



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 29 (5845) 22 июля 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

На Молдавской магистрали

■ ПОНИМАЯ СИТУАЦИЮ

Устройства СЦБ и связи функционируют в заданном режиме

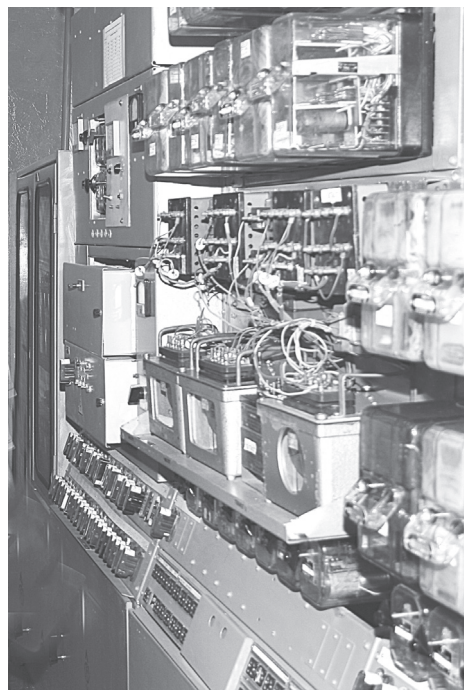
Коллектив Кишиневской дистанции сигнализации и связи, которым руководит Алексей Викторович Боженко, работая в непростых условиях, сложившихся на ГП «Железная дорога Молдовы» из-за недофинансирования ввиду объективных причин, понимает первостепенную значимость обеспечения надежной работы устройств связи и СЦБ, связанных с безопасностью движения поездов и управлением перевозочным процессом, в целом достаточно успешно справляется с возложенными на него обязанностями.

Не допущено увеличения отказов устройств, при тех обстоятельствах, что практически все устройства, работающие в жестких условиях — такие, как локомотивные устройства АЛСН и радиосвязи, ПОНАБ, блоки и реле СЦБ и др., отработали свыше 3-4-х установленных сроков эксплуатации.

При этом сокращены эксплуатационные расходы: за счет улучшения логистики использования автотранспортных средств, совмещения выполняемых операций сэкономлено 19 тыс. леев за топливо, 9 тыс. леев за электроэнергию — за счет более эффективного и рационального использования электрооборудования.

Для ремонта оборудования во многих случаях в ШЧ-1 используются старогодные детали, что позволяет избежать затрат на приобретение новых.

Главной своей задачей специалисты дистанции в настоящий период, кроме содержания действующих устройств, считают выполнение работ по повышению надежности их работы, особенно в предстоящий зимний период. Приобретены за счет средств дистанции и установлены 3 новых компрессора, 3 — капитально от-



ремонтированы для содержания магистральных кабелей связи под избыточным давлением. Заменено 57 м неисправного кабеля МКЛС, 930 м кабеля местной связи. Отремонтировано 37 электродвигателей стрелочных приводов.



инициативные руководители — заместитель начальника дистанции по СЦБ Борш В.В., заместитель начальника дистанции по связи Рудой Д.Н., главный инженер Смук В.К. — умело руководят производственной деятельностью ШЧ-1.

За работниками подразделений службы сигнализации и связи давно закрепилось определение «элита» железнодорожных специальностей. И это вполне справедливо. Ведь бесперебойное обеспечение работы устройств СЦБ и связи предполагает хорошую теоретическую подготовку высококвалифицированных специалистов. Таковыми в своем большинстве и являются работники ШЧ-1 — технически грамотными, опытными, идущими в ногу со временем.

Лилиана НИКИФОРОВА

Уделяется необходимое внимание содержанию служебно-технических помещений, условиям труда работников. Выполнен ремонт лестничных клеток в здании ОКПП, приведена в порядок территория, покрашены боксы автотранспорта, хранения материалов. Для работников цехов Дома связи Кишинэу приобретен кулер питьевой воды.

