

FEROVIARII MOLDOVEI



N 45 (5861) 11 noiembrie 2015

Ziarul apare
din 1 mai 1941

La Taskent a fost aprobat orarul circulației trenurilor în traficul internațional pe anul 2016

În perioada 4-5 noiembrie 2015 Calea Ferată a Moldovei a participat la cea de-a 63-a ședință a Consiliului de transport feroviar din statele-membre CSI. Acțiunea s-a desfășurat la Taskent (Uzbekistan).

La întrunirea din capitala Uzbekistanului au sosit șefii administrațiilor feroviare din Federația Rusă, Azerbaigean, Armenia, Belarus, Kazakstan, Kirghizia, Moldova, Tagikistan, Turkmenistan, Uzbekistan, Ucraina, membrii asociației ai Consiliului — conducătorii căilor ferate din Georgia, Letonia, Bulgaria și Finlanda. De asemenea au fost prezenți la ședință reprezentanții administrațiilor feroviare din Lituania, Estonia și Iran, ai Comitetului executiv CSI, Confederației Internaționale a sindicatelor feroviarilor și constructorilor din domeniul transporturilor.

Delegația Căii Ferate din Moldova a fost condusă de directorul general Iurii TOPALA.

Consfătuirea de la Taskent a fost prezidată de Oleg BELOZIOROV, președinte SAD «RJD». În cadrul ei s-au discutat chestiuni actuale, ce țin de funcționarea căilor ferate în spațiul CSI.

Pe parcursul a două zile participanții au pus în discuție problemele dezvoltării colaborării în domeniul traficului și mersul realizării acordurilor, la care s-a ajuns în cadrul ședințelor precedente ale Consiliului de transport feroviar din statele-membre CSI.

La ședința plenară a Consiliului au fost examinate bilanțurile activității de exploatare a rețelei de căi ferate pe parcursul primelor 9 luni ale anului 2015, achitărilor reciproce între administrațiile feroviare, recensământul vagoanelor de marfă și containerelor, elaborarea orarului circulației trenurilor pe anii 2015-2016, modificarea unei serii de acte normative departamentale: regulile de exploatare și evidență numerică a vagoanelor de marfă proprii, precum și a achitărilor reciproce pentru utilizarea vagoanelor de marfă din proprietatea altor state, procedura de dirijare a curselor traficului feroviar internațional de pasageri, regulamentul privind prelungirea termenului de exploatare a vagoanelor



Participanții la cea de-a 63-a întrunire a Consiliului



Iurii Topala semnează protocolul

lor de călători, care circulă în trafic internațional în spațiul căilor ferate cu ecartament de 1520 mm etc.

Consfătuirea a 63-a a Consiliului de transport feroviar a aprobat noul orar al circulației trenurilor în traficul internațional, planul de compunere a marfărilor, procedura de orientare a fluxurilor de vagoane, și a adoptat planul de compunere a vagoanelor cu containere. Toate deciziile luate

vor intra în vigoare din 13 decembrie 2015.

La adoptarea orarului circulației s-a acordat o atenție deosebită majorării vitezei de circulație a trenurilor internaționale accelerate de pasageri, micșorării duratei staționării acestora în punctele terminus și stabilirii orelor de plecare și sosire a trenurilor în stațiile terminus, convenabile pentru pasageri.

După cum s-a menționat la consfătuire, în perioada examinată pe căile ferate ale statelor-membre CSI au fost transportate 1,4 miliarde tone de mărfuri, ceea ce depășește cu 1,5 procente obligațiunile asumate. Din păcate, impactul negativ al crizei mondiale asupra transportului feroviar din statele CSI nu descrește. Din această cauză circuitul mărfurilor pe calea

ferată s-a micșorat cu 1,7 la sută, deși în perioada respectivă distanța medie de transportare s-a mărit.

Pe parcursul primelor 9 luni ale anului 2015 volumul de transportare a mărfurilor în containere s-a diminuat cu aproape 6 la sută comparativ cu aceeași perioadă a anului 2014, constituind în ansamblu pe rețea 20 mln. tone. Însă această cifră depășește cu 6,1 procente obligațiunile asumate. Între timp, circuitul containerelor de mare tonaj s-a accelerat.

În 9 luni ale anului curent numărul pasagerilor transportați în traficul internațional s-a micșorat la toate căile ferate pînă la 14,8 mln. persoane, ceea ce constituie 64 la sută din volumul traficului de pasageri din perioada respectivă a anului trecut.

Următoarea ședință, a 64-a, a Consiliului de transport feroviar va avea loc la finele lunii mai 2016 în Georgia.

