



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдавия

№ 41 (5857) 15 октября 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

НАЗНАЧЕНИЯ

Приказом генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» назначены:

КАЛАНЧА Ион — помощником генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» по общим вопросам;

КОЖОКАРУ Виктор — начальником железнодорожного узла Окница;

МЕЛЕКА Владимир — начальником железнодорожного узла Бендер.

ПОНЕДЕЛЬНИК — ДЕНЬ КОНТРОЛЯ



Юрий ТОПАЛА, генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы», провел в понедельник, 12 октября 2015 года, День контроля.

Начальник службы движения СФМ **Игорь Мунтяну** доложил руководителю магистрали о приеме и сдаче грузовых поездов по межгосударственным стыковым пунктам на южных, северных и центральных участках Молдавской железной дороги.

По информации **Илие Цуркана**, начальника службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий СФМ, выходные дни на дороге обошлись без транспортных происшествий. Велась работа по комисионному приему в ДОПе пассажирских вагонов московского и Санкт-Петербургского направления.

Генеральный директор **Юрий Топала** поинтересовался ходом сдачи металлолома и нет ли в этом вопросе каких-либо нарушений. **Сергей Томша**, заместитель генерального директора СФМ по инфраструктуре и тяговому подвижному составу, довел до сведения руководителя магистрали информацию о том, что в ПМС-294 имеются вагоны, подлежащие списанию и последующей сдаче в металлолом. С приближением холодов необходимо в филиалах проверить состояние котлов, провести инструктаж с ответственными за их работу лицами.

Мирон Гагауз, заместитель генерального директора СФМ по техническому обслуживанию и ремонту, проинформировал присутствующих о состоянии дел в вагонном парке Молдавской железной дороги, о проводимой подготовительной работе по использованию наших вагонов на транспортных полигонах зарубежья. Планируется довести в ближайшее время эту цифру до 1000 вагонов и далее — увеличивать их количество.

Думитру Дурнеску, начальник службы защиты и предупреждения СФМ, довел до сведения присутствующих, что в тот же день, 12 октября, будет проведено очередное селекторное совещание по охране труда за 9 месяцев текущего года.

На Дне контроля прозвучала информация о том, что на этой неделе на дорогу поступают первые машины со шпалами, которые будут распределены по дистанциям пути.

Ирина КРАЕВСКАЯ

На Молдавской магистрали

Погрузка-выгрузка: кто больше?

Железнодорожные станции Молдавской железной дороги обеспечивают прием и отправку грузовых поездов, прибывающих к ним на переработку: грузят и выгружают вагоны, полные самой различной продукцией.

По итогам сентября 2015 года в числе лидеров по погрузке следующие станции Молдавской магистрали: **Вэлчинец** —



при плане 12 665 тонн было погружено 13 087 тонн; **Липкань** — при плане 11 560 тонн погружено 11 768 тонн; **Окница** — при плане 2448 тонн погружено 2557 тонн; **Рэуцел** — при пла-

не 7220 тонн погружено 7484 тонны; **Булбоака** — при плане 2925 тонн погружена 3051 тонна; **Комрат** — при плане 1725 тонн погружено 1774 тонны; **Чадыр-Лунга** — при плане 1720 тонн погружена 1781 тонна; **Джурджулешть** — при плане 5700 тонн погружено 5848 тонн.

В выполнении и перевыполнении плана по выгрузке лидируют станции:

Кишинэу — выгружено 530 вагонов (126,2%); **Стрэшень** — 81 вагон (270%); **Фэлешть** — 40 вагонов (133,3%); **Окница** — 35 вагонов (116,7%); **Вэлчинец** — 59 вагонов (196,7%); **Гиндешть** — 38 вагонов (126,7%); **Джурджулешть** — 133 вагонов (147,8%).

НАШ КОРП.

Светодиоды помогают экономить

Более 100 тысяч киловатт-часов дорогостоящей электроэнергии сэкономил за восемь месяцев нынешнего года коллектив Бэлцкого ВЧД-3. Это достигнуто за счет более рационального использования энергоемкого оборудования и электросварочных аппаратов.

Конкретно — за счет подачи сжатого воздуха от компрессорной станции на производственные участки строго по заявкам потребителей. А наибольший эффект — от массовой установки в служебных помещениях, цехах, на территории светодиодных ламп освещения. В сравнении с обычными лампами накалива-

ния они позволяют добиваться почти 10-кратного сокращения электропотребления при комфортном освещении и значительно меньшей оплате.