— В любом деле, — отметил, в частности, начальник дистанции Алексей Боженко, — и при любых обстоятельствах успех дела решают люди. А в дистанции есть достаточно опытных, добросовестных работников, вносящих свой существенный вклад в обеспечение стабильности работы коллектива. Это — начальник участка связи Грибиненко И.Г., старшие электромеханики Барбэнягрэ А.А., Хандожко В.Е., Капелюх В.З., Трифан Н.Г., Солкуцан В.К., Мындреску С.П. и другие. Достаточно молодые, но



Их забота — мосты и путь

В здании бывшего багажного отделения ст. Шолдэнешть оборудовали служебное помещение мостовики под руководством мастера Дмитрия Батюшки из ПЧ-5. Здесь выполнен необходимый ремонт, сооружена добротная печка. Теперь есть где переодеться, принять пищу, обогреться в холодную пору года.

Бригада содержит на участке искусственные сооружения, в числе которых — мост через реку Днестр и единственный на дороге тоннель. Специалисты в ней — опытные, обладают не только строительными, но и альпинистскими навыками, полученными во время прошлой годней учебы.

А путевое хозяйство этого же, Шолдэнештского участка, обслуживает околоток, во главе которого дорожный мастер Константин Куцый. Как бы ни было трудно со шпалами для разрядки очагов кустовой гнилости, но балльность работники обеспечивают на дол-



жнем уровне. Дается это ценой напряженного труда, связанного с повседневным контролем состояния вверенного пути и оперативным устранением выявляемых отклонений.

Влад ДОБРОВ

НА СНИМКЕ: дорожный мастер Константин Куцый и мастер мостовиков Дмитрий Батюшка.

Фото Юрия КОЗЛОВА

За пультом — профессионалы

Со стороны станции Унцешть, входящей в состав приграничного железнодорожного узла, открывается путь в трех направлениях: на Унгень, Бэлць (через Берешть) и Кишинев.

Все они являются стратегически важными в движении грузов и пассажиров, что требует от дежурящих за пультом в своих сменах специалистов четких, безупречно грамотных действий по приему и отправлению поездов. С этим здесь все в порядке, потому что ДСП Наталья Пономарь, Раиса Бостан, Виктор Ротарь и Ка-

ролина Большой свое дело знают, дисциплинированы, исполнительны.

Влад ПАВЛОВ

НА СНИМКЕ: почти 22 года трудится на магистрали ДСП Раиса Бостан, окончившая в свое время Бэлцкйй технический колледж железнодорожного транспорта.



В ответе за безопасность

В соответствии с требованиями безопасности движения осуществляют своевременный пропуск поездов и маневровую работу работники станции Чимишлия, руководимые ДС Валентиной Селемицан.

Грамотным действиям за пультом управления поста электрической централизации во многом способствуют технические занятия, проводимые с целью совершенствования профессиональных знаний и навыков. А еще — дисциплинированность, высокая степень исполнительности, присущие всем без исключения специалистам — ДСП Неле Искимжи, Наталье Корлэтяну, Анне Акуловой, Елене Станеску, Марии Флоры.

Владимир ОСТАПЕНКО

НА СНИМКЕ: с 1974 года трудится на транспорте ДСП Мария Флоры, окончившая Басарабьяскую дортехшколу. До прихода на станцию Чимишлия она несла дежурства на ряде других участков — по Абаклии, Басарабьяске, Чуфлешть, Злоць.

Фото Юрия КОЗЛОВА



ПТО станции Кишинэу: безопасность вагонов гарантируется

Функционирование столичной узловой станции связано напрямую с приемом-отправлением и переформированием поездов, что предъявляет повышенные требования к обеспечению безопасности движения. Наряду с другими участниками технологического процесса, важная роль в этом деле отводится коллективу местного ПТО, отвечающему за техническое обслуживание вагонов.

Прибывающие на станции Кишинэу-1 и Кишинэу-2 с трех направлений поезда можно разделить на две категории — подлежащие сортировке и транзитные. Получив сообщение о подходе очередного из них, дежурный за пультом централизованного поста управления извещает заблаговременно вагонного оператора ПТО. И вот к пути приема выходит находящаяся на смене группа работников в сигнальных оранжевых жилетах. Они экипированы переносными рациями и молоточками с длинными рукоятками для простукивания осматриваемых деталей и узлов. Контроль технического состояния подвижного состава — дело непростое. Любая незамеченная неисправность чревата серьезными последстви-

ниями все от них зависящее, чтобы на гарантированном участке не случилось беды.

— Что можете сказать о коллективе? — поинтересовались мы.

