



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 24 (5840) 17 июня 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

■ ПО СЛЕДАМ ВЕСЕННЕГО КОМИССИОННОГО ОСМОТРА МАГИСТРАЛИ-2015

Выполняем поставленные задачи

Николай ДИМОВ, и.о. начальника узла, начальник станции Басарабьяска

Работники всех филиалов нашего Басарабьясского железнодорожного узла трудятся над реализацией заданий, прозвучавших в ходе завершившегося недавно традиционного весеннего комиссионного осмотра подразделений ГП «Железная дорога Молдова». Для нас, как и для всех работников магистрали, это — серьезный экзамен, которому предшествовала тщательная подготовка всего железнодорожного хозяйства, ответственность кадров, волнения и эмоции. Как и в предыдущие годы, железнодорожники нашего узла в целом успешно выдержали испытание.

Преодолевая трудности нынешнего периода, связанные с материально-техническим снабжением, железнодорожники приложили максимум усилий к тому, чтобы производственные подразделения функционировали в установленном режиме. Об этом говорилось в ходе состоявшегося в ВЧД-2 разбора. Была отмечена, к примеру, полная готовность цехов и участков этого депо не только к

закрепленных за хозрасчетной станцией Басарабьяска.

Особых замечаний по узлу не было: наоборот, как отметили члены комиссии — подготовились неплохо. Мелкие замечания по подготовке к летним пассажирским перевозкам устранены. А более сложные работы — такие, как капитальный ремонт зданий и сооружений — отложены до улучшения финансового положения дороги.

Руководители филиалов нашего железнодорожного узла с пониманием отнеслись к выступлению генерального директора ГП «Железная дорога Молдова» Владимира Чеботаря на разборе в ВЧД-2, где он, в частности, отметил, что финансовое положение дороги очень сложное, но руководство предприятия ищет пути нормализации и решения для выхода из этого кризиса. Большой упор необходимо делать на подготовку молодых кадров, а также на модернизацию дороги за счет внедрения новых технологий.

Коллектив узла Басарабьяска с большой ответственностью и пониманием относится к намеченным целям и задачам и приступил к их исполнению. Основная наша забота — обеспечение безопасности движения поездов, соблюдение норм и инструкций по недопущению нарушений в области охраны здоровья и безопасности труда, пожарной безопасности, а главное — экономия эксплуатационных расходов.

Иван ПАЛАДИ, начальник железнодорожного узла, начальник станции Кишинэу

Финальным аккордом весеннего комиссионного осмотра Молдавской магистрали стал объезд столичного железнодорожного узла. Была проверена готовность его структурных подразделений к летним пассажирским и грузовым перевозкам.

По итогам увиденного отмечено, что в целом Кишиневский узел к лету готов. Однако компетентная комиссия выявила и немало недостатков, которые будут устранены в намеченные сроки.



На совещании под председательством генерального директора ГП «Железная дорога Молдова» Владимира Чеботаря были подведены итоги комиссионных проверок, а также обсуждены причины невыполнения отдельными руководителями замечаний предыдущего, осеннего комиссионного осмотра.

С подробной информацией о проделанной работе выступили все руководители служб и самостоятельных отделов. Особое внимание было уделено вопросам безопасности движения поездов; охраны здоровья и безопасности труда; капитальному ремонту зданий и сооружений (замена окон при необходимости, переделка систем отопления и водопровода, замена котлов); содержанию рабочих мест, производственного оборудования.

Все отмеченные в ходе совещания недоработки были внесены в протокол. Руководитель магистрали дал указание разобраться со сроками их устранения: то, что подлежит устранению — устранить к началу будущего осеннего осмотра. Поэтому первоочередной задачей, стоящей перед коллективом Кишиневского железнодорожного узла, является выполнение в срок замечаний, выявлен-

ных при весеннем осмотре дороги. В создавшихся непростых условиях с материально-техническим снабжением, острой нехваткой средств специалисты Кишиневского узла прикладывают немало усилий для дальнейшего обеспечения его жизнедеятельности. Добросовестно трудятся коллективы ВЧД-1 и ПЧ-1. Путьейцы используют любой доступный резерв для поддержания главных ходов магистрали. На ПТО-Кишинэу проявляют заботу о том, чтобы пассажирские и грузовые поезда отправлялись в путь подготовленными как следует. Немалый объем работ выполняет коллектив ТЧ-1. Речь не только о машинистах и их помощниках, но и о слесарях, участвующих в выполнении техобслуживания, самых сложных видах ремонта магистральных тепловозов.

