



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 28 (5844) 15 июля 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.



ПОНЕДЕЛЬНИК — ДЕНЬ КОНТРОЛЯ

В минувший понедельник, 13 июля 2015 года, генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Владимир ЧЕБОТАРЬ провел День контроля. По оперативной информации, на прошедшей неделе железнодорожные транспортные объекты работали в привычном режиме.

Ситуация с обеспечением безопасности движения грузовых и пассажирских поездов такова: с начала текущего месяца допущено 8 транспортных происшествий; с начала года их зарегистрировано 46. Больше всего — на счету локомотивного хозяйства дороги.

Что касается прошедшей недели — по станции Гиздита была задержка пассажирского поезда № 62. Есть проблемы с работой ПОНАБов. Дано указание службе Ш изучить этот вопрос и

принять соответствующие меры. На участке Хаджимус—Кэушень произошел несчастный случай с гражданином К., 1960 года рождения, жителем г.Бендеры.

Много внимания на дороге уделяется контролю за расходом дизельного топлива, за порядком в пассажирских поездах, сохранностью дорожного имущества.

План по погрузке отстает от нормы. Выгрузка и транзит идут хорошо. Некоторое оживление отмечено и в пассажирском секторе перевозок. В июне 2015

года рост составил 20% по сравнению с маем текущего года. Ритмично на дороге идет сдача металлолома.

На контроле у руководителя магистрали — проверка модернизированных дизель-поездов на предмет определения всех имеющихся дефектов, необходим план работы по этому вопросу.

Генеральным директором ГП «Железная дорога Молдовы» Владимиром Чеботарем дано распоряжение определиться с поликлиникой на станции Киши-

нзу и представить план по функционированию центральной клинической больницы.

Инфраструктурные подразделения магистрали работали согласно утвержденному плану. Продолжается демонтаж козловых кранов. Эта работа проделана на станции Ревака. На очереди — демонтаж козлового крана на станции Александрень. Горячая пора у путейцев дороги. Во второй декаде месяца запланировано технологическое «окно».

На заводе железобетонных шпал в Бэлць с начала месяца произведено 2580 необходимых в работе путейцев шпал, они пойдут на обновление пути. С 12 июля у ЖБШ — перерыв в работе.

Ирина КРАЕВСКАЯ

На Молдавской магистрали

Обеспечивают технический осмотр вагонов

Специфику станции Прут-1 определяет не только обеспечение в соответствии с требованиями должностных инструкций безопасности движения и организация погрузки, но также переборка поездов в сторону Басарабьски и Джурджулешть в связи с действующим на участке весовым ограничением до 1000 тонн. Поэтому здесь функционирует ПКТО в составе осмотрщиков Виктора Табуряну, Михаила Ткаченко, Аурела Кабака и работника по сохранности вагонного парка Вячеслава Червинского.



Фото Юрия КОЗЛОВА

Специалисты со своей задачей справляются, осуществляя контроль состояния ходовых частей грузового подвижного состава. Помогают опыт работы, оснащенность необходимым инструментом. С целью улучшения бытовых условий работников рядом с маневровой площадкой станции на огражденной территории установлен 20-тонный железнодорожный контейнер, оборудованный внутри соответствующим образом.

Влад ДОБРОВ

НА СНИМКЕ: почти 33 года трудового стажа у работника по сохранности вагонного парка Вячеслава Червинского.

Острая нехватка железобетонных шпал для разрядов многочисленных очагов кустовой гнилости и проведения капитальных ремонтов пути ощущается в путевом хозяйстве нашей магистрали. И все надежды в решении наболевшей проблемы, конечно же, на Бэлцкий завод ЖБШ. Однако он в последнее время из-за финансовых трудностей работает, к сожалению, с большими перебоями.

тов в наличии пока нет. Чтобы представить себе объем необходимых затрат, приведем следующие цифры. Для обеспечения непрерывного технологического процесса в месяц требуется одной лишь арматуры не менее 400 тонн. А еще — около тридцати думпкоров щебня, пятнадцать специализированных большегрузных автомашин цемента и т.д. Все нужно приобретать фактически по рыночным ценам, что ложится допол-

ШПАЛЫ ложились в путь прямо с конвейера

С 1 июня здесь возобновилось производство столь востребованной продукции. Причем в круглосуточном режиме. За смену, исходя из имеющихся мощностей, выпускалось около 120 шпал, которые после соответствующей технологии просушки и выдержки немедленно развозились по дистанциям пути и околоткам.