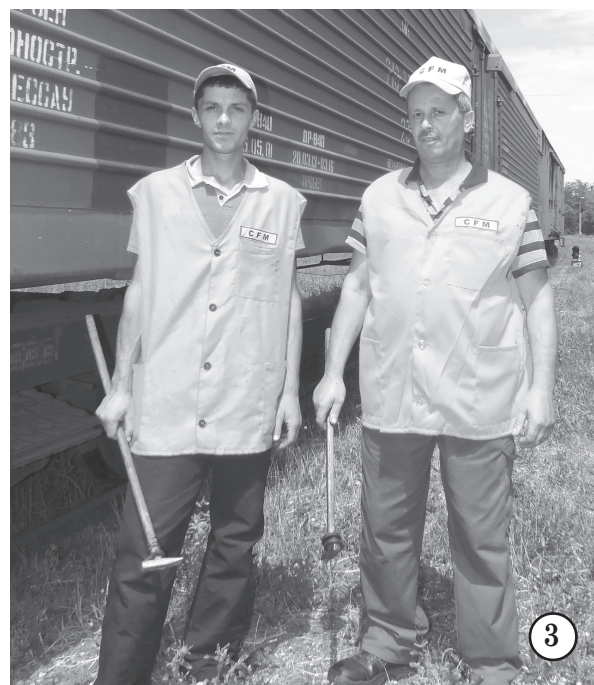
— Уже сам факт, что не допускается технического брака, свидетельствует о квалифицированном подходе к работе. В составе четырех смен (в каждой — по пять человек, включая вагонного оператора) подобраны опытные, дисциплинированные, исполнительные кадры. Среди лучших — старшие осмотрщики Геннадий Вакарчук, Михаил Тиху, Василий Киореску, Василий Савченко, осмотрщики Иван Ганган (со стажем), молодые и достаточно ответственные Петр Арнаут, Георгий Бокалу, другие.

Ведя разговор об особенностях про-

мотор — уже при стоянке поезда на специализированном приеме-отправочном пути, когда включен сигнал ограждения. Мы видели, как осмотрщики, не забыв поинтересоваться у машиниста во время расцепки соединительных рукавов между тепловозом и первым вагоном о том, как вели себя тормоза в пути следования, отправились проверять прибывшие вагоны с двух сторон.

— В процессе эксплуатации вагона возникают неисправности разной сложности, — объясняли специалисты. — Одни из них легко устранимы на месте, что мы и делаем. Однако если диагностика вдруг выявит что-нибудь серьезное, то сразу же выносим пометкой мелом на кузове свой безоговорочный вердикт: на «лечение».

На этот раз все было в по-



ка и Василий Галой. В первой — три слесаря-ремонтника, во второй — два. Штат сообразно реальным объемам работы.

А процесс осмотра завершается следующим образом. Сменный старший осмотрщик вагонов после окончания технического обслуживания делает запись в натурном листе. Далее извещенный им вагонный оператор выключает централизованное ограждение, докладывает маневровому диспетчеру о готовности состава к роспуску с «горки» или ДСП о том, что транзитный поезд может следовать дальше.

Было бы несправедливым не упомянуть о бытовых условиях осмотрщиков вагонов. В занимаемом двухэтажном здании на краю маневровой площадки многое сделано их собственными руками — ремонт и оборудование соответствующим образом душевых, комнат отдыха и приема пищи, раздевалок. Помещения содержатся в столь образцовом порядке, что, бывая тут во время комиссионных объездов и имея возможность сравнивать с увиденным на других участках магистрали, невольно ловишь себя на мысли: такого нигде больше нет! Удивительное сочетание практичности с эстетикой — яркий пример того, как уйти раз и навсегда от прокопченного дымом печек «каптерок», грязных, приспособленных под быт помещений, которые еще нередко встречаются на узловых станциях и линии.

Нельзя не отметить еще одно: вагонники столичной узловой станции являются инициаторами внедрения на отечественной магистрали альтернативного отопления с помощью инфракрасного излучения. Установка соответствующих приборов внутри административно-бытового здания позволила не просто отказаться от услуг городской ТЭЦ, но помогает почти в два раза снизить затраты в холодный период года.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКАХ:

1. Вагонный оператор ПТО Светлана Бежан — выпускница Одесского железнодорожного техникума.

2. Слесари-ремонтники 4-го разряда Анатолий Ганибани (слева) и Василий Галой.

