДОБРОВ

НА СНИМКЕ: на покраске моста.

Фото Юрия КОЗЛОВА





■ В ТРУДОВЫХ КОЛЛЕКТИВАХ

ВЧД-2: завод по ремонту подвижного состава

Торжественное открытие цеха формирования колесных пар ВЧД-2, прошедшее в присутствии высшего руководства Молдавской магистрали и депо, в освещении которого, наряду с другими представителями mass-media республики, довелось участвовать, еще свежо в памяти. А ведь с того дня пролетело... 13 лет! Именно тогда в ВЧД-2 был заложен фундамент настоящего завода по ремонту подвижного состава — единственного в республике. Тогдашнее руководство железной дороги приняло такое решение с целью экономии средств, ибо ремонт на заводах соседних государств был очень дорогим, в то время как в нашем депо обходился в несколько раз дешевле.

Работы по организации цеха ВКМ в Басарабьском вагонном рефрижераторном депо начались еще в 2000 году: было выделено место для организации цеха, приобретены оборудование и станки, разработан технологический процесс распрессовки и запрессовки колесных пар вагонов. А в декабре 2002 года колесно-роликовому цеху ВЧД-2 было выдано удостоверение на право формирования вагонных колесных пар с клеймом №840. Специалисты депо приступили к ремонту вагонных колесных пар.

Шло время... Оно выдвигало новые задачи перед железнодорожниками. В ремонте нуждались и тепловозные колесные пары. Специалисты ВЧД-2 успешно освоили и этот, дополнительный, вид ремонта. И в конце 2006 года депо было предоставлено право на смену бандажей колесных пар тепловозов и дизель-поездов в цехе формирования вагонных колесных пар.

При формировании колесных пар осуществляется обработка сопряженных поверхностей подступичных частей оси и отверстий ступиц колес с последующей запрессовкой колес на оси.

В настоящее время в вагонном рефрижераторном депо ВЧД-2, которым руководит Александр Димитров, выполняются работы по расформированию и формированию вагонных колесных пар, колесных пар тепловозов со сменой элементов, работы по смене бандажей колесных пар тепловозов и дизель-поездов. В цехе ВКМ производятся работы по ремонту колесных пар дрезин Басарабьской и Кишиневской дистанций пути, а также формирование вагонных колесных пар узкой колеи для ППВ ст.Унгень; формирование вагонных колесных пар для ВЧД-4, ВЧД-1, ВЧД-3, локомотивных колесных пар для ТЧ-4, ТЧ-1, ТЧ-3, ТЧ-2; для ПМС-130 производится ремонт колесных пар путевых машин.

Так, например, в прошлом году коллективом специалистов этого цеха было проведено формирование 285 вагонных колесных пар из новых и 115 — из старогодных; произведена смена бандажей на 950 мм 20-ти локомотивным колесным парам и на 1050 мм — 41-й локомотивной колесной паре. За 4 месяца текущего года проведено формирование вагонных колесных пар: из новых 120 шт., из старогодных 41 шт., произведена смена бандажей на 1050 мм 19 колесным парам.

На прессе ПФ-1516 добросовестно трудится слесарь по ремонту подвижного состава В.Д.Туляков, на распрессовке колесных пар работает А.А.Тупку, качество ремонта вагонных и локомотивных колесных пар контролирует дефектоскопист В.В.Хмилевский. Руководство депо также отметило хорошую работу токарей цеха ВКМ: на токарном станке ДИП-300 — Е.В.Дубового, Д.В.Слав, И.Н.Пелех, на карусельном станке — Н.Г.Чеботарь.



Цехом ВКМ, в котором трудятся 11 опытных специалистов, руководит 33-летний Вадим Куприков — мастер цеха по формированию колесных пар. В депо начал работать после службы в армии. Вначале — слесарем по ремонту подвижного состава, а в феврале 2014 года стал мастером. В 2009 году закончил Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта по специальности «Подвижной состав и спецтехника железнодорожного транспорта», квалификация — инженер-механик.

Технологический процесс по ремонту различных типов вагонов, по капремонту тепловозов производится под непосред-

ственным руководством и при активном участии грамотного и квалифицированного специалиста, главного инженера Евгения Драганова, выпускника Технического университета Молдовы, по специальности «Электроэнергетика». За период работы в ВЧД-2 с июля 2001 по июль 2006 года прошел путь от ученика слесаря до главного механика депо. Последующие два года трудился в локомотивном депо Басарабьска слесарем по ремонту локомотивов, помощником машиниста тепловоза и дизель-поезда. Семь лет тому назад вернулся в рефрижераторное депо: работал слесарем-электриком, мастером цеха по ремонту оборудования. С июля 2012 года — главный инженер ВЧД-2. Евгений Михайло-

вич Драганов в процессе работы — требователен к себе и окружающим.