Весенний комиссионный осмотр явился не просто проверкой сделанного по обеспечению летних пассажирских и грузовых перевозок, но фактически позволил еще раз выверить, насколько коллектив железнодорожного узла Кишинэу готов профессионально решать сложные задачи, стоящие перед железной дорогой Молдова.

Фото Юрия КОЗЛОВА



производимым, но и более сложным видам ремонта грузовых вагонов и тепловозов. Работники ШЧ-2 содержат в необходимом функциональном состоянии устройства СЦБ и связи. В оптимистическом ракурсе предстают линейные станции узла. Устойчивое электроснабжение обеспечивают работники ЭЧ-2. В очень сложном положении продолжают находиться путьейские околотки ПЧ-3.

На этом итоговом совещании было уделено большое внимание и подготовке филиалов узла и линейных станций,

Выручает гидравлика

В повседневной работе путьейцев по содержанию рельсошпальной хозяйства не обходится без применения гидравлических инструментов, дающих выигрыш в силе.

С помощью домкратов осуществляется подъем тяжелых, рихтовщики незаменимы для выполнения поперечных, а разгонщики — продольных сдвигов рельсов при восстановлении требуемых стыковых зазоров. Однако каким бы надежным ни был этот инструмент, в процессе эксплуатации он рано или поздно выходит из строя.

Чтобы не обращаться к услугам посторонних организаций, в дистанциях пути стараются налаживать ремонты собственными силами.

В Окницкой ПЧ важным делом занимаются слесари-гидравлики Николай Пунга и Евгений Маляр. Специалисты хорошо разбираются в рабочих узлах — цилиндрах со штоками, предохранительных клапанах, устройствах для перегона масла в резервуары и обратно, что в сочетании с добросовестностью способствует нормальному качеству ремонта. Трудовой стаж Николая в мехмастерских предприятия — около восемнадцати лет, а Евгений здесь второй год.

Владимир СЕВЕРНЫЙ

НА СНИМКЕ: слесари-гидравлики Евгений Маляр и Николай Пунга.

Фото Юрия КОЗЛОВА





■ С СЕЛЕКТОРНОГО ПО ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ И БЕЗОПАСНОСТИ ТРУДА

Без спецодежды рабочий день не стоит начинать

Состоялось плановое селекторное совещание по охране здоровья и безопасности труда по итогам за май и 5 месяцев с начала года. Провел его начальник службы защиты и предупреждения ГП «ЖДМ» Думитру ДУРНЕСКУ. В совещании приняли участие главные инженеры, специалисты по охране здоровья и безопасности труда, инженеры, ведающие вопросами охраны здоровья и безопасности труда подразделений Молдавской магистрали.

Как следовало из отчета начальника службы, в мае в филиалах дороги случаев производственного травматиз-



НА СНИМКЕ: Думитру Дурнеску (справа) проверяет правильность оформления документации на одной из станций северного региона.

ма не зарегистрировано. По отношению к соответствующему периоду прошлого года — положительный фактор (тогда пострадал один работник станции Джурджулешты).

Поэтому основной акцент был сделан на нарушениях и замечаниях, выявленных в ходе весеннего комиссионного осмотра хозяйств магистрали. Издано специальное распоряжение за подписью генерального директора Государственного предприятия «О нарушениях и замечаниях по охране здоровья и безопасности труда, выявленных в ходе весеннего комиссионного осмотра дороги и мерах, направленных на их устранение», которое получают все филиалы. Поэтому подробно останавливаться на них не будем. **Одно требуется подчеркнуть: не прошли обучение в области охраны здоровья и безопасности труда во внешней службе защиты и предупреждения руководители филиалов, их заместители, главные инженеры и некоторые специалисты дороги по охране здоровья и безопасности труда.** Это связано с материальными затратами для дороги. Но... не дай Бог, случись серьезная травма, цена будет гораздо выше!