Как долго удастся поддерживать такой ритм? Об этом на предприятии никто не мог сказать с полной уверенностью: на исходе запас металлической арматуры и песка, а средств на дальнейшее приобретение сырьевых компонен-

нительной нагрузкой на дорожный бюджет.

Удручает и то, что начинают увольняться кадры, а это создает неблагоприятную ситуацию на предприятии. Есть смены, в которых недостает к штату по шесть-восемь работников.

И вот, когда верстался этот номер, стало известно, что в связи с невозможностью в плановом порядке решить вопрос со снабжением производственного процесса сырьевыми компонентами (исчерпан запас арматуры, песка и пр.), на ЖБШ объявлена техническая остановка. Хочется верить: эта временная



мера окажется недолгой, необходимые финансовые резервы будут изысканы, что позволит восстановить прерванный технологический процесс и наладить снабжение дистанций пути необходимыми шпалами.

Следует заметить, специалистами предприятия проделана немалая работа по улучшению качества изделий. Опираясь на поддержку дороги, выполнена реконструкция БСУ, что позволяет в сочетании с усилением лабораторного контроля выдерживать более точно рецептуру при приготовлении бетонных смесей. Имеются интересные задумки по совершенствованию пропарочного процесса на основе внедрения автоматизации, по переводу форм на проволочную арматуру, усовершенствованию держателей анкеров и т.д. Но опять-таки их реализация невозможна без вложения определенных средств.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКАХ: моменты производственного процесса по выпуску железобетонных шпал.

Фото Юрия КОЗЛОВА





В режиме оперативного управления

Строгое регламентирование действий должностными инструкциями вовсе не исключает творческого начала в работе специалистов ЦПУ — Централизованного поста управления станций Кишинэу-1 и Кишинэу-2, осуществляющих оперативное руководство перевозочным процессом с использованием устройств электрической централизации. Принятие в конкретной обстановке смелых, нестандартных решений в сочетании с соблюдением базовых требований способствует нормальному функционированию одного из важнейших участков магистрали.

Это здание располагается в непосредственной близости от железнодорожных путей. Поднявшись на третий этаж, мы оказались в просторном, хорошо освещенном зале. Внимание сразу же привлекло большое табло со схемой путевого развития. За пультом управления — молодой подтянутый человек.

— ДСП Валерий Адам, — представился он и, как это предусмотрено служебным регламентом при встречах с комиссией во время объездов, доложил об оперативной обстановке на участке. Четко, лаконично. В облике специалиста угадывались уверенность, собран-

решительности, не говоря уже об умении, требуется, чтобы при наличии на двух станциях почти 144 стрелочных переводов электрической централизации, множества светофоров и рельсовых разветвлений прокладывать маршруты, точно выверенные как с точки зрения безопасности движения, так и наиболее экономичные, с наименьшими затратами труда и ресурсов!

На главных путях — немало спаренных железнодорожных стрелок, у каждой из которых контроль положения острия и подвижного сердечника является общим с аналогичными элементами соседней стрелки. Управление ими хотя

и выполняется в автоматизированном режиме, когда на пульте нажимаются кнопки начала и окончания маршрута, однако сопряжено с определенными тонкостями. Это же касается одиночных стрелок в горловинах, управляемых частично вручную.

Нужно отдать должное Валерию и его коллегам — ДСП Ирине Ткач, Сергею Мартазину, Сергею Синицару, Анне Кругленко. Со своей задачей они справляются.

У кого-то за плечами — высшее или среднее специальное железнодорожное образование, кто-то — самоучка, но техническая и организаторская подго-