...Басарабьское вагонное рефрижераторное депо по праву зарекомендовало себя заводом по ремонту подвижного состава, где качественно, а главное — менее затратно ведутся все необходимые работы по ремонту различных типов вагонов, капитальному ремонту тепловозов и др.

Лилиана НИКИФОРОВА

НА СНИМКАХ:

1. Мастер цеха формирования колесных пар Вадим Владимирович Куприков (слева) и главный инженер ВЧД-2 Евгений Михайлович Драганов.

2. Токарь V разряда Николай Георгиевич Чеботарь, активный участник культурно-массовых мероприятий депо и города Басарабьска.

3. Дефектоскопист цеха формирования колесных пар, мастер этого же цеха Валентин Валентинович Хмилевский — на железнодорожном транспорте трудится 28 лет.

Фото Юрия КОЗЛОВА

■ У НАШИХ СОСЕДЕЙ

ШПАЛЫ — ПО ИТАЛЬЯНСКОЙ ТЕХНОЛОГИИ

Новая технологическая линия по производству железобетонных шпал с различными видами скрепления введена в действие в АО «Дорстроймонтажтрест», которое находится в белорусском городе Осиповичи.

Она не только удовлетворит потребности магистрали республики в столь востребованном материале верхнего строения пути, но и будет работать на экспорт. В год будет выпускаться до 400 тысяч шпал. Средняя окупаемость проекта — пять лет.

Важнейшее преимущество смонтированного итальянского оборудования — высокая техничность, низкая энергоёмкость и лучшее качество изделий. Линия практически полностью автоматизирована. Основными технологическими

процессами управляет компьютер и комплекс специального программного обеспечения. В смену трудится не более 10-12 человек — в два раза меньше, чем было на эксплуатировавшейся другой линии.

На новой линии планируется изготавливать железобетонные шпалы со скреплениями APC, Vossloh и Pandrol, используемыми при ремонтах действующих и в строительстве новых железнодорожных путей в странах Евросоюза и России.

Все шпалы армированы четырьмя стержнями из арматурной холоднодеформированной стали периодического профиля диаметром 9,6 мм.

«Железнодорожник Беларуси»

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПОЛИКЛИНИКА МЕНЯЕТ АДРЕС!



Для уменьшения расходов на содержание инфраструктуры и в связи с оптимизацией железнодорожная поликлиника на станции Кишинэу передислоцируется в Центральную клинику по адресу:

мун.Кишинэу, ул.Георге Кашу, 37.

Временно медперсонал будет вести прием пациентов в обоих помещениях.

ПРИГЛАШАЕМ

СТАНЦИИ КИШИНЭУ срочно требуются на работу: **слесарь-сантехник; плотник.** Образование — среднее техническое; необходим опыт работы в данной сфере. ПЕРЕВОДОМ.

Справки по телефонам:

022 83-22-50, 022 83-41-57, 022 83-47-10



Аттестованы движущие

Успешно сдали очередную, согласно приказу ЗН, аттестацию связанные непосредственно с организацией движения работники станции Фэлешть, которую возглавляет ДС Нина Чуперка. Хорошие знания показали все без исключения дежурные за пультом — Вера Галиц, Лидия Сфатуйка, Анатолий Кашу, Варвара Боксан и Григорий Урсаки. Это результат постоянного совершенствования профессиональных навыков, дисциплинированного отношения к порученному делу, регулярно организуемых технических занятий. Немалую помощь оказывают специалисты СЦБ из ШЧ-3.

Неплохо идут дела в грузовом цехе станции. Исходя из реальных возможностей обслуживаемой экономической зоны, за четыре месяца с начала нынешнего года погрузка составила почти 7000 тонн, а выгрузка — 9431 тонну. Постоянным клиентом является предприятие «Sudzucker Moldova» SA, отправляющее железной дорогой сахар на Казахстан. Грамотно оформляют необходимую документацию и строго следят за своевременным взыванием сборов за оказываемые услуги старший товарный кассир Нина Рогозарь, старший приемосдатчик Елена Матковская и товарный кассир Ирина Големблевская.