Монтаж светодиодных ламп выполнен на профессиональном уровне специалистами электроцеха предприятия под руководством мастера **Григория Гыра**. Удачно сочетали важную работу с проведением профилактических и текущих ремонтов электрической части эксплуатируемого в вагонном депо станочного оборудования слесари-электрики **Иван Ведмедюк**, **Валентин Жумига**, **Александр Влазнев**, другие.

Влад ДОБРОВ



Мастер Григорий Гыра со слесарями-электриками В.Жумигой и А.Гылкэ

Объект заботы — полигон

Бесперебойное функционирование устройств СЦБ на станциях Берешть и Петрешть обеспечивают специалисты во главе со старшим электромехаником Эдуардом Савчуком (Кишиневская ШЧ-1). Помимо выполнения текущего обслуживания согласно графикам ППР, ведется активная подготовка к работе в зимних условиях.

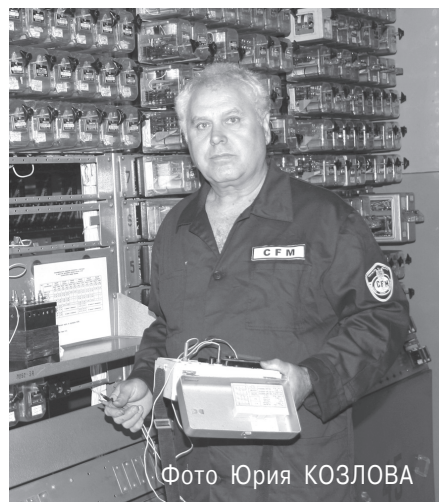


Фото Юрия КОЗЛОВА

Внимание — не только релейным блокам, эксплуатируемым на постах электрической централизации, но и полигонной аппаратуре, которая находится под открытым небом. Чтобы не допустить сбоев в ее работе в холодные месяцы, заменено два электропривода на стрелках с интенсивным движением №5 и №9 по Берешть, выполнен ремонт подводящего кабеля от поста ЭЦ данной станции до 7-го километра Бэлцкого направления железной дороги. Реализованы некоторые другие не менее важные мероприятия.

С 1971 года на участке

трудится выпускник Барановичской дортехшколы **Тудор Киореску**, занимающий на протяжении многих лет ответственную должность электромеханика СЦБ. По его стопам пошел и сын **Сергей**, находящийся с отцом в одной профессиональной команде. Умением и старанием в деле отличаются электромеханики **Сергей Мунтян** и **Андрей Павлюк**, электромонтеры **Вячеслав Савченко** и **Андрей Деренев**.

Владимир ОСТАПЕНКО

НА СНИМКЕ: электромеханик СЦБ Тудор Киореску.

В нормативы укладываются

В обеспечении работы участка Прут II —Кахул—Колибаш многое зависит от устойчивого функционирования устройств электрической централизации и средств связи. Поддержание их в исправном состоянии — задача номер один для задействованных здесь специалистов Басарабьесской ШЧ-2.



Своевременно и качественно стараются выполнять нормативы, укладываться в графики планово-предупредительных ремонтов, электромеханики СЦБ **Иван Мачука**, **Евгений Московой**, **Георгий Парван**, электромеханик связи **Александр Паша** и электромонтер связи **Светлана Драган**.

Помимо текущего технического обслуживания, за последние годы при непосредственном участии работников реализован ряд мероприятий, направленных на повышение надежности эксплуатируемой аппаратуры, подводящих кабелей и

проводов. Вклад в важное дело мог бы быть еще больше, если бы усилия и творческий поиск лучше подкреплялись соответствующим материально-техническим снабжением.

Владимир ОСТАПЕНКО

НА СНИМКЕ: по велению сердца выбрала профессию электромонтера в 1994 году Светлана Драган, являющаяся ныне одним из лучших специалистов южной дистанции сигнализации и связи.

Фото Юрия КОЗЛОВА



■ КАЛЕНДАРЬ ЗНАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ДАТ

Профсоюзу железнодорожников Молдовы – 110 лет

Уважаемые железнодорожники, дорогие ветераны! Сердечно поздравляю Вас со 110-летием профсоюзного движения на Молдавской железной дороге!