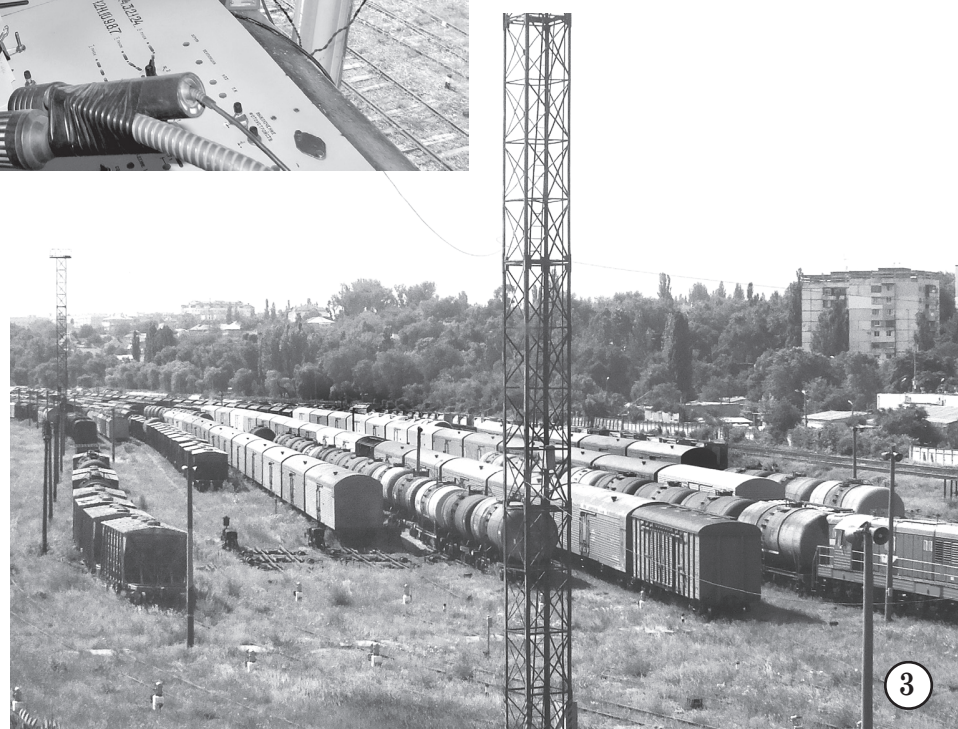
тованность, как говорится, налицо. Все обладают необходимыми профессиональными навыками для выполнения ответственной работы. И этому в немалой степени способствует неплохо поставленная на ЦПУ техническая учеба. В период занятий, организуемых ДСБ Викторией Непоту, уделяется максимум внимания должностным инструкциям, изучаются актуальные темы, касающиеся правильности действий в обычных и экстремальных условиях, разбираются случаи нарушений безопасности движения, допущенные на других участках железной дороги.

Равнодушия к учебе нет, потому что для каждого специалиста тяга к самообразованию — не просто обновление багажа теоретических знаний, а нечто большее. Она вырабатывает гибкость ума, системный подход к организации личного труда, повышает чувство бдительности.

Важный момент: в процессе работы специалисты не оставлены один на один с возникающими ситуациями, требующими незамедлительного вмешательства. Постоянная поддержка в решении возникающих вопросов ощущается со стороны поездных диспетчеров — как главных организаторов движения на участке, заместителя ДС по оперативной работе Ивана Бельчевичина.

Особенность дежурств на Централизованном посту управления заключается еще и в том, что в каждой смене — два ДСП. Один из них, находясь непосредственно за пультом управления, отвечает за организацию движения, а второй — ведет в качестве оператора техническую и поездную документацию. В следующий раз специалисты меняются местами. Такая ротация — не чья-то прихоть. Она необходима для того, чтобы при реальной взаимозаменяемости у специалистов не ослабевали квалификационные навыки.

В коллективе хорошо понимают: за свои действия ДСП несет не только моральную, но и юридическую ответственность. А это побуждает уже перед принятием смены к подробному ознакомлению с оперативным положением. Лишь твердо убедившись в нормальном функционировании устройств СЦБ и полной расстановке на своих местах участников перевозочного процесса, специалист оформляет свое вступление на дежурство записью в настольном журнале движения поездов. Ставит подпись. Последнее — отнюдь не формальность, а свидетельство того, что полностью принята на себя, в рамках служебных пол-



ность, эмоциональная уравновешенность. Качества, присущие людям, которые в полной мере осознают возложенную на них ответственность за порученное дело. В ключевой должности сменного командира такое осознание, подкрепленное, разумеется, грамотным исполнением своих функциональных обязанностей, очень важно. Ведь он единолично распоряжается во время дежурств операциями по приему, отправлению, пропуску поездов и маневровыми передвижениями, ему подчинены все работники, задействованные прямо или косвенно в перевозочном процессе — машинисты локомотивов, составители, вагонники, специалисты СЦБ и связи, энергетики. И даже малейшая допущенная ошибка может привести к досадному сбою в налаженном организационно-техническом механизме. А сколько