Выручка от продажи билетов на поезда дальнего и пригородного следования за четыре месяца по станции составила 2,697 млн леев.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКЕ: с 1971 года трудится в качестве ДСП Анатолий Кашу, выпускник Одесского железнодорожного техникума.

РАБОЧИЕ БУДНИ СТАНЦИИ



Фото Юрия КОЗЛОВА

Архив железной дороги Республики Молдова расположен во Дворце культуры железнодорожников. Здесь находятся еще и музей нашей дороги и библиотека — ее историческое и культурное достояние. Их двери всегда открыты для посетителей. В музее — история железной дороги нашего государства в экспонатах. Молодежь должна знать и помнить историю развития железнодорожного транспорта.

Библиотека располагает не только художественной литературой, но и научной, учебными пособиями для студентов и будущих специалистов-железнодорожников. Здесь можно встретиться и поговорить на «профессиональном» языке, поинтересоваться новостями, почитать свою газету «Железнодорожник Молдовы» и просто отдохнуть в «зимнем саду», как шутя посетители называют красавицы-пальмы, магнолии, яркие цветы, что растут в холле ДКЖ. Кстати, немногие знают, что таких пальм в Кишиневе, да и в республике, нет, а идея закладки сада принадлежит заведующей архивом Наталье Васильевне Коляде.

Во Дворце находится одно из больших хранилищ архива. Здесь в документах — отражение работы нашего предприятия и его людей. Время — незримый свидетель того, кто, как, где, в каком структурном подразделении трудился. Выданная архивом справка — это итог пройденного производственного пути работника, вложенного им труда и залог размера будущей пенсии.

Находясь в хранилищах архива, как-то по-особому себя ощущаешь. Как нигде, здесь чувствуешь «запах» времени. Проверив документы, находишь знакомые фамилии и сквозь годы видишь себя и своих коллег молодыми, энергичными, способными решать любые проблемы. Разве кто-то из нас думал тогда о пенсии, о старости...

Жизнь человека похожа на большие песочные часы. Годы по дням, словно песчинки, утекают, и незаметно подступает пенсионный возраст.

К сожалению, наша железная дорога тоже стареет: изнашиваются рельсы, шпалы, подвижной состав, здания, средства связи и прочее. Уходят с работы по возрасту, тоже «изношенные», опытные специалисты — асы своей профессии.

В последнее время архив дороги буквально заваливают почтой из региональных управлений Пенсионного фонда России, Украины, Территориальных касс социального страхования Молдовы. Запросы на бывших работников поступают с узловых станций. Присылают заявления работники дороги о выдаче справки о заработной плате или подтверждении стажа при утере трудовой книжки. Эти документы необходимы для предъявления в отделы социального обеспечения при оформлении пенсии.

Согласно законодательству, работникам, достигшим пенсионного возраста и оформляющим пенсию в Республике Молдова, архив выдает справки о заработной плате с 1984 по 1998 годы. За последующие годы работы размер заработной платы и отчисления в Пенсионный фонд учитывались Кассой социального страхования централизованно.

Для тех же работников дороги, кто уехал на постоянное место жительства

в Россию, Украину, Беларусь, управления пенсионных фондов этих государств запрашивают в Молдове данные о размере заработной платы, трудовом стаже, начиная со времени работы на нашем предприятии. Требуя архивного подтверждения почти каждой записи в трудовой книжке, заверенного подписями руководителя ГП «Железная дорога Молдовы», заведующей архивом и печатями, а также заверенные архивом справки о переименовании как нашей

Чебан. Имя и фамилия были изменены при оформлении удостоверения личности. Хорошо, если пенсия оформляется в Молдове, а для России, Украины, Беларуси и других государств — это разные люди.

Женщина по паспорту Стрэттилэ Вера Александровна. В карточках зарплаты она как только не написана: и Стратила, и Стратилэ, и Стратило, а в один год Вера Александровна превращается даже в Веру Федоровну!



■ ДОКУМЕНТЫ ТРЕБУЮТ ТОЧНОСТИ

Дела архивные

Слово «архив» с греческого переводится как «присутственное место» или как «архи» — место, где хранятся важные документы.

дороги, так и порой структурного подразделения предприятия.

Из Приднестровья требуют делать выборку заработной платы за 30 лет и более за каждый месяц, отработанные часы, время нахождения женщин в декретных отпусках, по болезни, отпусках без оплаты, а с 1992 года — отчисления в Пенсионный фонд РМ.