Создание одного из первых в Молдове профессиональных союзов железнодорожников дало мощный толчок развитию профсоюзного движения. За 110-летнюю историю отраслевого профсоюза неоднократно менялось его название, изменялись общественные формации, но он был и остается сплоченной организацией, активно влияющей на улучшение условий труда и производственного быта, обеспечивающей гарантии социальной поддержки работников, ветеранов отрасли.

Мы отдаем дань памяти и уважения ветеранам профсоюзного движения, стоявшим у истоков традиций и защищавшим завоеванные социальные гарантии.

Выражаем искреннюю благодарность и признательность нынешнему поколению профсоюзных активистов, которые добиваются роста оплаты труда, улучшения условий труда и производственного быта, организованного отдыха и оздоровления

работников – членов Федерации Профсоюза железнодорожников Молдовы.

Мы и впредь будем развивать конструктивные диалоги с работодателем, отстаивая права членов профсоюза.

Мы призываем всех членов Федерации Профсоюза железнодорожников Молдовы крепить единство наших рядов, поддерживать и развивать лучшие традиции профсоюзного движения и вписывать новые страницы в его историю.

Желаем вам крепкого здоровья, благополучия, счастья, добра, удачи, новых трудовых достижений, уверенности в завтрашнем дне.

По поручению Президиума Федерации Профсоюза железнодорожников Молдовы —
Ион ЗАПОРОЖАН,
председатель Федерации Профсоюза железнодорожников Молдовы



17 октября
1905 = 2015



В каждой дистанции электро-снабжения традиционно были составлены Мероприятия по подготовке к работе в осенне-зимний период 2015-2016 гг., которые неукоснительно выполняются. Так, например, к 18 сентября т.г. в службу электроснабжения был представлен «Отчет о выполнении плана мероприятий по подготовке хозяйства электроснабжения к работе в осенне-зимний период 2015-2016 гг.».

— Руководители всех трех дистанций электроснабжения, — отметил, в частности, начальник службы электроснабжения Дмитрий Моцок, — представили детальный отчет о подготовке своих предприятий к работе в холодное время года, к зимним пассажирским и грузовым перевозкам.

Так, например, откорректирован оперативный план действий эксплуатационного персонала при работе в сложных метеорологических условиях в дистанциях и службе.

Во всех дистанциях электроснабжения завершена проверка системы отопления. Состояние ДУ на участках ЛЭП АБ и ПЭС проверено в подразделениях всех трех дистанций электроснабжения.

Работники ЭЧ-2 и ЭЧ-3 закончили проверку состояния трассы высоковольтной линии АБ и ПЭС. До представления в службу отчета чистка просек была произведена на 27,2 км — при плане 38,52 км. В целом по хозяйству электроснабжения выполнен план доведения до нормы сопротивления заземляющих устройств; перевыполнен план замены дефектных траверс (при плане 139 заменено 143).

До наступления первого дня последнего месяца осени специалисты всех дистанций электроснабжения, совместно с работниками службы сигнализации и связи, завершат проверку состояния резервных источников питания, переход с основного питания на резервное и обратно; а также проверку наружного освещения в горловинах железнодорожных станций.

Подходят к концу работы по замене изоляторов на ЛЭП АБ и ПЭС. Произведена проверка деревянных опор на загнивание: с начала нынешнего года заменено 115 дефектных опор.

Во всех дистанциях электроснабжения ведется подготовка инвентаря для расчистки снега (заготавливают снегоуборочные лопаты и метлы), а также идет работа по обеспечению углем для печного отопления помещений участков дистанций.

В хозяйстве электроснабжения немало автотранспортных средств. Их готовности к работе в зимних условиях во всех ЭЧ уделяется большое внимание: все автотранспортные средства проходят техосмотр, некоторые находятся на консервации, некоторые — на списании.

По результатам проверки наличия неснижаемого запаса в дистанциях электроснабжения необходимы такие материалы и оборудование, как предохра-

■ ПОДГОТОВКА К ЗИМЕ ИДЕТ ПО ПЛАНУ

Молдавские энергетики работают на перспективу

Работники хозяйства электроснабжения круглосуточно обеспечивают бесперебойное снабжение электроэнергией всех структурных подразделений ГП «Железная дорога Молдовы» для ритмичного функционирования перевозочного процесса. В состав хозяйства входят три дистанции электроснабжения: Кишиневская, Басарабьянская и Бэлцкая. Как и в предыдущие годы, коллективы дистанций хозяйства тщательно и серьезно готовятся к работе в холодное время года.