În baza materialelor serviciului de presă al ÎS «Calea Ferată din Moldova»
Irina KRAEVSKAIA



NOTĂ. D'Appolonia este o companie italiană de inginerie și consulting, care activează în domeniul securității industriale, protecției mediului ambiant și transportului. Își are sediul în orașul Genova. Execută lucrări la comanda unor companii de stat și private din multe țări ale lumii.

Avind o experiență de peste 50 de ani și realizând mai bine de 5000 proiecte în 30 de țări ale lumii, D'Appolonia a căpătat reputația uneia din cele mai importante companii ingineresti din Italia.

Seminare în cadrul asistenței tehnice BERD

În perioada 9-13 noiembrie angajații ai ÎS «Calea Ferată din Moldova» vor participa la seminarul de instruire al companiei «D'Appolonia», Italia, oferit în cadrul asistenței tehnice a Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD).

Serviciile de consultanță pentru CFM vor viza domeniul protecției mediului ambiant, sănătății, siguranței și consolidării capacităților în conformitate cu sistemul internațional de management al siguranței și sistemul de management de mediu.

Participanții vor însuși cele mai bune practici și standarde prin intermediul sesiunilor de instruire interactivă, care vor include materiale de referință și exemple în scopul facilitării implementării ulterioare a Sistemului de Management al Mediului, Sănătății și Securității (EHSMS).

Acest instrument eficient este necesar pentru CFM, care are nevoie de o restructurare radicală astfel încât să fie reflectate situația economică curentă, necesitățile și prioritățile naționale.

Seminarele se vor desfășura în Chișinău, Bălți și Basarabeasca.



Serviciul de presă al ÎS «CFM»



A demarat revizia de toamnă cu comisia a magistralei

La 4 noiembrie 2015 a început tradiționala revizie de toamnă cu comisia a magistralei moldovenești, pe parcursul căreia va fi verificat gradul de pregătire al gospodăriilor IS «Calea Ferată din Moldova» pentru activitatea în perioada de toamnă-iană 2015-2016.

Comisia în frunte cu Serghei TOMSA, vicedirector general, responsabil de infrastructură și Tracțiune, a inspectat sectoarele de cale ferată Brătusești—Rediul Mare, Lipcani—postul blocare km 61.

La 11 noiembrie 2015 acțiunea a continuat pe întreaga zonă de nord a magistralei moldovenești, în fruntea comisiei aflându-se directorul general al IS «Calea Ferată din Moldova» Iurii TOPALA.

Detalii vom prezenta la încheierea reviziei și totalizarea rezultatelor în ediția următoare a ziarului.

Alexandru NICHIFOROV



Membrii comisiei inspectează sectoarele de nord ale magistralei



Imagini: Iurie KOZLOV

Președintele comisiei Serghei Tomșa analizează situația

■ ÎN PRIM PLAN — PREGĂTIREA DE IARNĂ

Secția linii nr.3: îngrijesc linia, se pregătesc de iarnă

De prima iarnă în noua sa calitate de șef al secției linii Basarabeasca se pregătește în aceste zile la modul cel mai serios însuși Victor Podgurskii, precum și gospodăria mare a întreprinderii, ce i-a fost incredințată dumnealui — feroviar cu experiență de muncă de 20 de ani. Or, după cum se știe, secția Basarabeasca are în subordinea sa cel mai lung sector de linii la magistrala moldovenească, fiind și cea mai numeroasă întreprindere a nodului feroviar cu aceeași denumire. Aici muncesc peste 500 specialiști calificați, mai bine de jumătate dintre ei fiind montatori de linii.

Colectivul secției linii nr.3 îngrijeste trei sectoare ale traseului principal: Bender—Basarabeasca, Basarabeasca—Abaclia—Reni și Basarabeasca—Cahul—Giurgiulești. Lungimea traseului principal din subordinea secției linii Basarabeasca constituie 379,7 km, a liniilor din stații — 150,7 km. Secția include 16 districte, 45 echipe montatori de linii și 8 sectoare auxiliare. Pe parcursul celor 9 luni ale anului curent indicatorul de bază — punctajul — a fost îndeplinit cu 138,1 procente: 99 puncte, planul fiind 160.

Administrația secției linii a asigurat supravegherea necesară a activității maistrilor-picheri și brigadierilor de linii la toate districtele și în toate echipele, ceea ce va

îmbunătăți munca picherilor în vederea asigurării securității circulației trenurilor pe parcursul perioadei de iarnă. În scopul asigurării unei stări permanente bune a întregului sector de linie, în special pe timp de iarnă, specialiștii secției linii nr.3 efectuează îngrijiri curente, execută lucrări urgente de asigurare a securității circulației trenurilor. În același timp ei se îngrijesc și de aspectul estetic al sectoarelor din subordine, acordă multă atenție stării pasajelor de nivel.