Стоит ли говорить, что каждый ответ по таким запросам у троих работников архива порой занимает не один рабочий день, учитывая, что нужно отыскать документы в хранилищах, за все годы подсчитать ежемесячную зарплату (покальку не все выплаты учитываются при начислении пенсии), обработать данные на компьютере и т.д.

У заведующей архивом Натальи Васильевны Коляды есть еще и приемный день, о котором хотелось бы рассказать подробнее.

Войдя в кабинет, посетитель уверенно садится на стул и говорит: «Выдайте мне, пожалуйста справку о зарплате», наивно полагая, что это займет минут 30. Заведующей приходится терпеливо объяснять, что на выполнение его просьбы необходима как минимум неделя, хотя по Закону «О петициях» в Молдове на ответ по данному запросу полагается 30 дней.

Наталья Васильевна начинает заполнять бланк заявления. По паспорту имя посетителя Тудор Чебану. В дальнейшем при оформлении справки находим, что в карточке заработной платы на предприятии дороги он записан как Федор

Пишешь, как есть, хотя знаешь, какие слез, мытарств, хождений по разным инстанциям ждет этих людей, пока они докажут, что это один и тот же человек, а помочь ничем не можешь. Архив, как ксерокс. По Закону об архиве архивариус за искажение имеющихся на хранении документальных материалов несет уголовную ответственность. Кроме того, достоверность документов, правильность выдаваемых архивом справок о зарплате проверяются работниками различных республиканских территориальных касс социального страхования. Проверки, как правило, отнимают много времени. Однако (хочется это отметить), в составляемых ими актах ни разу не было найдено ни одного нашего нарушения.

Порой в заявлениях о выдаче справок о заработной плате женщины, указывая фамилию по паспорту, забывают, что поступали на работу будучи не замужем (под девичьей фамилией) и при оформлении брака фамилию меняли, да иногда не один раз! Какого же труда у всего коллектива архива стоит розыск по документам такого работника и исполнение запроса!

Случается, вскрываешь конверт, а там на листочке — только просьба об исполнении, без указания даже места работы, без приложения ксерокопий паспорта и трудовой книжки. Вот и думай, где этот человек трудился...

Обращаются в архив бывшие работники железной дороги Молдовы со всей республики. Иной раз приезжают изда-

капризные, требовательные. Им тоже надо уделить внимание, не считаясь с занятостью, объяснить, чем-то помочь. Наталья Васильевна говорит мало, со знанием дела. Ее опыт (26 лет в этой должности) помогает человеку найти правильное решение своего вопроса.

Надо ли говорить, что работа архивариуса на самом деле еще и физически тяжелая (в том смысле, что поднимать приходится десятки раз папки весом до 5 кг и более, влезать с ними на лестницу и спускаться), и вредная для здоровья, т.к. приходится дышать архивной пылью не только при поиске документов, но и уборке в хранилище, а во время дождя — порой подставлять ведра и постоянно следить, чтобы влага не проникла в документы из-за того, что течет крыша в одном из помещений архива.

Правда, в конце прошлого года крышу починили, но дело так до конца и не довели, ссылаясь на отсутствие средств.

На предприятиях дороги накопилось много документов, которые архив не может принять из-за отсутствия места. Два имеющихся хранилища полностью заполнены. Руководство дороги выделило третье помещение под архив, но когда оно будет оборудовано в соответствии с требованиями стандартов — неизвестно. Остается надеяться, что это будет сделано в достаточно короткие сроки.

О работе дорожного архива можно говорить бесконечно. Проблем и работы у него много, однако наш маленький дружный коллектив успешно справляется с объемом работы, потому что дело свое по-настоящему любим и всегда помним, что работаем среди людей и для людей.

Любовь КОРОЛЕВА

Федерация Профсоюза железнодорожников Молдовы глубоко скорбит по поводу преждевременной кончины председателя профкома ИВЦ

ТРЕБУХОВА Владислава Владимировича

и выражает искренние соболезнования родным и близким покойного.

Пусть земля ему будет пухом!

Совет председателей профкомов Кишиневского железнодорожного узла выражает искренние соболезнования родным и близким

ТРЕБУХОВА Владислава Владимировича,

председателя профсоюзного комитета Информационно-вычислительного Центра, по поводу преждевременной его кончины.

Пусть земля ему будет пухом!