3. Старший осмотрщик Василий Савченко (справа) работает вместе с сыном Петром (осмотрщиком вагонов).

4. Площадка отцепочного текущего ремонта на территории ПТО.

5. Беседка для отдыха.

Фото Юрия КОЗЛОВА

ями, а потому, если ты даешь гарантию дальнейшего безопасного движения вагона, должен глядеть, как говорится, в оба. Это особого рода бдительность, помноженная на профессионализм, отличное знание конструкции вагонов разных типов, представляющих собой не просто склады на колесах, но сложные механизмы.

— У нас один из самых ответственных участков работы, — рассказал возглавляющий коллектив ПТО Алексей Кушнаренко. — Помимо того, что при нынешнем состоянии грузопотока за смену принимаем два и отправляем столько же, а то и больше грузовых составов, осуществляем и технический осмотр пассажирских поездов, отправляющихся со столичного вокзала. Требования к проводимому техническому обслуживанию — повышенные. Значительная часть эксплуатируемых вагонов — как грузовых, так и пассажирских — старые, многие — с продлением заводского срока службы, а значит существует дополнительный риск непредвиденного выхода из строя деталей и узлов в пути следования. Этого нельзя допустить. И наши работники предпри-

фессии осмотрщика вагонов, можно составить на основании должностных инструкций длинный перечень того, что он обязан знать и делать. Но сами по себе инструкции вряд ли станут хорошим подспорьем, если их исполнение не подкреплять здоровой интуицией в поиске возможных технических неисправностей. Дело в том, что многие неисправности носят скрытый характер и их проявление распознается лишь по едва заметным признакам. Вот втягивается на станционный путь поезд, а находясь рядом в междупутьях осмотрщики провожают взглядом проезжающие мимо вагоны. Со стороны может показаться, что люди просто пережидают, пока он остановится. Но на самом деле это не так. Внимательно вслушиваясь в ритм движения, специалисты улавливают малейшие посторонние звуки. Хорошо известно из вагонной практики, что добрых две третьих неисправностей определяются именно на ходу, на слух: наличики ползунов на колесах, разрушающаяся роликовая букса, заклинивание колесной пары, перегрев оси и т.д.

Более тщательный технический ос-

рядке. Но, как показывает многолетняя практика, среди поломок, требующих обязательного отцепочного текущего ремонта, встречается, например, излом пружины поглощающего аппарата автоцепочного устройства. Он обнаруживается по металлическому блеску на нижней и боковой поверхностях «хвостовика», на нижней полосе тягового хомута. Представляют опасность трещины в литых деталях тележки. Неприятный сюрприз может преподнести состояние пневматической части, буксового узла, тормозного оборудования, конструкции, передающей нагрузку на вагонную раму.

Отцепочный текущий ремонт производится на специализированном пути ПТО, куда загоняют «больные» вагоны. Ремонтная площадка оснащена козловым краном, другими приспособлениями, с помощью которых поднимаются и передвигаются тяжести, ведутся сварочные работы, замена колесных пар. Здесь, кстати, также готовят вагоны под погрузку для многочисленных экономических агентов узловой станции. Руководят сменными бригадами Эмил Кири-



Первый выпуск UTM — на филиалы CFM

10 выпускников Технического университета Молдовы (UTM) успешно защитили в этом году дипломные работы и получили специальность инженеров по технической эксплуатации подвижного состава. Председателем Государственной комиссии по защите дипломных работ студентов UTM был заместитель генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» по инфраструктуре и тяговому подвижному составу Сергей Петрович ТОМША. Авторитетный специалист в области железнодорожного транспорта отметил хороший уровень подготовки будущих инженеров по технической эксплуатации подвижного состава и обозначил дальнейшие приоритеты в процессе подготовки специалистов для Молдавской магистрали, уточнив, что CFM — настоящая лаборатория для UTM.

Подтверждением сказанному стала недавно проведенная двухмесячная практика студентов II и III курсов университета факультета «Инженерия в механике, промышленности и транспорте», специальность «Инженерия и технология железнодорожного транспорта» в столичном локомотивном депо. Именно эти студенты и приняли участие в торжественной церемонии по случаю первого выпуска UTM специалистов железнодорожного транспорта.