Ну и, как всегда, начальник службы акцентировал внимание на обеспечении работников при температуре выше 30 градусов водой, на категорическом недопущении стажеров самостоятельно выполнять производственные процессы, а также не допускать к производству работ без спецодежды и спецобуви.

С селекторного — Александр НИКИФОРОВ

Фото Юрия КОЗЛОВА

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

Приказом генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» НАЗНАЧЕНЫ:
РЭДУКАН ЖИКУ Марчел — помощником генерального директора по экономическим вопросам;

ДУКА Николае Николае — заместителем директора Дирекции управления кадрами;
ВАХНОВАН Раду Борис — первым заместителем начальника финансовой службы.



Фото Юрия КОЗЛОВА

вышенную бдительность, четко выполняют команды поездных диспетчеров, умеют действовать в экстремальных ситуациях.

Возглавляет с октября прошлого года местный коллектив ДС Наталья Рунц. В ответственной должности она недолго, но уже проявила себя неплохим организатором.

Поддерживается должный порядок, проводятся согласно доведенному службой плану технические занятия, практикуются внезапные проверки.

Станция хорошо включилась в летние перевозки грузов и пассажиров. Во время недавнего комиссионного осмотра по проверке готовности к ответственному периоду хорошие знания должностных инструкций показал

Денис со станции Наславча

Коллектив станции Наславча — молодежный. А это создает особый настрой в работе, связанной с обеспечением пропуска поездов на сложном рельефе местности участка Вэлчинецкого направления. Дежурные проявляют по-

ДСП Денис Бужак. Выпускник Бэлцкого технического колледжа железнодорожного транспорта трудится за пультом с 2004 года.

Влад ПАВЛОВ

НА СНИМКЕ: ДСП Денис Бужак.

Так повелось в селе Николаевка еще издавна: мужская часть жителей работала не только на земле, но также тянула к пролегающей рядом «железке». Даже в голодные послевоенные годы это означало верный заработок, определенные льготы. Да и высокий престиж профессии железнодорожника играл в глазах селян не последнюю роль.

Влестящие полосы рельсов вошли однажды и навсегда в сердце Ивана Григорьевича Крочака. Работник — каких поискать. Любознательный и сноровистый, он выполнял поручаемые работы по уходу за путями на ближайших станциях Кухурешть и Ункитешть с толком и таким усердием, что вскоре был замечен начальством и переведен в бригады.

Сын Николай тоже «заболел» железной дорогой еще в детстве. Часами мог слушать, как рассказывает отец матери о своих делах, расспрашивал. В обеденное время часто приносил отцу еду на перегон и, пока тот кушал, примерялся к маховой подбойке, выкладывал белыми камешками обочины, чтоб было красиво. Когда парню исполнилось восемнадцать, а было это в 1947 году, Иван Григорьевич похлопотал перед руководством дистанции пути, чтобы сына приняли в бригаду рабочим. Старался парень за двоих, боясь подвести. Однако его, наоборот, хвалили, видя, что хлеб путевский ест недаром. А был хлеб этот хоть и черным-пречерным, грубого помола, но для Николая — самым вкусным на свете.

Спустя пару лет призвали на армейскую службу. И, надо же, попал в железнодорожные войска. Работали на восстановлении путей, разрушенных войной, укладке новых, что называется, до седьмого пота. Солдатская гимнастерка не просыхала от пота, но армейские будни стали настоящей школой дальнейшего роста профессионального мастера. Ведь где еще, как не здесь, мог увидеть новоиспеченный путеец столько специальных машин, механизмов, освоить столько передовых приемов труда, скрепляя или рихтуя рельсы на лютом морозе, под жгучим солнцем, в окружении болотной мошкар! И когда он воротился на родной околоток после демобилизации, это уже

Добрый след

ВETERАНЫ МАГИСТРАЛИ



Фото автора

Н.И. Крочак

был не «Николаша, сбегай туда, принеси то», а настоящий специалист, которого зауважали даже старые, опытные работники. Старший дорожный мастер участка А.П.Стешин, долго не раздумывая, доверил Николаю бригаду.