— Îngrijirea fiecărui kilometru de linie, — a menționat, printre altele, Victor Podgurskii, șef al secției linii nr.3, — necesită eforturi de muncă imense, multe mijloace și sacrificiul total al picherilor noștri. În tim-

pul reviziei de toamnă cu comisia a liniilor, terasamentelor și construcțiilor artificiale la întreprindere au fost examinate toate traseele principale și liniile din stații, au fost depistate 1522 defecte, 1370 din ele fiind deja lichidate.

Deoarece traversele uzate nu sînt înlocuite la timp, secția linii nr.3 nu are posibilitate să excludă în totalitate focarele de putregai de pe linii. La fel este imposibil a întreține în stare tehnică bună macazurile din cauza traversele de lemn uzate în zona acestora, care nu pot fi înlocuite pentru că lipsesc cele noi.

Pentru răirea focarelor de putregai al traversele pe traseul principal sînt necesare 39,9 mii traverse, pe liniile din stații — 12,6 mii traverse. În cadrul secției în ansamblu necesită reparații capitale 126,9 km de linie. Totuși, de la începutul anului curent pe traseul principal au fost rărite circa 3000 focare de traverse putrede. În procesul de îngrijire curentă a liniilor pînă la 1 noiembrie 2015 au fost pozate 11 138 traverse. Șeful secției și-a exprimat speranța, că aprovizionarea cu materiale din suprastructura liniei se va îmbunătăți.

De rînd cu lucrările curente de îngrijire a liniei colectivul secției desfășoară activ muncă de pregătire către iarnă. Astfel, bunăoară, secția linii nr.3 a semnat contracte cu 17 întreprinderi, angajații cărora vor fi antrenați în curățarea de zăpadă a macazurilor. Tehnica de dezapezire este în stare bună, rămîne a fi terminată vopsirea vagonului. Este planificată testarea

gradului de pregătire a mașinilor de dezapezire cu participarea echipelor respective, efectuîndu-se deplasări de probă pe sectoarele din subordine. Din cele 32 linii de acces aflate la bilanțul secției linii Basarabeasca circa jumătate sînt pregătite pentru activitatea în condiții de iarnă. Vizavi de ele au fost semnate contracte privind avansarea și retragerea vagoanelor. Celelalte linii de acces sînt închise din cauza putregaiului traversele ori a staționării întreprinderilor.

În anul curent secția linii Basarabeasca are 28 novici, care au fost deja instruiți. Apropos, 21 dintre ei sînt montatori de linii. Fiecare novice este îndrumat de un picher cu experiență al districtului, sectorului respectiv. Secția urmează să mai primească 52 tone de cărbune, care vor fi distribuite la 16 districte și pasajelor de nivel păzite.

Din cele 95 clădiri ale întreprinderii nu sînt pregătite de iarnă 4 posturi de încălzire: trebuie reparate capital sobele. Urmează a fi terminată reparația pe interior a unei clădiri a pasajului de nivel de pe linia curentă Cahul—Colibaș. Cererile de materiale de construcție necesare (la reparația sobelor) pentru pregătirea încăperilor către o activitate stabilă în perioada de toamnă-iană 2015-2016, precum și cele privind asigurarea cu îmbrăcăminte și încălțăminte specială, au fost expediate în termenele stabilite directorului general al IS «Calea Ferată din Moldova» și serviciului linii.

Liliana NICHIFOROV

■ CALITATEA APEI NECESITĂ ATENȚIE

Fîntînilor — grijă de gospodar

Pregătirea căii ferate pentru activitatea în perioada rece nu constă doar în izolatizarea clădirilor și reparația centralelor termice. Are importanță și starea fîntînilor, din care feroviarii de la stațiile liniare și districtele de picheri iau apă potabilă și în scopuri tehnice. Dacă apa e de o calitate bună, ea asigură activitatea vitală a organismului. Și din contra, în cazul cînd ea nu corespunde parametrilor bacteriologici și chimici stabiliți, ceea ce, din păcate, se întîmplă destul de frecvent, o asemenea apă poate provoca boli serioase. Iată de ce orice fîntînă trebuie să respecte anumite norme sanitare.

ei insecte, praf, picături de ploaie, frunze uscate, zăpadă, se recomandă a o acoperi cu capace de lemn, metal ori plastic.