тели и изоляторы, трансформаторы и трансформаторное масло и др.

В плане мероприятий также предусмотрено подготовить и держать в полной готовности все передвижные и стационарные электростанции, предусмотреть запас топлива и масла. В ЭЧ-2 после проверки работы всех семи передвиж-

ных и стационарных электростанций установлено, что все они готовы к работе; дизель-электростанция ЭЧ-3 — в рабочем состоянии. Завершена здесь и проверка состояния защит на пунктах АБ и ПЭС.

В преддверии наступающей зимы во всех дистанциях электроснабжения проводится проверка перекрытий зданий. С целью повышения надежности работы устройств электроснабжения и при проведении работ по ППР во всех дистанциях запланирован целый перечень работ.

Большое внимание в хозяйстве электроснабжения уделяется ее специалистам, условиям их работы, охране здоровья и труда. Так, например, в соответствии с действующими нормативами работники всех дистанций обеспечиваются теплой спецодеждой и утепленной спецодеждой. Как и в предыдущие годы, энергетики Молдавской магистрали получают утепленные куртки, сапоги и брюки, ботинки и ватные шта-

ны, прорезиненные плащи и хлопчатобумажные костюмы, сигнальные жилеты и др.

Немаловажное внимание во всех трех дистанциях электроснабжения уделяется и вновь поступившим на работу, то есть первозимникам. До конца сентября все 18 первозимников прошли обучение, проверку знаний и были допущены к самостоятельной работе; каждый новичок закреплен за опытным специалистом.

...Сильные, шквалистые ветры, лютые морозы и обледенелые провода, морозящие дожди и обильные снегопады — серьезные испытания для работников хозяйства электроснабжения Молдавской магистрали. Однако энергетики ежегодно, на протяжении многих десятилетий, противопоставляют природной стихии свой большой профессиональный опыт, добросовестность и высокую гражданскую сознательность. А иногда энергетики CFM проявляют настоящий героизм в борьбе со стихийными бедствиями. Не станет исключением для них и работа в осенне-зимний период 2015-2016 годов.

Лилиана НИКИФОРОВА

Фото Юрия КОЗЛОВА

НОЧЛЕГ — ЗА РАЗУМНЫЕ ДЕНЬГИ

Иногороднему человеку, приехавшему в позднее время суток на станцию Бэлць-Слобозия, нет надобности в поиске гостиницы где-нибудь в центре северного муниципия.

Комнаты отдыха ожидают на втором этаже вокзального здания — одно-, двух- и трехместные.

Каждый может выбрать для себя оптимальный вариант за сравнительно невысокую цену — от 70 до 100 леев за ночь.

Условия проживания вполне нормальные. В комнатах поддерживаются чистота и порядок, за которыми следят дежурные Любовь Бричаг и Татьяна Красножон — работницы ответ-

ственные, стремящиеся создавать даже при скромной обстановке почти домашний уют.

Предоставление места отдыха пассажирам и просто гостям Бэлць является для вокзала одной из статей дохода, который только за девять месяцев нынешнего года составил 40 тысяч леев.

НАШ КОРП.

Фото Юрия КОЗЛОВА



НА СНИМКЕ: на смене — дежурная Татьяна Красножон.



■ ИСТОРИЯ РОДНОГО КРАЯ — ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Листая страницы книги об истории железной дороги Молдовы, случайно наткнулся на короткое сообщение о том, что на южном участке, а именно на направлении Басарабьяска—Рени, несколько десятилетий назад находилась станция под названием Траянов Вал. Но в каком конкретно месте? Расспросы старожилов ни к чему не привели, и лишь впоследствии из скудных исторических источников удалось узнать: так именовали в период с 1865 по 1917 годы нынешнюю станцию Болград — своеобразный анклав соседней Одесской железной дороги у границы с нашим государством.