ПОНИМАЯ СИТУАЦИЮ

Работники Басарабьяской ПМС-130 с пониманием относятся к сложившейся ситуации на железной дороге Молдовы. За первое полугодие на предприятии получили экономию эксплуатационных расходов по следующим позициям: электроэнергия израсходована на 15 596 кВт меньше запланированного, потребление газа снижено на 5165 кубометров против плана, воды — на 123 кубометра. В основном большая экономия образовалась в результате того, что работники этого филиала дороги в январе и феврале т.г. находились на техническом простое. Из-за отсутствия материалов верхнего строения пути был выполнен небольшой объем работ.

С начала года провели такие работы: покраску машины ВПО-3000; ремонт двух двигателей Д-6, а планировали восстановить три двигателя; на перегоне Кульма—Чадыр—Лунга выполнили средний ремонт пути на 1000 м. В этом важном мероприятии были задействованы машины тяжелого типа — ВПО-3000, старший машинист — Суман Василий Константинович и ЩОМ (щелочнеочищающая машина), старший машинист — Бадарэу Георгий Алексеевич. А завершили полугодие большой работой в «окно»: 30 июня был произведен капитальный ремонт пути на перегоне Яргара—Прут — 900 м.

— Все работники ПМС-130, — сказал, в частности, начальник путевой ма-

шинной станции Виктор Подгурский, — с большой ответственностью относятся к выполнению запланированных работ. Хотелось бы отметить хорошую работу машинистов укладочного крана УК-25 Дьякова Георгия Константиновича, Гурина Михаила Семеновича, Сухина Андрея Анатольевича, Попшой Евгения Николаевича, а также — главного механика Селезнева Гордея Ивановича.

Несмотря на всю остроту сложившейся ситуации на ГП «ЖДМ», коллектив Басарабьяского СМП-740 все же с оптимизмом смотрит в будущее. Выход видится в одном: в строящейся экономии по всем статьям затрат. Основной

мероприятий по экономии в СМП-740 являются установление технического простоя по пятницам; предоставление отпусков без сохранения заработной платы; экономное использование электроэнергии, воды, теплоносителей. Администрацией предприятия разработан план мероприятий по оптимизации расходов по оплате труда. Ожидаемая экономия составит за год 416 тыс. леев.

За 6 месяцев текущего года бригадами строителей СМП-740 выполнены следующие виды работ: на станции Вулкэнешть произведен капитальный ремонт в кабинете ДСа, а также товарного кассира и билетной кассы, поста ЭЦ; уложена тротуарная плитка на площадке перед входом в пассажирское зда-

Ремонтируют пути, здания



номочий, ответственность за организацию перевозочного процесса и обеспечение безопасности движения. В дальнейшем нет права ссылаться на незнание тех положений, которые зафиксированы в журнале, книгах и касаются выполнения служебных обязанностей. В случае чего — спрос будет строгим.

Работая за пультом и отдавая необходимые распоряжения, ДСП руководствуется должностными инструкциями. Но как бы подробно ни был расписан в документации порядок действий, а все предусмотреть невозможно. Часто возникают ситуации, требующие нестандартного мышления. Дело в том, что при всей отлаженности системы электрической централизации, базирующейся на реле и трех путевых элементах — стрелочных переводах, рельсовых цепях и светофорах, в ней под воздействием внешних и внутренних факторов могут возникать отклонения от заданных параметров. Взять, к примеру, такую неисправность, как ложная занятость пути. При фактически свободном пути приборы контроля на пульте управления вдруг начинают показывать нечто противоположное. Как быть? От быстроты реакции ДСП зависит многое. Дав оценку текущей ситуации и грамотно спрогнозировав ее дальнейшее развитие, нужно не только вызвать дежурного электромеханика СЦБ, но и продумать, как не нарушить перевозочный и маневровый процесс до устранения неисправности, которая может заключаться в повреждении рельсовой цепи, соединителей, обеспечивающих нормальное прохождение тока, изолирующих стыков и других причинах.