Администрация и профсоюзный комитет Центра санэпиднадзора выражают искренние соболезнования сотрудникам Центра Лунгу Агафии Николаевне по поводу кончины ее

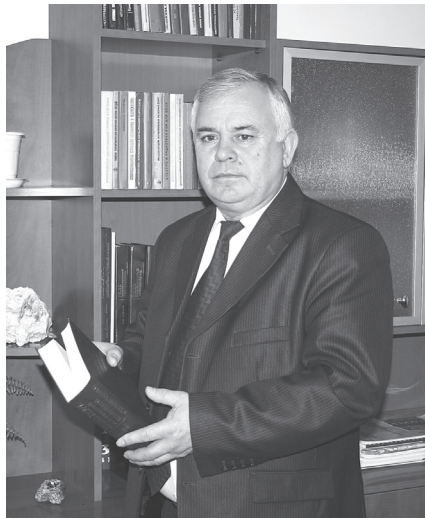
МАТЕРИ

Пусть земля ей будет пухом.



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Коллектив службы сигнализации и связи сердечно поздравляет с 65-летием начальника службы **БАРЫЛЮКА Ивана Даниловича**.



— Примите наши искренние пожелания крепкого здоровья, семейного благополучия, дальнейших успехов в Вашем нелегком труде. Пусть удача сопутствует Вам во всем, а невзгоды обходят стороной.

*Закон природы так суров,
Текут года в потоке века,
Как много есть хороших слов,
Чтобы поздравить человека!
А мы не ищем этих слов,
Мы просто от души желаем:
Здоровья, счастья и цветов,
И жить все сто не унывая!*

Профсоюзный комитет Кишиневской дистанции сигнализации и связи сер-

дечно поздравляет с днем рождения **БАРКАР Ивана, БОЙНИЦКИ Майю Александровну, ВАТАМАНЮК Бориса Семеновича, ГАЮС Светлану Сергеевну, ГИДИК Думитру, Дикусар Марию, ДОДОН Георгия Гавриловича, КОБЗАК Федора Георгиевича, ПАСАТ Николая, СМУК Виталия Константиновича, СУРУЧАНУ Виктора Васильевича, ТРИФАН Николая, ЧИКИНЕВУ Марию Иосифовну.**

*Пусть будет меньше дней ненастья,
Тревог, обид, болезней, бед.
Здоровья, радости и счастья
Желаем вам на много лет!*

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяского рефрижераторного вагонного депо поздравляют с 35-летием **КОЗЛОВА Станислава Васильевича** — аккумуляторщика.

*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 Бэлцкого вагонного депо поздравляют с днем рождения **ТУРЧИНСКОГО Сергея Ивановича** — слесаря РПС, **ГОРИНУ Валентину Васильевну** — уборщицу ПРКК.

— Желаем вам крепкого здоровья, успехов в труде, благополучия и исполнения всех желаний!

Коллектив и профсоюзный комитет Бендерской команды службы военизированной охраны сердечно поздравляют с днем рождения начальника команды **ТЕЛЕШКО Ивана Максимовича**.

*С днем рождения, коллега,
поздравляем!
Пусть рассеются, как дым, заботы,
Не кривя душой сейчас признаем,
Как приятно с Вами нам работать.
Пожелаем счастья и улыбок,
Радужных надежд и настроенья,
Избежать сомнений и ошибок,
Не отчаиваться даже на мгновенье.*

Администрация и цеховой комитет станции Комрат поздравляют с днем рождения старшего дежурного стрелочного поста **ДУРОГЛО Стефаниду Михайловну**.

*Желаем чаще улыбаться,
По пустякам не огорчаться,
Вовек не знать, где, что болит,
Всегда иметь веселый вид!*

Администрация и профком Басарабьяской ПЧ-3 сердечно поздравляют с днем рождения начальника участка зеленых насаждений **КИРИЛЮКА Александра Сергеевича**, мастера цеха искусственных сооружений **ПЕТКОГЛО Вячеслава Ивановича**, дорожного мастера 11-го околотка **МИТИОГЛО Дмитрия Георгиевича**.

*Желаем много-много счастья,
Желаем долгих-долгих дней,
Найти приют в момент ненастья
И много преданных друзей!*

Администрация и профком Басарабьяского СМП-740 поздравляют с днем рождения **БОГОМАНЮКА Александра Петровича** — электрогазосварщика.

*Пусть солнце освещает Вас всегда,
И годы бесконечно пусть продлятся,
Пусть в Вашу дверь ни где и никогда
Ни старость, ни болезнь не постучатся!*

Коллектив и профсоюзный комитет Администрации железной дороги поздравляют с днем рождения инженера Центра ремонта вагонов **СЕРГЕЕВУ Марию Валерьевну**.