Эти загадочные земляные валы

Поводом для столь необычного названия послужил земляной вал длиной около 150 километров, протянувшийся ломаными линиями от села Вадул луй Исак, что на берегу реки Прут, до озера Сасык на территории Татарбунарского района Украины и называемый местными жителями Траяновым. Огибая с севера поля Вулкэнешть, древнее сооружение, насыпанное, судя по последним исследованиям с помощью математического метода оценки формирования гумусного горизонта почвы, еще в I-II веках, проходит возле села Чумай и, пересекаясь с железнодорожным полотном, ведет несколько выше озер Ялпуг, Катлабух и Китай. Видимо, среди инженерного состава первых строителей железной дороги были любители старины, которые и дали появившейся недалеко от земляного вала станции столь загадочное название, почерпнутое из бытовавших в данной местности легенд.

Это так называемый Нижний Траянов вал, потому что сохранился еще и Верхний, который, беря начало от города Леово, пересекает железную дорогу возле сел Сатул Ноу и Селемица между станциями Злоць и Чимишлия и доходит до места впадения в Днестр (в нескольких километрах к югу от Бендер) речушки Ботна. Длина — 135 километров. Оба вала соединяются между собой Околопрутским валом — пролегает на левом берегу Прута от уже упомянутого нами села Вадул луй Исак до Леово. Длина — около 100 километров. На одних участках валы, поросшие травами, кустарниками и деревьями, сохранились лучше, на других — хуже, а где-то совсем потеряли свой след в результате вспашки земель. Фрагменты, покрытые вторичной



степпной растительностью и редким пушистым дубом, хорошо заметны, например, между балками Фламында и Бозулуй в Вулкэнештьском районе. То, что в древности валы служили фортификационными сооружениями для защиты от нападения врагов, не вызывает сомнения. А вот кто именно строил их, остается покрытой мраком веков тайной, которую археологи пока не могут разгадать. Существуют многочисленные гипотезы. Одну из них выдвинули еще в XVII веке молдавские летописцы, связав появление загадочных сооружений с именем древнеримского императора Марка Ульпия Траяна, чья войска покорили в 105-106 годах Дачию со столицей Сармизегетуза. Необходимость строительства могла быть вызвана резким увеличением стратегической роли Нижнего Дуная, защита которого от набегов непокоренных племен становилась одной из самых насущных задач римлян. В такой же защите нуждались поселения колонистов, осваивавших плодородную Буджакскую степь. Распространяя в междуречье Дуная, Прута и Днестра свое влияние, римляне учредили, например, укрепленное поселение Палада (до этого здесь была крепость гето-даков Таната) — вблизи нынешнего Болграда. А на месте Рени был городок Арбиум, возле Кахула — Картал, у Басарабьяски — Тамисидава, у Гура Галбеней — Заргидава, у Арциза — Пиробидава. Молдавский археолог А.Рошка при раскопках в 1991 году Верхнего вала на участке Градище-Селемет обнаружил остатки антикавалерийской конструкции.



Как установлено, валы в своем первоначальном виде имели высоту до 4-5 метров и ширину до 10 метров, с наружной стороны ограждались глубокими рвами. Наверху — частокол из толстых бревен, сторожевые вышки, где находились посты вооруженных людей. При внезапном нападении врага постовые поджигали стога соломы или сена, подавая сигнал опасности располагавшимся в определенных местах гарнизонам, и держали оборону до подхода подкрепления по военной дороге, тянувшейся вдоль валов с внутренней стороны. Если врагов было много, то на помощь вызывались части V Македонского и I Итальянского легионов из Тиры — древнегреческого поселения на месте нынешнего Белгород-Днестровска в устье реки Днестр, завоеванного римлянами еще до покорения Дакии. Не исключено, что под защитой Нижнего и Верхнего валов из Тиры через Пиробидаву могли пролегать два сухопутных пути. Первый путь вел на дунайскую

переправу и далее на Балканы, а второй — через леовский или вадул-луй-исакский брод в запрутскую Дакию. О них упоминает вскользь в своем трактате латинский географ того времени, известный в истории под именем Равенского анонима.