Выпускники UTM продолжают учебу — железнодорожный мастерат в Техническом университете им. Георге Асаки г. Яшь, с которым у UTM подписано Соглашение о сотрудничестве по подготовке специалистов в этой области. При наборе-2016 планируется открытие железнодорожного мастерата в UTM при поддержке Технического университета им. Георге Асаки г. Яшь.

Шесть выпускников UTM пополнили в канун Дня железнодорожника большую армию работников ГП «Железная дорога Молдовы». Молодые инженеры по технической эксплуатации подвижного состава поступили на работу в локомотивное депо, на ПТО и сортировочные станции.

Отмечая тесное и плодотворное сотрудничество между UTM и CFM, руководитель программы «Инженерия автомобильных и железнодорожных средств» департамента транспорта, доктор тех-



Сергей Томша напутствует выпускников UTM перед защитой дипломных работ

нических наук, университетский конференциар UTM Илие Маноле сказал:

— По случаю успешного проведения производственной практики студентов UTM на предприятиях CFM и 40-летнего юбилея со дня начала подготовки инженеров транспорта нашим департаментом транспорта UTM наградила Почетными дипломами заместителя гене-

рального директора ГП «Железная дорога Молдовы» по инфраструктуре и тяговому подвижному составу Сергея Томшу; начальника столичного локомотивного депо Николая Буц; начальника столичного пассажирского вагонного депо Сергея Котельника; слесаря по ремонту подвижного состава V разряда, удостоенного медали «Meritul Civic», Валерия Шанухина и главного инженера ТЧ-1 Юрия Прегузу.

У Технического университета Молдовы тесные, плодотворные взаимоотношения сотрудничества не только с ГП «ЖДМ», для которого он стал кузницей кадров, но и с отраслевыми вузами Румынии, Ростова-на-Дону, Украины (ДИ-ИТОМ).

Преподаватели UTM убеждены, что лучшими студентами их вуза становятся

Кому — искусство, а кому — головная боль...

Разрисовывая охрой пещеры в перерывах между охотой на мамонтов, наши первобытные предки вряд ли предполагали, что спустя тысячелетия появятся последователи их примитивного искусства. Именно из археологии позаимствован столь популярный среди многих нынешних подростков термин «граффити» — изображение, рисунок, надпись, выцарапанные или нарисованные краской на стене.

То, что в этом кроется немалый заряд для выражения творческой сущности человека, не вызывает сомнения. Беспочинит другое: после того как технический прогресс подарил нам маркеры и баллончики с аэрозольными красками, один из возникших новых видов граффити — спрей-арт — стал настоящей эпидемией, граничащей с умышленной порчей имущества и вандализмом.

Уличные дарования находят подходящие объекты для воплощения своей фантазии где угодно — на стенах многоэтажных домов, заборах, кузовах автомашин и вагонов.

Не обошло, к сожалению, такое «творчество» и железную дорогу. Когда едешь перегонем между станциями Вистерничень и Кишинэу, из окна вагона хорошо видна подпорная бетонная стенка, во всю длину разукрашенная различными символами. Настоящая галерея под открытым небом. Заметны плоды творчества поклонников спрей-арта на вокзале линейной станции Корнешть. Не скоро, совсем не скоро ввиду материальных затрат удастся избавиться от уродливых росписей на колоннах навеса для пассажиров.

Будем справедливы: среди тех, кто разрисовывает подобным образом стены, встречается немало талантливых ребят. Вот только было бы неплохо, чтобы их творчество реализовывалось в законном русле, не причиняя вреда внешнему виду построек и техники.

Влад ДОБРОВ

Жара на перегоне

В жаркую летнюю пору чувствуешь дискомфорт даже в помещении. А каково приходится тем, кто выполняет тяжелую физическую работу под открытым небом или находится в кабине тепловоза, металл которой нагревается на солнце особенно быстро во время остановок на станциях! И главная опасность таится в том, что при повышенных температурах воздуха человеческий организм теряет много жидкости. Уже при потере, скажем, одного литра начинает мучить жажда, двух — снижается умственная деятельность, трех — появляется головокружение и возможны сердечные приступы. Поэтому большое значение приобретает правильное соблюдение питьевого режима.