Apa trebuie scoasă din fîntînă cu o singură găleată, deși la unele stații liniare ea este pompată pentru a ajunge în încăperile de serviciu. Pompe cu vid există, bunăoară, la Lipcani, dar și la unele întreprinderi: SML-294 Răuțel, depoul locomotive de rulant Ocnita. La stația Mateuți fîntîna este acoperită, apa vine prin țevi, astfel fiind exclus contactul direct al utilizatorului cu sursa.

Normele sanitare trebuie respectate și în cazul izvoarelor, de care se folosesc, bunăoară, feroviarii stațiilor Naslavcea și Verejeni, picherii și colaboratorii serviciului pază paramilitară, care muncesc în veci-

nătatea tunelului pe direcția Mateuți a căii ferate. Nimic nu împiedică a le amenaja, a curăți albia izvorului, a înlocui țevile ruginite acolo unde e cazul.

Gospodarii grijului verifică și curăță fîntînile cel puțin o dată pe an. Deosebit de importantă este această acțiune în anul curent, cînd din cauza secetei pe teritoriul republicii a scăzut nivelul apelor subterane. La unele stații (Abaclia, Culma etc.) apa este adusă cu cisternele ori butoaiele. Dacă la fundul fîntînii se depistează obiecte străine, acestea sînt sustrate cu o nua cu cîrlig ori plasă la capăt. În cazul găsirii unui animal mort în fîntînă, toată apa din ea se scoate, fîntîna trebuie dezinfectată și abia după asta este lăsată să se umple.

Dezinfectarea obișnuită se face în felul următor: fiecare litru de apă se prelucrează cu 10-20 mg de clorură de var, iar dacă se prepară soluție, la 1000 litri vor fi necesare 10-20 kg. Clorura de var conține doar 20 la sută clor, de aceea trebuie să se folosească o cantitate de cinci ori mai mare decît clorul în stare pură. Cu soluția respectivă se prelucrează mai întîi pereții fîntînii — cu ajutorul unei perii ori teu cu miner lung, mințios, la interval de două-trei ore, după care soluția se aruncă în fîntînă, amestecîndu-se cu o nua ori cu o găleată, în care se ia apă și se toarnă înapoi. Amestecată intens, apa este lăsată în pace pentru 24 de ore, iar fîntîna se acoperă cu capace ori pînă pentru a preveni evaporarea clorului. A doua zi se efectuează dezinfectarea repetată. În perioada dată se interzice categoric folosirea apei din fîntîna respectivă. Ulterior apa murdară este pompată pînă dispare mirosul de clor. Urmează spălarea pereților fîntînii cu apă curată, dar și după aceasta timp de o săptămînă apa poate fi consumată doar fiartă. În asemenea cazuri n-ar fi rău să se apeleze la serviciile epidemiologilor sanitari.

Pe alocuri continuă să fie folosite fîntînile vechi, ce prezintă pericol și mai mare. La fundul acestora deseori se acumulează metan, care, fiind inspirat, poate provoca decesul.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: fîntîna de la stația Țira

Imagine: Iurie KOZLOV



Care sînt cele mai importante momente în acest sens? În primul rînd, trebuie asigurată curățenia pe teritoriul din preajma fîntînii și în interiorul ei. Animalele nu trebuie să se afle mai aproape de trei metri de fîntînă, de aceea sursa de apă e necesar a fi îngrijită. Este important a repara fisurile terenului betonat din jurul fîntînii, a crea condiții pentru scurgerea apelor de ploaie. Ca să nu nimerească în interiorul



Transportul feroviar în Moldova ocupă un loc principal în sfera traficului de marfă și călători. Rețeaua de căi ferate acoperă întreaga țară de la sud la nord, inclusiv și partea centrală a republicii. Conform informațiilor oficiale, oferite redacției de către serviciul călători al CFM, zilnic beneficiază de serviciile Căii Ferate a Moldovei peste șase mii de pasageri. Principalele cerințe față de traficul feroviar sînt securitatea, siguranța și confortul, dar și prețul accesibil, firește, pentru posibilitatea de a ajunge fără probleme la destinație. Toți acești factori ai atractivității transportului feroviar sînt garantați an de an, dar, din păcate, doritorii de a călători cu trenurile sînt tot mai puțini. Redacția l-a rugat pe Ion BOCSANEAN, șef al serviciului călători al ÎS «Calea Ferată din Moldova», să comenteze acest subiect.

Dle Bocsanean, în opinia dumneavoastră, de ce Magistrala moldovenească pierde pozițiile pe segmentul pasageri?