И еще обязательная запись в журнале осмотра. Грамотное ведение документации, сопровождающее различные моменты работы, имеет особое значение: оно повышает исполнительскую дисциплину всех участников технологи-



ческого процесса, а в случаях служебных расследований служит доказательной базой данных. Об этом, кстати, не раз напоминает дежурным ЦПУ и других станций участка ДНЧ-1 Олег Коваленко. Выпускник ДИИТа до назначения на ответственную должность участкового ревизора безопасности движения работал ДСП соседней станции Ревака и, наряду с хорошими теоретическими знаниями, обладает немалым практическим опытом. К советам профессионала молодежь всегда прислушивается с большим вниманием.

Своя специфика у маневровых диспетчеров, которые несут дежурство рядом, в отдельном помещении с хорошим обзором расположенной внизу обширной площадки со скоплением грузовых вагонов. По большому счету диспетчеры — руководители смен, а конкретная функция касается организации маневрового процесса: переформирования составов, подачи на погрузочно-разгрузочные позиции многочисленной клиентуры, забора вагонов и многого другого. И в этом деле требуется немало умения и сноровки, чем вполне обладают такие асы маневрового процесса, как Валерий Баран, Георгий Брагудца, Петр Тигиняну, Виктор Дуб. Очень опытные специалисты.

И еще одну категорию работников было бы несправедливо обойти вни-

манием. Оперативное руководство перевозочным и маневровым процессом находится в прямой зависимости от того, насколько надежно функционируют технические средства электрической централизации. Этажом ниже — аппаратный зал, где круглосуточно раздаются сухие пощелкивания реле, занимающих целые стеллажи — от пола до потолка. Здесь аппаратура еще 1989 года выпуска. Не новая, но надежная. Реле разных типов — постоянного и переменного тока, небольшие стандартные, а есть и целые блоки для переключения сигналов на стрелки. Это один из главных элементов устройств, обеспечивающих контроль и управление стрелками и светофорами при помощи электрической энергии. Отсюда тянутся кабели как к пульту управления, так и во все уголки обширного полигона. Обслуживают сложное хозяйство, выполняя четырехнедельные и годовые графики ППР, не менее ответственные, чем ДСП и маневровые диспетчеры, специалисты участка Вистерничень—Кишинэу-3 под руководством старшего электромеханика Александра Сушкова из ШЧ-1.

Раньше дежурства электромехаников СЦБ на ЦПУ были круглосуточными. Однако теперь, в связи с возникшей острой нехваткой кадров, практикуются лишь дневные смены, захватывающие также работу в выходные. Они доверены молодому электромеханику Анатолию Кунчеву. Старания, добросовестности парню не занимать. А это, в сочетании с полученными не столь давно в техническом колледже железнодорожного транспорта знаниями — хорошее подспорье в столь нужной работе.

Если возникают серьезные неисправности, то на помощь в любое время приходят более опытные специалисты. Это электромеханики Сергей Ремиз, Владимир Ежов, Дорин Гузун, Михаил Райлян, электромонтеры Дионисие Котоман, Сергей Баулин (раньше был движенцем), Валентин Реяляну, Юрий Гусев. Много значит поддержка со стороны опытного наставника старшего электромеханика СЦБ Евлогия Евлогиевича Киричука, работающего в дистанции сигнализации и связи с 1980 года. Его практические советы просто бесценны.

Станциям Кишинэу-1 и Кишинэу-2, входящим структурно в состав столичного движенческого предприятия, принадлежит важная роль в организации информационно-управляющего обеспечения перевозочного процесса. И если прием, отправление, пропуск поездов и маневровые операции осуществляются здесь без сбоев, то это свидетельство того, что специалисты ЦПУ, задающие тон нормальной работе ответственного участка, на своем месте.

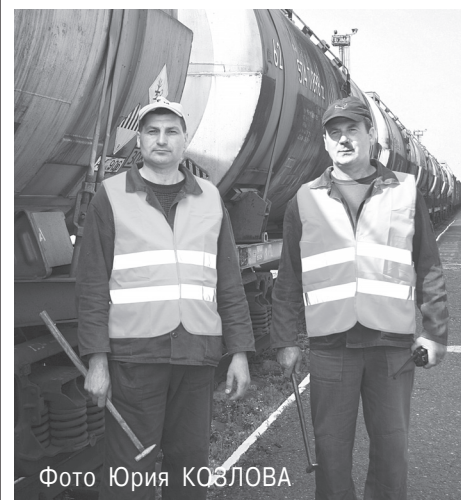
Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКАХ:

1. Маневровый диспетчер Никитин Юрий и заместитель начальника станции по грузовой работе Гридин Виктор Борисович.
2. ДСП Ткач Ирина.
3. Вид из окна диспетчера на маневровую площадку.
4. Старший электромеханик СЦБ Сушков Александр и электромеханик СЦБ Кунчев Анатолий.
5. ДСП Адам Валерий.