Самой природой человеческого существования доказано: самый идеальный напиток для утоления жажды — обычная вода. В этом нет ничего удивительного, если учесть, что именно из нее на 65-70% состоит организм человека. Для лучшего усвоения воды организмом медики рекомендуют добавлять сок четверти лимона, щепотку соли или чайную ложку сахара. Нужно, однако, помнить, что во многих шахтных колодцах, расположенных на линейных станциях и перегонах, вода из-за загрязненности не годится для питьевых целей. А потому водозабор следует делать лишь из источников, чистоту воды в которых подтвердят обследования специалистами санитарно-эпидемиологической службы. Хорошей считается родниковая вода, если она вытекает из грунтовых слоев, расположенных в отдалении от мусорных свалок, складов ядохимикатов и нефтепродуктов, животноводческих хозяйств.

Полезен слабо заваренный несладкий чай, особенно зеленый. Причем, если он горячий, то утоляет жажду лучше холодного.

При обильном выделении пота, что обычно наблюдается во время интенсивной физической работы в жаркую погоду, организм теряет вместе с жидкостью много минералов и солей. Их баланс

можно восстановить употреблением щелочной минеральной воды — слабо газированной или негазированной. А свежие кисломолочные напитки и натуральный квас (лучше всего делать самому в домашних условиях!) стимулируют восстановление микрофлоры кишечника.

Что касается сладкой газированной воды, то от нее проку мало. Ее употребление лишь усиливает жажду. В зной нежелательно употреблять холодные напитки, так как приспособившийся к высокой температуре окружающей среды организм слабо защищен от холода, а значит легко простудиться. Недопустим также избыток жидкости в организме. При чрезмерном употреблении воды увеличивается нагрузка на все органы, и особенно на сердце и почки.

Лиλιана НИКИФОРОВА.

Фото из архива UTM



ОСТОРОЖНО: ЗНОЙ!



2

Коллектив службы пути ГП «ЖДМ» глубоко скорбит в связи со скоропостижной кончиной и.о. начальника Басарабьяской дистанции пути, Почетного железнодорожника

ТКАЧЕНКО
Ивана Ивановича

и выражает искренние соболезнования родным и близким покойного.

Коллектив Бендерского Мостостроительного поезда №1 скорбит по поводу преждевременной кончины и.о. начальника Басарабьяской дистанции пути

ТКАЧЕНКО
Ивана Ивановича

и выражает искренние соболезнования родным и близким покойного.

Коллектив Басарабьяского железнодорожного узла глубоко скорбит по поводу скоропостижной кончины и.о. начальника дистанции пути

ТКАЧЕНКО
Ивана Ивановича

и выражает искренние соболезнования его семье и близким.

Коллектив Басарабьяской дистанции пути глубоко скорбит по поводу безвременной кончины и.о. начальника Басарабьяской дистанции пути

ТКАЧЕНКО
Ивана Ивановича

Он возглавлял самые сложные участки работы и труд его был оценен по достоинству: награжден знаком «Почетный железнодорожник», медалью «Meritul Civic». Дистанция пути и железная дорога Молдовы лишились профессионала с большой буквы. Светлая память о нем всегда будет жить в наших сердцах.

Фото Юрия КОЗЛОВА



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Администрация ГП «Железная дорога Молдовы» рада возможности поздравить с днем рождения **Алину Анатольевну ДЬЯЧЕНКО**, директора Дирекции стратегий и международных связей; **Александра Андреевича БАРКАРЯ**, начальника Центра медицины труда; **Константина Николаевича ПАВЛОВА**, заместителя начальника пассажирской службы.

— Примите самые искренние поздравления и пожелания новых интересных профессиональных идей, удачи в делах, счастья и здоровья!

* * *

Коллектив секретариата ГП «Железная дорога Молдовы» сердечно поздравляет с ЮБИЛЕЕМ старшего инспектора секретариата **ПРИСЕКАРЬ Татьяну**.

*Татьяна, ты в свои года
Так же будь всегда красива,
В жизни — каждый миг счастлива,
Свету белому мила.
Добрых лет тебе желаем,
С днем рожденья поздравляем!*

* * *

Коллектив секретариата ГП «Железная дорога Молдовы» сердечно поздравляет с днем рождения старшего экспедитора почтовой экспедиции **ЧЕРЕШ Светлану Васильевну**. Ее трудовой стаж на железной дороге — 25 лет.