Отец не мог нарадоваться сыну. Обои связывала крепкая мужская дружба. Вместе вышагивали на работу по утрам, советовались. А еще — соревновались на уровне бригад. Но ненастным осенним днем 1958 года в хату черной птицей ворвалась страшная весть со станции Кухурешть. Проходя вдоль рельсов, Иван Григорьевич заметил неисправность, угрожающую безопасности движения. Начал устранять ее. И так увлекся, что из-за шума дождя не услышал стука колес приближавшегося на скорости поезда. Смерть наступила мгновенно.

После похорон на сельском кладбище Николай ходил подавленным. Даже энергичное орудование маховой подбойкой не отвлекало от мрачных мыслей, ее глухие удары отдавались в мозг, слов-

но молотком забивали гвозди в крышку гроба. Поднял голову и увидел перед собой на перегоне мать, закутанную в черный платок, с мокрыми от слез глазами. И тут до него дошло до боли ясно, отчетливо: теперь вся ответственность за мать, дом — на нем, молодость кончилась. Да, мы перестаем себя чувствовать молодыми, когда теряем родителей.

В 1972 году Николая Ивановича назначают дорожным мастером. Направляют туда, где труднее всего — участки возле станций Мэркулешть, Пеления, Гринэуць, Редиул Маре. Кстати, у опытного специалиста в свое время проходил производственную практику возглавлявший впоследствии длительный период Окиницкую ПЧ Иван Бабий. С 1975 года Крочак — дорожный мастер Рогожельского путевыского околотка ПЧ-5. Мне не раз доводилось встречаться в ходе служебных командировок с ним, когда он еще не был на заслуженном отдыхе. В нем всегда привлекала яркая индивидуальность, непохожесть. Подобно худож-

нику в живописи, он был талантлив в своем деле путевском. Умел строго требовать с подчиненных, нацеливая их на выполнение задач по поддержанию пути на одном из сложнейших по рельефу местности и наличию кривых участках, и, в то же время, проявлял глубокие человеческие качества, был справедлив.

Случилось однажды, нарушил трудовую дисциплину новичок. Старые рабочие предложили не церемониться, уволить. Но видел Николай Иванович, что парень не такой уж безнадежный, осознал свою вину, переживает втайне. Что же, враз перечеркнуть только начинающуюся судьбу?! «Давайте дадим шанс молодому...» Последующие события показали, что дорожный мастер не ошибся. Новичок не только подтянулся, но и стал хорошим монтером пути.

Можно привести немало других примеров заинтересованного участия Николая Ивановича в судьбах людей. Терпеливо строя отношения с ними, проводя организаторскую и воспитательную работу, он сумел создать такой деловой настрой в коллективе околотка, что все работники были сами заинтересованы в обеспечении нормальной балльности, внедрении способствующих повышению эффективности, росту производительности приемов труда, механизмов. Об околотке вскоре заговорили, как об одном из лучших на всей железной дороге. Здесь организовывались дорожные школы передового опыта. В 1982 году Н.И.Крочаку за высокие показатели в труде, творчество присуждается Диплом лауреата Государственной премии МССР. А спустя шесть лет он награжден знаком «Почетный железнодорожник». Бережно хранит орден Трудовой Славы третьей степени, многочисленные почетные грамоты.

Люди приходят на железную дорогу и уходят после многолетнего труда, оставляя свой добрый след. Отправляясь на заслуженный отдых, Николай Иванович сумел передать молодежи лучшие традиции, и его дело находит достойное продолжение. Ныне во главе коллектива околотка, продолжающего добиваться, несмотря на трудности, хороших показателей, находится инициативный, отдающий себя сполна работе дорожный мастер Геннадий Одажиу.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ



■ 21 ИЮНЯ — ДЕНЬ МЕДИЦИНСКОГО РАБОТНИКА И ФАРМАЦЕВТА

На страже здоровья железнодорожников

Железнодорожная медицина является неотъемлемой частью здравоохранения страны, имеет ряд специфических особенностей, которые обуславливают ее нахождение в составе транспортного ведомства. Связано это с тем, что технология перевозочного процесса складывается из многих составляющих. Это — средства тяги и подвижной состав, состояние путей, пассажиры и грузы, часть которых — опасные и токсичные, это — система диспетчеризации и информации, круглосуточная и круглогодичная работа, и, наконец, это — работники, обеспечивающие перевозочный процесс. От них зависит не только безопасность движения, целостность грузов и здоровье пассажиров, но и в

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

От имени Центра медицины труда ГП «Железная дорога Молдовы» сердечно поздравляю вас по случаю профессионального праздника — Дня медицинского работника и фармацевта. Желаю благополучия, здоровья, счастья в личной жизни и успехов в вашем благородном труде!