Фото Юрия КОЗЛОВА

Крепко держат в руках молоточек



Приемом-передачей и техническим обслуживанием грузовых поездов на станции Кэушень занимаются работники местного ПКТО. После остановки очередного состава и установления сигнализационного ограждения они проводят в строгом соответствии с должностными инструкциями тщательный и квалифицированный осмотр рабочих узлов каждого вагона, чтобы убедиться в отсутствии неисправностей. Тем самым обеспечивается гарантия дальнейшего безопасного движения в сторону Кучургана или Басарабьски.

Многие неисправности вагонов, как показывает практика, носят скрытый характер, и распознать их можно лишь по особым приметам. Это под силу специалистам, обладающим немалым опытом работы и постоянно совершенствующим профессиональные знания на проводимых технических занятиях. В числе лучших — осмотрщики вагонов Иван Секриер и Петр Чернат (*на снимке*).

Влад ПАВЛОВ

Июльской жарой путейцев не испугать



Немало забот в эту летнюю пору у работников путейского участка под руководством старшего дорожного мастера Игоря Осипова из Бендерской ПЧ. По мере выделения железобетонных шпал ведется разрядка очагов кустовой гнилости, реализуются другие мероприятия, связанные с обеспечением безопасного движения поездов. Свои коррективы привносит жаркая погода: сильный нагрев рельсов на солнце требует усиления контроля состояния зазоров на стыках.

В нынешнем году ряд важных работ выполнен, в частности, на станциях Заим и Кэушень, где обслуживанием путевого хозяйства занимаются коллективы околотков во главе с дорожными мастерами Сергеем Булатом и Валерием Панькиным. Затрачиваемые усилия окупаются нормальной балльностью пути.

Владимир ОСТАПЕНКО

НА СНИМКЕ: дорожный мастер околотка №7 Валерий Панькин и старший дорожный мастер участка Игорь Осипов.

Фото Юрия КОЗЛОВА

И ЭКОНОМЯТ

ние. В Этулии капитально отремонтировали кабинет ДСа, устройство наружного туалета у поста ЭЦ. В Тараклии заменили линолеум в помещении ДСП; в Чадыр-Лунге произвели ремонт и устройство отмолок здания поста ЭЦ и отдельного стоящего помещения склада, отремонтировали и покрасили входные арки пассажирского здания; в Чимишлии капитально отремонтирована отопительная система и установлен новый экономичный котел на твердом топливе; на станции Злоць проведен капремонт в здании поста ЭЦ и помещении ДСП (в плане — продолжить здесь ремонтные работы, заменить систему отопления и котлы); в Кахуле выполнен новый септик канализации поста ЭЦ, от-

ремонтирован наружный туалет, произведен капремонт кровли и помещений с устройством отмолок зданий ТП-7 и ТП-6 (для ШЧ-2). На станции Кэушень провели частичный ремонт кровли пассажирского здания, установили новые решетки на окна кассы, помещения товарного кассира; в Абаклии произвели косметический ремонт в помещении ДГА, выполнены устройство отмолок и дорожки на наружном туалете.

— В настоящее время, — отметил, в частности, начальник СМП-740 молодой, грамотный и энергичный специалист Алексей Куприков, — ведутся работы капитального характера по мужским душевым АБК ВЧД-2 и кровли ВКМ этого же депо. Руководит работами мастер с

солидным стажем Г.П.Пител. Под его умелым руководством трудятся как молодые рабочие — Рихард Чеботаряну и Иван Станку, так и работники со стажем — Валерий Бардан, Елизавета Алексеева, Георгий Ени и Христофор Бузаджи. Особенно хочется отметить работу мастера Г.С.Раевского и завбазой СМП-740 М.С.Ванеевой, которые с большой ответственностью относятся к порученному делу. Я всегда убеждаю свой коллектив в том, что надо работать здесь, на месте, строить свою страну, кормить свою семью. Разве это нормально, что человек уезжает в поисках работы на чужбину, а семья остается без мужа, отца? Из любой ситуации есть выход. И я надеюсь, что в скором будущем он будет найден и наступит светлая полоса в деятельности нашей железной дороги.