*Мы Вас поздравляем, живите богато,
Пусть шеф увеличит сегодня зарплату,
Пусть будет железным здоровье всегда,
Пусть Вас не коснутся ни зло, ни беда!*

Коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения и профком сердечно поздравляют с днем рождения водителя ЭЧ-1 **ОАНЦА Михаила Тимофеевича**, электромонтера Унгеньского района электроснабжения **БАРБЭРОШИЕ Ефимию Николаевну** и электромонтера ЭЧ-1 **АНТОЧ Виктора Филипповича**.

*Пусть судьба оберегает,
Если трудно — помогает,
Бережет от зла, напастей,
Дарит солнце, свет и счастье!*

Коллектив грузового цеха станции Кишинэу поздравляет с днем рождения старших приемосдатчиков: **КОРОТАЕВУ Клавдию Васильевну** и **ВЫСТАВКИНУ Александру Леоновну**.

*Желаем в эту дату здоровья и любви,
Успехов и достатка, заботливой родни,
Добра, благополучия и преданных друзей,
Уверенности в будущем, счастливых,
долгих дней!
Большого счастья, крепкого здоровья,
Хороших дел и трудовых побед!*

Коллектив станции Сипотень сердечно поздравляет с днем рождения билет-

ного кассира **МОРАРУ Алену Васильевну!**

*Желаем быть всегда счастливой,
Доброй, милой, терпеливой,
Быть всегда немного новой,
Жизнерадостной, здоровой,
Быть подольше молодой,
И не стариться душой!*

Коллектив и профсоюзный комитет станции Кишинэу поздравляют с днем рождения начальника станции **ПАЛАДИ Ивана Георгиевича**.



*Дай Вам Бог здоровья!
За Вами, как за каменной стеной,
Пусть Вас всегда — не только
в день рождения —
Обходят неудачи стороной!
Чтоб сбывались мечты и желанья,
Остальное — уже не вопрос.
И, конечно, чтоб Вы были с нами,
Наш товарищ, коллега и босс.*

Коллектив станции Глодень сердечно поздравляет дежурную по станции **ИВАНОВУ Т.П.** с юбилейным днем рождения!



— Искренне желаем крепкого здоровья и успехов в работе, семейного счастья и благополучия, прекрасного настроения и долгих полноценных лет жизни!

**В
М
И
Н
И
Т
У
Т
У
Д
О
С
У
Г
А**

| | | | | | | |
|------------------------------|--------------------|---------------------|---------------------------------|----------------------|--------------------------------|----------------|
| | | | | | | |
| Ею стол накрывают | | Орех с молоком | | Инструмент дровосека | Её защищают солдаты | ... мыла раму |
| | | | | Кличка дворняжки | В сказках оно всегда побеждает | |
| Канавы, где прячутся от пуль | | Огородные от двойки | | | | |
| Учёный, изучающий звёзды | Корабль пришельцев | | Снежная с морковкой вместо носа | | | |
| | | | | Объём пакета молока | | Русая до пояса |
| Имя волшебника Поттера | Рок-н-... | | Краска для ногтей | | | |
| | | | | Пучок волос | Небольшая, неядовитая змея | |
| Дорожный ... | "Ёжик" в горшке | | | | | |
| | | | | Враг металла | | |

■ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ МИРА

Колумбийцы хотят возродить железные дороги

Ржавеющие вагоны и локомотивы — такова современная реальность пассажирского железнодорожного транспорта Колумбии. В начале 90-х годов прошлого столетия правительство выделяло много денег на железные дороги, но теперь большая их часть заброшена.

Сегодня основные ресурсы идут на строительство автомобильных шоссе. Однако дорожный общественный автотранспорт не в силах справиться с потоком пассажиров. В Боготе автобусы всегда переполнены. Не приносят спасения и личные автомобили, поскольку пробки на дорогах — обычное явление.

В настоящее время по железным дорогам Колумбии ходят грузовые поезда. Они работают только на крупных производителей угля, власти хотят, чтобы они работали на все секторы экономики. Единственное воспоминание об ушедшей эпохе железнодорожного транспорта — туристический поезд La Sabana («Ла Сабана»).

В Боготе проживает 8 миллионов человек. Это — одна из немногих столиц Латинской Америки, где нет метро. Наземное железнодорожное сообщение могло бы облегчить жизнь горожанам. Они надеются, что власти его возродят.