Александр БАРКАРЬ,
начальник Центра медицины труда ГП «ЖДМ»

лезнодорожном узле внесла в те годы начальник поликлиники станции Кишинев А.Г.Канагур. Она организовала коллектив врачей и средних медицинских работников для оказания медицинской помощи железнодорожникам и членам их семей.

Второе рождение медицинской службы дороги приходится на 28 мая 1944 года, когда приказом №28 начальника Кишиневской железной дороги организована врачебно-санитарная служба, структуру которой разработал начальник службы А.Н. Деев.

Многие из тех, кто начинал работу по созданию медицинского обслуживания железнодорожников в то трудное время уже ушли из жизни — светлая им память. На заслуженном отдыхе сегодня Федорова Евгения Апполинариевна, Вайнберг Рахмиль Евгеньевич, Руснак Борис Спиридонович, Ткач Константин Иванович и ряд других медицинских работников, посвятивших свою жизнь железнодорожной медицине.

Сегодня дорога располагает современными медицинскими учреждениями, материально-техническая база которых оснащена в соответствии с требованиями времени. Нашим медработникам, а их более 600 человек, железнодорожники магистрали доверяют свое здоровье. И это доверие обоснованно и оправданно. Важное место в комплексе медицинского обслуживания железнодорожников занимают профилактические медосмотры, предрейсовые осмотры локомотивных бригад — машинистов и их помощников.

Следует отметить работу медиков Центра санэпиднадзора, осуществляющих надзор за охраной государственной границы от завоза различных инфекционных заболеваний, за соблюдением санитарно-гигиенических норм на предприятиях дороги. Они проводят аттестацию рабочих мест в филиалах магистрали, осуществляют надзор за пассажирскими перевозками.

Для решения важной социальной задачи по профилактике и укреплению здоровья тружеников магистрали был построен и сдан в эксплуатацию в 2004 году Оздоровительный центр — фактически санаторно-курортное учреждение. В течение 12 дней работники магистрали окружены здесь заботой и вниманием квалифицированных медицинских работников, обслуживающего персонала. Ежедневно пациенты могут получать процедуры из перечня более 30 наименований: грязевые аппликации, бассейн, подводный душ-массаж, спелеотерапию и многое другое. Здесь направляют свое здоровье не только работающие железнодорожники, но и ветераны железнодорожного транспорта.

Коллектив Оздоровительного центра, возглавляемый главным врачом Мититюком В.И., четко и добросовестно выполняет поставленную перед ним задачу — укреплять здоровье пациентов. В этом контексте хочется назвать старшую медсестру Стратулат Ларису, медсестер Мотычак Татьяну, Зара Елену и многих других.

Немало высококвалифицированных, добросовестных работников трудится во всех медицинских учреждениях дороги. В амбулатории станции Окиница можно отметить главврача Савка А.А, палатную медсестру Жук Т.В., процедурную медсестру Руснак Г.В.; в амбулатории станции Унгень — врачей Вербину М., Стати Э., медсестру Рыбак З.; в узловой больнице станции Бэлць — врача-терапевта Баля В., стоматолога Василяки Ю., зав. поликлиникой Чемыртан Д.; в амбулатории станции Басарабьяска — терапевта Булгарову В., старшую медсестру Добровольскую О., а также медсестру Паскалову Т.; в Центре санэпиднадзора — врача-эпидемиолога Величко В., помощника врача Рудько А., помощника эпидемиолога Пенькова Л., дезинфектора Ротару Г., помощника эпидемиолога Никора Б.; в ЦКБ — фтизиопульмолога Паламарь В., хирурга Скотигор Г., медсестер Кумпэтэ А., Мышов Е., гастролога Костюк А., кардиолога Чокэнарь Г., эндоскописта Кисакова С., медсестру неврологического отделения Лупашку Л., медсестру хирургического отделения Чернегу Т., старшую медсестру отделения реанимации Курагузу В. и многих, многих других, кто стоит сегодня на страже здоровья молдавских железнодорожников.