**Подготовила
Лилиана НИКИФОРОВА**



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Коллектив службы внутреннего аудита ГП «ЖДМ» поздравляет с днем рождения ревизоров **АВРАМ Аксению Ивановну** и **ЗАЛЕВСКОГО Василия Дмитриевича**.

*Пусть Книга жизни открывает вам
Лишь самые прекрасные страницы,
Река Надежды радостно струится,
Цветы Любви цветут по берегам!*

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьянского рефрижераторного вагонного депо поздравляют с 60-летием **БАЛАШОВА Владимира Сергеевича** — слесаря-электрика.

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

Коллектив и профсоюзный комитет Бендерской команды службы военизированной охраны поздравляют с 55-летием начальника отделения **НАСТАС Николая Иосифовича**, с днем рождения — старшего стрелка-пожарного **СКРОБ Владимира Афтеньевича** и помощника начальника отделения **ВРЕМЕ Ивана Ильича**.

— Желаем в любых ситуациях идти вперед и всегда чувствовать себя уверенно. Достичь желаемого уровня жизни и профессиональных успехов, иметь все для радости и счастья. С днем рождения!

Администрация и цеховой профсоюзный комитет станции Комрат поздравляют с юбилейным днем рождения **КА-**

САП Прасковью Ивановну — старшего дежурного стрелочного поста.

*В день юбилея от души желаем
Большого счастья, радости, добра,
Пусть твое сердце старости не знает,
И пусть в нем будет юности пора.*

Профсоюзный комитет станции Кишинэу сердечно поздравляет с днем рождения **ГУЦУ Галину** — старшего приемосдатчика.

*Дней счастливых и достатка,
Пусть здоровье бьет ключом,
А тревоги и печали
Навсегда покинут дом.
Пусть удача, словно ангел,
Летит всюду за тобой,
Чтобы сердце не тужило,
Пусть любовь сверкает в нем!*

Коллектив административного отдела ГП «Железная дорога Молдовы» поздравляет **КОВРИГИНУ Татьяну Степановну**, проработавшую на железной дороге без малого 35 лет, со знаменательной датой со дня рождения.



*Пусть будет каждый день особенно прекрасным,
прекрасным,
Наполненным удачей, улыбками,
теплом.
Пусть в жизни будет больше везения
и счастья,
Исполненных желаний и радости
во всем!*

Руководство и профком Бэлцкого вагонного депо №3 поздравляют с днем рождения **КОРОЛЮКА Василия Николаевича** — газосварщика, **ГОРЧАК Ольгу Николаевну** — дефектоскописта, **КИОРЕСКУ Сергея Ивановича** — слесаря РПС.

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

А как в Европе?

К СВЕДЕНИЮ

Все поезда в Европе делятся на дневные и ночные. Все дневные поезда имеют только сидячие места. Обычно вагон дневного поезда похож на салон самолета, хотя бывает и разделен на купе или отсеки. Вагонных проводников в дневных поездах нет, весь состав обслуживают один-два кондуктора, проверяющих билеты, а в большинстве случаев и продающие их. Они же следят за посадкой-высадкой пассажиров на станциях, дают свистком сигнал к отправлению и закрывают двери вагонов. А вот открывать двери пассажиры обычно должны сами.

Классность

Существуют вагоны первого и второго класса. Обычно в первом классе в ряду три сиденья, а во втором — четыре.

Класс вагона обозначен большой цифрой у входной двери, а часто и внутри вагона. Бывает, что вагон состоит из двух отсеков разных классов.

Кроме того, существует разделение на курящий и некурящий отсеки. Некурящих мест обычно в несколько раз больше. Курение в тамбурах, коридорах и туалетах запрещено.

Обычно пассажиры покупают просто билет или многоразовый проездной без бронирования определенного места и

ных поездов InterRegio (IR). Все эти поезда останавливаются только в крупных и средних городах, могут пересекать всю страну и даже несколько стран. Салон может быть поделен на купе по шесть-восемь мест. Обычно скорые поезда имеют в своем составе вагон-ресторан или буфет. Особняком стоят так называемые **качественные скорые поезда** — InterCity (IC) являются внутренними и EuroCity (EC) международными. Это высшая по скорости и комфорту категория скорых поездов.