Археологические раскопки показывают, что возводились сооружения не одновременно, достраивались в более поздние хронологические периоды, вплоть до VI-VII веков другими народами, что привносит в исследования определенную путаницу. Например, спустя время, когда римляне вынужденно покинули побережье Черного моря от устья Днестра до Дуная, включая Буджакскую степь, валы не раз перестраивали вторгшиеся сюда готы. Старые рвы были во многих местах засыпаны, а уже с обратной стороны вырыты новые. Этого требовала изменившаяся военная обстановка. Перейдя к оседлому жизненному укладу и объединив под своей эгидой, где добровольно, а где силой, различные племена, готы создали государственное образование, ресурсы которого были мобилизованы на защиту от начавших мигрировать с Востока пол-



чищ кочевников — гуннов. Через Буджакскую степь, представлявшую собой своеобразный мост из Азии в Западную Европу, хлынула очередная волна так называемого великого переселения народов, принесла новые войны, грабежи и убийства. После битвы с гуннами готское государство пало в 375 году, а его жители рассеялись на просторах Балканского полуострова и в предгорьях Карпат. Предводитель гуннов Атила решил основать свою столицу в устье Дуная и Прута, где после смерти был похоронен в золотом гробе, если верить старинным письменным свидетельствам, на глубоком дне одного из притоков.

Что касается самого названия валов, то свести его к имени императора можно лишь с большой натяжкой. Дело в том, что оно встречается массово даже в топонимике территорий, где нога римлян никогда не ступала. Пример Донецкой, Кировоградской, Луцкой, Никола-

евской, Полтавской, Житомирской, Хмельницкой, Тернопольской областей Украины. И там во многих местах сохранились остатки оборонительных валов (один даже заходит на территорию Бричненского района Молдовы со стороны Кельменцов), называемых Трояновыми или Змиевыми. А еще — села с названиями Трояны, Трояновка. Их около пятнадцати. Причем вот что характерно: в корне слова четко выговаривается буква «о», а не «а». Что это, грамматическая погрешность или созвучие слов с разным этимологическим смыслом? Следует обратить внимание, что у древних племен региона имя Троян носило демоническое существо в виде всадника с тремя головами, восседавшего с мечом в руке на белом коне. Это был позаимствованный еще у эпохи бронзы языческий бог, игравший важную роль до христианства в религиозных обрядах и военных приготовлениях.

Еще одна версия. В румынском языке встречается слово «troianu» — сугроб, которое также несет в себе, судя по всему, отголоски древности. Сходство со снежными сугробами валы могли иметь по той причине, что их поверхность обычно посыпали меловыми отложениями для лучшей видимости на пересеченной местности.

Важно заметить, что практика строительства земляных валов, использовавшихся в качестве оборонительных заграждений, а позже — для разграничения владений, была довольно распространена в ту пору. Они сохранились в Западной Европе (Андриановы валы Франции, Испании, Англии), в приднепровском регионе возле Киева и даже в Воронежской области России. Есть сведения, что строительством земляных грандиозных насыпей, порой высотой с трехэтажный дом, занимались еще в эпоху неолита, то есть за несколько тысячелетий до нашей эры. Проживавшие тогда племена культуры Триполье-Кукутень ощущали не меньшую угрозу от вторжения кочевников и вынуждены были таким образом защищать себя. Упоминается о строительстве в степной местности подземелий, в которых могло спрятаться целое войско.

Возвращаясь к названию железнодорожной станции Траянов Вал, небезынтересно отметить, что в XIX — начале XX веков иным было название также некоторых других станций южного участка нашей магистрали. Например, узловая станция Басарабьяска именовалась Лейпцигской, Абакля — Абакладжаба, Кульма — Кульмская, Вулкэнешть — Волконешты, Чимишлия — Скиноса и т.д.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Путь в исправном состоянии

В исправном состоянии стремится содержать путь коллектив околота №1 Балцкой дистанции пути, руководимый дорожным мастером Виктором Русу.

Из-за массовых очагов кустовой гнилости шпал и острой нехватки материалов удается далеко не все. Тем не менее безопасное движение пассажирских и грузовых поездов на вверенном участке гарантируется. Летом путейцы приняли активное участие в укладке 600 метров рельсо-шпальных решеток на 57-м километре унгеньского направления (перегон между станциями Хилиуць и Катраньк). А ныне уделяют максимум внимания текущим ремонтам, что особен-

но важно в период подготовки путевого хозяйства к грядущим осенне-зимним холодам.

Административно-бытовое здание околота расположено в районе станции Фэлешть.

Влад ДОБРОВ

НА СНИМКЕ: группа путейцев околота после трудового дня (в центре с шаблоном — дорожный мастер Виктор Русу).