Фото Юрия КОЗЛОВА

За устойчивое электроснабжение

От блок-поста 61-й км до 97-го км Чернэуцкого направления (за исключением небольшого вклинивания Львовской железной дороги) протянулся участок, обслуживаемый Липканским пунктом электроснабжения, входящим в состав Окинского сетевого района ЭЧ-3.

В последние годы здесь проделана немалая работа по замене проводов и траверс ВЛ-0,4. В нормальном состоянии опоры. Автоматика всех железнодорожных неохранных переездов срабатывает от рельсовых цепей, что способствует экономии электроэнергии в темное время суток.

Ныне специалисты пункта электроснабжения под руководством электро-механика Сергея Юсип занимаются заменой приборов учета в высоковольтных ячейках, чистят трассу от поросли. Хорошо трудятся электромонтеры Василий Кирку, Анатолий Агапий, водитель Сергей Пасечник.

Влад ПАВЛОВ

НА СНИМКЕ: с 1999 года работает на Липканском пункте Василий Кирку — опытный и исполнительный специалист.

ЛЕВИТАЦИЯ — ЭТО РЕАЛЬНО!

Ученые представили вагон будущего

Сотрудники Петербургского государственного университета путей сообщения презентовали уникальную разработку — грузовую платформу на магнитолевитационной подушке.

Демонстрация инновационного подвижного состава будущего состоялась на Александровском железнодорожном заводе в городе Пушкине. Приглашенные на мероприятие гости смогли лично увидеть удивительную конструкцию, представляющую собой платформу с 20-тонным контейнером, которая словно зависла в воздухе.

Данная магнитолевитационная платформа, на разработку которой ушло два года, уже сейчас способна развивать скорость до 250 км/ч. А при строительстве магистрали с синхронным линейным тяговым двигателем на магнитном подвесе этот показатель можно увеличить до 500 км/ч. Также имеется резерв для увеличения нагрузки до 80 тонн. Зазор между платформой и магнитами у представленного образца составляет два с половиной сантиметра, что в три раза больше зарубежных аналогов. А как известно, чем больше зазор, тем проще монтировать пути и меньше проблем в сложных климатических условиях: наледь и снег не мешают движению.

Интересны и экономические перспективы проекта. В частности, запуск линии для движения магнитолевитационных поездов мог бы значительно повысить объемы перевозок при снижении времени на доставку грузов адресату. Ведь сейчас из Санкт-Петербурга в Москву ежегодно идут почти два миллиона контейнеров и железная дорога с этой нагрузкой не справляется.

По информации газеты «Октябрьская магистраль»



конечном счете — экологическое благополучие больших территорий, по которым следуют поезда.

Немного истории. Врачебно-санитарная служба Молдавской дороги была организована 28 июня 1940 года. Начальником службы был назначен А.Н. Деев, а начальником санитарной инспекции дороги — С.М.Куперман. Перед ними была поставлена большая задача: организация здравоохранения на Молдавской железной дороге. В течение 1940-1941 годов создаются больницы на станциях Бессарабская (в то время она называлась так), Арциз, Бендеры и Черновцы, а также две поликлиники, три амбулатории, 13 линейных врачебных участков и семь линейных фельдшерских пунктов. На станции Бугаз был открыт дорожный костно-туберкулезный детский санаторий. В Кишиневе, Черновцах, Бельцах, Бессарабской и Белгороде-Днестровском были организованы санэпидстанции с лабораториями, которые вели постоянную санитарную противэпидемиологическую работу.

Большой вклад в дело организации здравоохранения на Кишиневском же-

НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ МИРА

Японский поезд побил рекорд скорости



Поезд на магнитной подушке японской компании Central Japan Railway установил новый рекорд скорости, разогнавшись до 590 км/ч. Состав из семи вагонов шел на этой скорости в течение 19 секунд во время испытаний на участке железной дороги из города Уэнохара в Фуэфуки. Компания рассчитывает разогнать поезд до 600 км/ч.