Высокоскоростные поезда

Как правило, это комфортабельные ракетовидные экспрессы, достигающие

скорости в 200-300 километров в час. Во Франции — TGV. Они часто оборудованы телевизорами, телефонами, розетками для ноутбуков, аудиосистемами и тому подобными приспособлениями.

Ночные поезда

Состоят, как правило, из трех типов вагонов. Сидячие вагоны в ночных поездах бывают обычно толь-



ко второго класса. В большинстве стран Европы они разделены на купе по шесть (иногда восемь) мест в каждом. Однако в ряде стран никакого деления нет, ходят стандартные вагоны с открытыми салонами. Иногда они снабжаются специальными откидывающимися креслами.

После посадки садятся на первое попавшееся, как в метро. Но если вы хотите гарантировать себе место, то забронировать его можно за дополнительную плату в 2-3 евро. На некоторых рейсах резервирование места обязательно.

При самом общем взгляде можно выделить четыре типа дневных поездов: **пригородные, региональные, скорые и высокоскоростные.**

Пригородные поезда

Они называются в каждой стране по-разному: Metropolitan (M) — в Италии, RER — в Париже, и т.д. В большинстве своем это электрички, хотя кое-где пригородный поезд может представлять и в виде локомотива с вагонами, и в виде городского трамвая. Пригородные поезда служат связующим звеном между городским транспортом и железной дорогой. В центре городов они нередко уходят под землю, образуя единую систему с городским метрополитеном.

Региональные поезда

Обычно называются Regio или Regional (R, RB). Кроме того, есть множество локальных названий, обычно связанных с особенностями или названием местности. Ходят практически по всем линиям, но продолжительность рейса обычно не превышает двух-трех часов. Останавливаются практически в каждом населенном пункте, а в больших городах по несколько раз. Внутри вагон обычно похож на вагон электрички. Во многих странах существуют также региональные экспрессы RegioExpress (RE, IRE, RX, TER), в Италии — Diretto и так далее. От обычных региональных поездов отличаются числом остановок, которых делают в несколько раз меньше. В больших городах останавливаются только на главных вокзалах.

Скорые поезда

Называются везде по-разному, в основном просто Express. Кроме того, в большинстве стран Западной Европы существует сеть скорых межрегиональ-



Следующий тип «ночных» вагонов — **кушеточный**. Он обозначается нарисованной у входной двери кушеткой. Это аналог нашего купе, только более распространенным вариантом является все же не четыре, а шесть полок — по три с каждой стороны. Для проезда в таком вагоне надо заранее резервировать кушетку. Стоит это 10-20 евро (иногда до 25-30) дополнительно к цене билета. Перейти в кушеточный вагон уже в поезде нельзя. Проводник здесь есть в каждом вагоне, он собирает билеты и возвращает их перед прибытием поезда на станцию назначения. В случае, когда поезд пересекает границу, он собирает и паспорта, чтобы не беспокоить пассажиров при пограничном контроле.

То же самое относится к третьему типу ночных вагонов — **спальным**. Спальный вагон обозначается нарисованной у входной двери кроватью. Они поделены на одно- и двухместные спальни. Довольно часто встречаются и трехместные. Доплата за место — в среднем 40-60 евро за двухместную спальню, а за одноместную — до 200 евро. Впрочем, если в поезде есть трехместные спальни, они стоят приблизительно 25-40 евро.

(Продолжение следует)

В минуту досуга

Гадюки, кобры и ужи	Ароматная добавка к чаю	Покидание гимнастом "коня"							
				Шипучее яблочное вино	Глава ячейки ВЛКСМ	Женщина, стреляющая глазками			
Посуда, сохраняющая тепло	Он ни минуты не сидит на месте!		Сдирают со стен при ремонте	"Веснушки" на сушке					
Волшебник						Штирлиц для Тихонова			
			Падение без чувств	Боковая стенка судна					
Главный из колоды	Тянет руку для ответа								
			Новосибирская "полицейка"	Наконечник шприца					
Балованный отпрыск					Светло-коричневый цвет	Жадный-прежудный		"Штык" вампира	
Цифра в конце тысячи	"Жгучия и прекрасная"	"Миля" капитана Немо					Оковы, кандалы		
Содержимое ягдташа охотника					Сын осла, но не осел				
				Ангорские, мохеровые					
Столица Древней Руси					Чье имя носит "метод" наугад?				