Фото Юрия КОЗЛОВА





ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Администрация ГП «Железная дорога Молдовы» рада возможности поздравить с днем рождения начальника административного отдела CFM **Сергея ГОРИНЧОЯ**.



— Желаем имениннику крепкого здоровья, семейного благополучия, удачи в профессиональных делах на благо Молдавской железной дороги.

Администрация ГП «Железная дорога Молдовы» и профсоюзный комитет сердечно поздравляют с днем рождения главного инженера службы тяги **КОВАЛЕНКО Владимира Макаровича**.

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

Коллектив технологического центра Бэлць-Слобозия от всей души поздравляет с ЮБИЛЕЕМ оператора **ЦУРКАНУ Тамару Васильевну** и посвящает ей следующие строки:

*Желаем в этот славный юбилей
Отличного здоровья, доброты,
Счастливых и благополучных дней,
Любви родных, сердечной теплоты!
Вдыхать всей грудью жизни аромат,
С улыбкой молодой на мир смотреть,
Пусть не иссякнет бодрости заряд,
Чтоб никогда душою не стареть!*

Любимого дедушку **ОНИЛА Валерия Николаевича** — начальника военизированной охраны ГП «Железная дорога Молдовы» — поздравляют с 55-летним ЮБИЛЕЕМ его внуки Ксюша и Валерик из Санкт-Петербурга!
— Дедушка, ты у нас самый сильный

на свете, самый красивый и молодой. Песню «Еду к деду» мы споем тебе при встрече в нашей любимой Молдове!

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкого вагонного депо ВЧД-3 от всей души поздравляют с днем рождения коллег: **ГЫРА Григория Ивановича**, мастера по ремонту электрооборудования; **РАЦЭ Серджиу Михайловича**, газоэлектросварщика; **ГЫЛКЭ Валерия Аркадьевича**, начальника Бэлцкого вагонного депо; **СОЛКАН Иона Думитру**, машиниста котельной установки; **САВЕНКО Игоря Алексеевича**, слесаря по ремонту оборудования.

*Вы — профессионалы и асы
В своей работе непростой!
И в праздник этот мировой
Желаем счастья и тепла,
Богатого вам день и ночь стола,
Любви родных, добра и ласки!*

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяской дистанции пути сердечно поздравляют с днем рождения дорожного мастера 9-го околотка **ЧЕБАНОВА Илью Ивановича**; техника 13-го околотка **КРУГЛЕНКО Ольгу Ивановну** и с ЮБИЛЕЕМ дорожного мастера 15-го околотка **КАРТАВЧЕНКО Александра Александровича**.

*Всегда ваша жизнь
Пускай будет прекрасна!
Пусть счастье в ней будет,
Любовь и богатство.
Чтоб в жизни друзья вас
Вовек не забыли,
Чтоб близкие — рядом,
Чтоб дети — любили.
В душе пускай — лето,
В глазах — лучи солнца,
Пусть сбудется все,
Что мечтою зовется.
И в этот чудеснейший
День беззаветный
Желаем эмоций
Букет разноцветный.*

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электрооборудования от всего сердца поздравляют с днем рождения **ВЫШИНСКОГО Геннадия Григорьевича**, электромонтера ЭЧС Унгень.

*Мечтам твоим желаем сбыться
И сердцу долго-долго биться!
И песне жить в твоей груди
И много счастья впереди!*

Администрация и профсоюзный комитет СМП-740 поздравляют с днем рождения **ГИМИШЛИ Петра Федоровича**, главного инженера; **ДРАГАНОВУ Феодору Георгиевну**, главного бухгалтера.

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

Ваши семейные отношения

ПСИХОЛОГИЧЕСКИЙ ТЕСТ

Прожив определенное время вместе, вы начинаете задаваться вопросом, а на каком уровне находятся ваши отношения, не пора ли что-нибудь менять в них. Этот тест поможет вам разобраться в ваших сомнениях. Тест состоит из двух частей: для жены и для мужа. На каждый вопрос выберите один из трех вариантов ответа: «да», «изредка», «нет».