Поезд Central Japan Railway также установил рекорд расстояния, пройден-

ного за один день. Он преодолел 4064 км. Компания готовится в 2027 году пустить из Токио в Нагую поезда на магнитной подушке, которые будут преодолевать 286 км за 40 минут — вдвое быстрее, чем существующие поезда.

Предыдущий рекорд скорости был также установлен поездом Central Japan Railway. В 2003 году он разогнался до 581 км/ч. Тогда же был установлен предыдущий рекорд расстояния, пройденного за один день — 2876 километров.

Швеция намерена вложить 1 млрд крон в железные дороги

Правительство Швеции объявило о намерении реализовать масштабный проект по реконструкции железных дорог. Чиновники собираются инвестировать в отрасль свыше 620 млн крон (\$72 млрд) до конца 2015 года, а затем в течение трех лет вкладывать еще по 1 240 млн. Таким образом, удастся пре-

рвать печальную традицию частых задержек и отмены рейсов, от которой в последнее время страдает все большее число пассажиров.

Из-за систематических опозданий поездов бюджет ежегодно теряет около 5 млрд крон.

Развитие железных дорог является частью «зеленой» стратегии государства, стремящегося уменьшить негативное воздействие на окружающую среду. При этом следует отметить, что треть от общего объема вредных выбросов приходится на транспортную отрасль. Неработающие железные дороги увеличивают число автомобильных перевозок, а это нежелательно с точки зрения экологии.





ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Администрация и профком Басарабьеского СМП-740 поздравляют с днем рождения **ТУКАН Дмитрия Прокоповича** — электрика, **ЧИБОТАРЯН Рихарда Ивановича** — маляра-штукатура, **ПРУТЯНУ Иона Васильевича** — охранника.

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

* * *

Администрация и профком локомотивного депо Бэлць сердечно поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **ГУСТОЙ Михаила Георгиевича**.

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

* * *

Администрация и профсоюзный комитет вагонного депо №3 Бэлць поздравляют с днем рождения **ВЕДМЕДЮК Ивана Антоновича** — слесаря-электрика, **ГЛАДУНЯК Вержину Семионовну** — рабочую бани, **КОНОПЛИЦКОГО Виктора Геронимовича** — инженера по ОЗБТ, **ГЫСКУ Олесю Степановну** — бухгалтера 1-й категории, **ЦУРКАН Николая Юрьевича** — слесаря РПС, **СТЕФАНЦОВА Виталия Михайловича** — бригадира.

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

* * *

Работники и профсоюзный комитет Басарабьеской дистанции пути сердечно поздравляют с ЮБИЛЕЕМ бухгалтера по заработной плате **ГНИЛОЗУБ Ольгу Павловну**, сменного диспетчера ПЧ-3 **ЯБАНЖИ Аллу Федоровну**.

*Мы все желаем в юбилей
Здоровья, долгих дней, удач и света,
Чтобы любовью близких и друзей
Душа всегда была согрета!*

* * *

Коллектив и профсоюзный комитет Бендерской команды службы военизированной охраны поздравляют с 50-летием старшего стрелка-пожарного **ПАСКАРЬ Александра Ивановича**.

*Пусть счастье Вас не покидает,
Здоровье пусть не убывает.
Прекрасных, светлых, мирных дней
Желаем Вам в Ваш юбилей!*



Золотой призер — железнодорожник

В состоявшемся в мае в Венгрии розыгрыше XXI Кубка Мира по кикбоксингу участвовал и слесарь Унгеньского пункта перестановки вагонов Александр ПОПА. В очень трудных и жестких батальных с сильными противниками наш боец-железнодорожник завоевал золотую медаль!

НА СНИМКАХ: 1. Нападает Александр Попа (справа). 2. На пьедестале почета (в центре вверху) золотой призер Александр Попа.

Фото Петра КОЛТУК, старшего тренера команды железнодорожников

Реликтовое чудо природы

ЛЮБИ И ЗНАЙ СВОЙ КРАЙ



На территории нашей маленькой республики значительная часть земель занята сельскохозяйственными культурами, садами и виноградниками. Однако вопреки столь плотной интенсификации здесь сохранилось немало природных уголков, способных очаровать своей неповторимой красотой любого путешественника. **Добираясь, например, новой железнодорожной веткой из Кахула в сторону Джурджулешть, нельзя не подивиться озеру Белеу.** Оно находится рядом с селами Вэлень и Слобозия Маре.