*Не говори, что мир печален.
Не говори, что трудно жить,
Умей среди жизненных развалин
Смеяться, верить и любить.
Не знай унынья, будь счастливой,
Чтоб говорили все всегда:
«Как эта женщина красива,
Как бесконечно молода!»*

* * *

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяской дистанции пути сердечно поздравляют с днем рождения диспетчера дистанции **НЕВЕСЕНКО Людмилу Ефимовну**.

*С днем рожденья Вас сердечно
Все мы поздравляем
И безоблачного счастья
От души желаем!
Вам желаем обрести
Радость и удачу,
Да еще здоровье пусть
Бог вам даст в придачу!*

* * *

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяской дистанции пути сердечно поздравляют с днем рождения диспетчера дистанции **ДЕРЕНЖИ Ирину Дмитриевну**.

*День рожденья — лучший праздник!
Поздравляем от души.
Желаем радости и счастья,
Добра, здоровья и любви!*

* * *

Коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения и профком сердечно поздравляют водителя-электромонтера ЭЧС Кишинэу **ЯКОВЕНКО Николае Василе** и маляра РММ **ДУЗИНКЕВИЧ Лидию Петровну**.

*Друзья, храни вас Бог,
И тех, кто вам безумно дорог.
Пусть будет путь ваш чист и долог,
Гостеприимен ваш порог.*

* * *

Администрация и цеховой профсоюзный комитет станции Комрат поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **КОМАН Татьяну Васильевну** и с днем рождения **ЗУБКУ Ирину Георгиевну**.

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

* * *

Коллектив и администрация Басарабьяской дистанции электроснабжения поздравляют с 55-летием начальника участка Басарабьяского сетевого района **ЗАЖИРЕНКО Виктора Самоиловича**.

*Сегодня наш коллега — юбиляр!
Спешим его поздравить с круглой датой.
Ему желаем жизни полной чаши
В дар, активными событиями богатой!*

* * *

Руководство и профсоюзный комитет Бэлцкого вагонного депо поздравляют с днем рожденья **БОТНАРЬ Ольгу Георгиевну** — главного бухгалтера, **БЕЛОУСОВА Романа Ивановича** — слесаря РПС, **ЖУМИГУ Валентина Тудора** — слесаря-электрика.

*Пусть этот день прекрасным будет
И все сбываются мечты.
Пусть солнце вам повсюду светит
И улыбаются цветы.*

* * *

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяского рефрижераторного вагонного депо поздравляют: с 30-летием — **ДИКИЙ Александра Юрьевича**, слесаря-сантехника, **КАСЬЯН Юлию Сергеевну**, техника ВКМ; с 45-летием — **АРТЮКИНУ Марианну Ильиничну**, штурману; с 60-летием — **ТУРУТЯ Федора Макаровича**, оператора котельной.

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

* * *

Коллектив станции Сипотень сердечно поздравляет с днем рождения билетного кассира станции Сипотень **БЫНЗАРУ Наталью Валентиновну**.

*Будь самой веселой и самой красивой,
Внимательной, нежной и самой любимой,
И доброй, и строгой, и слабой, и сильной,
Пусть беды уходят с дороги
В бессилье.
Пусть сбудется все, чего хочешь сама.
Люби тебе, веры, надежды, добра!*

* * *

Совет ветеранов Бэлцкого железнодорожного узла поздравляет с 80-летием секретаря Совета ветеранов **СТАКАНОВУ Аллу Ивановну**.

— Желаем здоровья, неиссякаемого энтузиазма в общественной деятельности, мирного неба над головой, железного оптимизма!

* * *

Профсоюзный комитет станции Кишинэу сердечно поздравляет с ЮБИЛЕЕМ начальника товарной конторы **ОПАНУ Любовь Петровну**.

*От всей души тебе желаем
Большого счастья и добра,
Ну и того, о чем мечтаешь,
О чем ты думаешь всегда,
Чтоб невезенье не встречалось,
Чтоб смех твой слышался всегда.
Конечно же, еще — здоровья,
Улыбок, солнца и тепла!*

* * *

Коллектив станции Чадыр-Лунга поздравляет с днем рождения начальника станции **КОРШУНОВУ Н.И.**, ДСП **РЫТОВУ Е.И.**, приемосдатчика **МАРИНОВУ Е.Ф.**

*Вас поздравляем с днем рожденья,
Пусть будет счастлив этот год,
Пускай исчезнут все сомненья,
Пусть возрастает ваш доход!*

* * *

Друзья и знакомые **Лидии Николаевны ЗАЙЧЕНКО**, все, кто ее знает и помнит, сестра мужа, все родственники поздравляют ее с днем рождения и дарят 71 розу!