ВОПРОСЫ ДЛЯ МУЖА:

1. Проводите ли вы хотя бы половину свободного времени с женой?
2. Используете ли вы любую возможность, чтобы похвалить жену, выразить свое восхищение ею?
3. Воздерживаетесь ли вы от сравнения жены с вашей матерью или женой друга в вопросах приготовления пищи, ведения хозяйства, если сравнение не в пользу вашей жены?
4. Проявляете ли вы интерес к интеллектуальной жизни жены, книгам которые она читает, ее пристрастиям?
5. Благодарите ли вы жену за то, что она для вас делает (стирку и т.д.)?
6. Разрешаете ли вы ей общаться с другими мужчинами и принимать от них дружеские знаки внимания, не делая ревнивых замечаний?
7. Следите ли вы за тем, чтобы не критиковать жену в присутствии посторонних?
8. Продолжаете ли вы до сих пор ухаживать за своей женой, преподнося ей подарки, оказывая постоянные знаки внимания?
9. Разрешаете ли вы ей часть денег из общего бюджета тратить по своему усмотрению?
10. Стараетесь ли вы вникать в проблемы жены и помогать ей в трудную минуту?

ВОПРОСЫ ДЛЯ ЖЕНЫ:

1. Живете ли вы интересами мужа?
2. Не сравниваете ли вы его с другими, более преуспевающими мужчинами?
3. Прилагаете ли вы усилия, чтобы сделать ваш дом более уютным?
4. Предоставляете ли вы вашему супругу полную свободу в его делах?
5. Учитываете ли вы вкус и интересы вашего мужа при покупке определенных вещей?

6. Стараетесь ли вы проводить свободное время, учитывая интересы вашего мужа?
7. При расхождении во взглядах идете ли вы на уступки?
8. Следите ли вы за новостями и другими событиями, фактами, чтобы понимать интеллектуальные интересы мужа?
9. Воздерживаетесь ли вы от критики друзей мужа?
10. Разнообразите ли меню?
11. Прилагаете ли вы усилия, чтобы жить в согласии с матерью мужа и другими его родственниками?
12. Высказываете ли вы недовольство тем, как ваш муж распоряжается своим временем?
13. Способны ли вы выдерживать финансовые трудности?

ИНСТРУКЦИИ

Подсчитайте общее количество баллов. Ответ «да» оценивается в 0 баллов, «изредка» — в 1 балл, «нет» — в 2 балла.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

0–5 баллов. Ваша семейная жизнь и установившиеся между вами отношения довольно благополучны.

5–10 баллов. В ваших отношениях ощущается некоторая нестабильность. Иногда имеет место безразличие с вашей стороны. Но особых конфликтов не возникает.

10–15 баллов. Отношения в вашей семье натянутые. Каждый из супругов чувствует неудовлетворенность. Все это приводит к частым ссорам. Вам необходимо задуматься над этим.

15–20 баллов. Ваши семейные отношения находятся на грани разрыва. Ваш партнер только формально считает себя вашим супругом. У каждого из вас своя жизнь, вам чуждо взаимопонимание.

В минуту досуга

Игра высоких парней	"Вот кто-то в профиль и ..."	Бесхвостый морской рак	"Кисейное" создание	Саперная на поясе воина
"Мячи" с бачки	Игрок овальным мячом	Белорусский брат бизона	Стиль, близкий хип-хопу	
Антоним слова "никто"				Детеныш птицы "акушера"
		"Охотник" за боровиками	Кадка, посланная в баню	
Око за око, ... за ...	Слияние голосов в жоре			
		Звезды на флаге Америки	Рабочий балахон отца Федора	
Углубление в стене			Тусовка джентльменов	Донна ... д'Альвадорес из Бразилии
			Повязка по случаю траура	Иранец другим словом
И березовый, и тетрадный				
Хребет на западе Южной Америки	"Рэмбовидный" актер		Красота на обоях	
			Он же доллар	

НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ МИРА

Первая автоматизированная линия метро в Милане

Заметным событием в развитии метрополитена Милана (Италия) стал ввод в эксплуатацию накануне открытия в городе Всемирной выставки EXPO 2015 завершающего участка линии 5. Это первая полностью автоматизированная линия метро в Милане, поезда на ней работают без машинистов. Сооружение



еще одной автоматизированной линии продолжается.

Готардский тоннель



Федеральные железные дороги Швейцарии (SBB) рассчитывают, что открытие Готардского и Ченерийского базисных тоннелей позволит к 2025 году удвоить объем пассажирских перевозок благодаря сокращению времени поездки. Так, время в пути на маршруте Цюрих—Милан сократится до 3-х часов.