В нижней части реки Прут, течение которой становится плавным при приближении к Дунаю, подобных водоемов немало, но именно этот, в отличие от других, ученые называют реликтовым. Озеро сформировалось не речными разливами, а отделилось около 5-6 ты-

сяч лет назад от Черного моря в результате мощных тектонических сдвигов почвы. В ту далекую пору подавляющая часть расположенной ниже дунайской дельты вообще находилась на дне.

Глубина озера Белеу — от 0,5 до 2-3 метров. Между зарослями камыша и осоки — поляны белоснежных лилий. Берега обрамлены тенистыми вербовыми рощами. Эти места, где в 1991 году был организован заповедник Prutul de Jos, служат пристанищем для многих перелетных птиц, в том числе лебедей, пеликанов и даже экзотических розовых фламинго. Из зверей встречаются выдра и европейская норка. Насчитывается более тридцати видов рыб (сазан, карась, лещ и т.д.), устраивающих нерестилища в неглубоких водяных ямах.

Среди других значимых водоемов данной местности — озеро Манта. И здесь гнездится много птиц, а подвод-

ный мир представлен такими ценными видами рыбы, как судак, серебристая тарань, осетр, форель, угорь и, конечно же, знаменитая дунайская сельдь. Протянулось озеро в длину почти на пять километров. Из уст старожилов о нем можно услышать легенды. Были, дескать, случаи, когда, заблудившись на лодках в густом тумане, рыбаки сутками не могли найти берег, будто их водила обманными кругами какая-то нечистая сила. Как знать, возможно, по этой же причине еще одно озеро носит с давних времен название Драчеле, что переводится с румынского языка на русский, примерно, как «черти».

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКАХ: части реликтового озера Белеу.

Фото Юрия КОЗЛОВА

О ВКУСАХ НЕ СПОРЯТ...

Ликер Jagermeister

Мнения по поводу этого немецкого представителя семейства горьких ликеров-битеров совершенно противоположны. Одни считают его прекрасным аперитивом, другие вспоминают о раздражающе-горьком вкусе. «Егермайстер» готовится из более чем 50 различных трав, но самые неприятные и неприемлемые для многих оттенки вкуса создает лакрица. Между тем, первоначально этот ликер был изобретен как лекарство для улучшения пищеварения.

Кумыс

Большинство людей спокойно относятся к коровьему молоку, но когда заходит речь о кобыльем молоке, многие морщатся. Действительно, оно обладает



характерным неприятным запахом. Кисло-сладкий пенистый кисломолочный напиток из него — кумыс — хоть и лишен этого недостатка, но тоже нравится далеко не всем. Но кумыс кумысу рознь: его могут делать очень крепким, с таким содержанием спирта, что он будет валить с ног, подобно самой жесткой водке, а могут, напротив, приготовить легким, освежающим, помогающим избавиться от похмельного синдрома.

Chicha

Латиноамериканская чича, известная со времен инков — еще один обычно трудно воспринимаемый иностранцами ферментированный напиток. Чаще всего эту жидкость светло-соломенного цвета делают из маиса или маниоки, однако в некоторых регионах этим словом называют любые напитки из забродивших зерен или фруктов. На вкус она напоминает очень концентрированный яблочный сидр, оставляющий сильное кис-

лое послевкусие. Но не зарекайтесь не пить чичу никогда в жизни! Попробуйте «чича молада». Фиолетовый напиток, который варят из кукурузы с кожурой ананаса, корицей и гвоздикой, потом смешивают с сахаром и лимоном. Быть может, его вкус вас приятно удивит.

Ликер Unicum

Помимо гирианд из перцев и хорошего вина, одним из самых популярных сувениров из Венгрии считается ликер Unicum, который делают по секретной формуле из более чем 40 разных трав. Он продается в красивых круглых бутылочках из зеленоватого стекла, украшенных золотистым крестом на красном фоне. Кажется, единственная функция венгерского ликера — служить украшением бара, ведь пить его невозможно! Вы, конечно, можете попытаться добавить его в коктейли, но даже там его «лекарственный» вкус будет достаточно ярким и способен все испортить.