*Сегодня, в славный день рожденья,
В Ваш адрес — наши поздравленья!
Желаем света и тепла,
Желаем мира и добра,
Здоровья крепкого на век,
Всего, чем счастлив человек!*

ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ МОЛДОВЫ



www.utm.md



Высшее образование в области железнодорожного транспорта — в UTM

Уважаемые выпускники лицеев и колледжей!

Стремительное развитие железнодорожного транспорта нуждается в высококлассных инженерах. У вас есть шанс стать дипломированными инженерами в этой области.

Технический университет Молдовы проводит с 20 по 28 июля 2015 года и с 3 по 8 августа 2015 года (дополнительно) прием на учебу для получения диплома о высшем образовании по специальности «ИНЖЕНЕРИ| И ТЕХНОЛОГИ| ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА».

Программа приема:

— учеба на стационаре (4 года): всего — 25 мест, госбюджет — 10 мест, по контракту — 15 мест;

— учеба заочно (5 лет): всего — 25 мест, все — по контракту.

Стоимость обучения по контракту:

на стационаре — 8000 леев в год; на заочном — 4800 леев в год.

Технический университет Молдовы (UTM) — государственный университет, престижное международное заведение. Уже 50 лет мы готовим квалифицированных инженеров для национальной экономики.

На время учебы студенты обеспечиваются современными общежитиями, получают государственные и социальные стипендии.

Ждем вас в UTM! Не упустите свой шанс!

ПРИЕМНАЯ КОМИССИЯ

А как в Европе?

К СВЕДЕНИЮ

(Окончание. Начало в № 28)

Ночные поезда делятся на два подвида — **скорые и спальные**.

Спальные поезда отличаются обычно более высоким уровнем комфорта, а также тем, что находятся в пути только с вечера до утра, и никогда не ходят днем. Спальный поезд делает две серии остановок — вечернюю и утреннюю. Вечером производится только посадка, утром только высадка пассажиров. Другие билеты просто не продаются. Ночью, примерно с полуночи до пяти-шести утра, ни сесть, ни выйти из спального поезда нельзя. Это сделано, чтобы не беспокоить спящих пассажиров. Все остановки, которые поезд делает в это время — технические. Спальные вагоны с купе на 1-3 человек в составе спального поезда есть всегда, а вот кушеточных или сидячих может и не быть. Впрочем, в большинстве поездов все же есть все типы ночных вагонов. В спальных вагонах первого класса в цену билета включен завтрак.

Скорые ночные поезда

Останавливаются всю ночь, и ехать в них можно с любой станции и до любой станции. Обычно в скором ночном поезде есть все типы ночных вагонов, хотя в некоторых странах отсутствуют кушеточные вагоны.

В скорых поездах применяются обычные тарифы, и могут быть использованы обычные билеты. Во многих странах скорые ночные поезда называются так же, как и дневные скорые.

Если вы едете в ночном поезде в сидячем вагоне, будьте внимательны при посадке или переходе в другой вагон в пути следования. Приблизительно половина ночных поездов в Европе состоит из нескольких частей, следующих в разные города. Посреди ночи такой



поезд либо просто разделяется на части, либо обменивается вагонами с другими поездами.

Система обозначений

Существует ряд обозначений, общих для всех стран. Например, кровать обозначает наличие в поезде спальных вагонов, кушетка — кушеточных вагонов, нож с вилкой — вагон-ресторан, чашка или рюмка — буфет.

Перекрытые молоточки говорят о том, что поезд ходит только по рабочим дням, а крестик — по выходным. Буква R обозначает возможность резервирования места, а R в квадратике — что резервирование в данном поезде обязательно. Цифры же могут обозначать все что угодно — класс вагонов, дни недели и др.

Сервис

Носильщики на европейских вокзалах — явление весьма и весьма редкое. В большинстве стран их попросту нет, как нет и багажных тележек. Правда, багажный сервис можно заказать, а лестницы часто снабжены транспортерами для багажа. Бывают и лифты к платформам. Камеры хранения, напротив, есть практически на любой крупной и средней станции.