— Tendința de scădere a numărului călătorilor, care beneficiază de serviciile transportului feroviar, a apărut în legătură cu situația politică instabilă din țara vecină Ucraina. Un rol negativ l-au avut și măsurile de interdicție, aplicate de Federația Rusă vizavi de migrații din Moldova. Conform bilanțurilor anului 2014 ÎS «Calea Ferată a Moldovei» a transportat 2.475.110 pasageri. De la începutul lui 2015 numărul călătorilor transportați este de 1.491.847.

Totuși, în pofida dificultăților, administrația magistralei moldovenești acordă o atenție deosebită modernizării infrastructurii domeniului călători, amplificării spectrului și calității serviciilor oferite, respectării securității traficului feroviar.

— La ora actuală domeniul pasageri al Căii Ferate a Moldovei este preocupat de crearea condițiilor pentru dezvoltarea și consolidarea bazei tehnico-materiale, îngrijirea gărilor, utilizarea eficientă a rezervelor interne. Situația economico-financiară a magistralei nu permite deocamdată să purcedem la renovarea vagoanelor de călători pentru cursele pe distanțe mari. Cit privește traficul intern, am reușit să-i bucurăm pe călători, lansînd în circuit trenurile diesel modernizate pe rutele Chișinău—Iași (Socola) și Chișinău—Ocnița. Pasagerii recunoscători nu dau telefoane, trimit scrisori, își exprimă însoțitorilor de tren satisfacția în legătură cu posibilitatea de a se deplasa prin republică și peste hotarele ei cu mijloace de transport moderne, în condiții confortabile, în vagoane dotate cu aparate de aer condiționat și acces la Internet. Vreau să menționez cu satisfacție tendința de creștere a numărului călătorilor, bunăoară, la cursa de tren Chișinău—Iași (Socola), lansată de curînd în urma unei dispoziții a directorului general CFM Iurii Topala. Tot pentru confortul pasagerilor a fost schimbată ora plecării trenului din Chișinău și a sosirii la Iași.

Dle Bocsanean, povestiți-ne, vă rog, despre munca îndeplinită în scopul dezvoltării gărilor feroviare, a perfecționării serviciilor oferite de ele.

— În chestiunea dată aș vrea să pun accentul principal pe măsurile întreprinse de noua administrație a gării feroviare din capitală în vederea îmbunătățirii funcționării gărilor în baza creșterii culturii deservirii pasagerilor, a perfecționării procesului de dirijare a traficului. Or, gara capitalei Chișinău a fost întotdeauna cartea de vizită a Căii Ferate din Moldova. Ea reprezintă un edificiu cu adevărat modern, unde pasagerii beneficiază de condițiile necesare de confort. Ghișeele de bilete lucrează după un orar strict, casieritele sînt mereu atente și amabile cu pasagerii, deservirea acestora durează un timp minim. Sala spațioasă cu ghișee este dotată cu un terminal al sistemului automatizat de dirijare a traficului de călători «Expres-3».

După cum se știe, gările feroviare sînt locurile unde se adună multă lume, ceea ce impune necesitatea protecției oamenilor contra diferitor pericole. Ce se întreprinde în acest sens?

INTERVIU LA SUBIECT

Traficul de pasageri: preambul la început de iarnă



Gara Chișinău — podoabă a orașului



— Într-adevăr, gările se numără printre cele mai importante obiecte ale infrastructurii transportului feroviar, unde în primul rînd e necesar a fi respectate măsurile de precauție și securitate. Practica demonstrează, că abordarea acestei chestiuni trebuie să fie una complexă, adică să includă atît reglementarea normativ-juridică, cit și securitatea tehnică, tehnologică, antiteroristă, fizică. În acest context se întreprind acțiunile necesare de protecție a pasagerilor și angajaților gărilor, reducerea a nivelului diferitor riscuri.

Aplicate în complex, toate acestea contribuie la creșterea nivelului securității în transport, curmarea încercărilor ilegale de a interveni în activitatea traficului feroviar de pasageri, prevenirea transportării ilicite a obiectelor și substanțelor periculoase.

Există vreo procedură de control și reguli de aflare pe teritoriul gărilor feroviare ale magistralei moldovenești?

— Există reguli comune de control, drepturi și obligații ale persoanelor împuternicite să efectueze controlul, inclusiv și cel personal (selectiv), precum și alte norme și condiții. Pasagerii și persoanele, care vin să-i petreacă, trebuie să știe, că pe teritoriul gării este permis numai accesul celor care posedă bilete de călătorie și acte de identitate.

Ne aflăm în pragul traficului de iarnă. E o perioadă foarte responsabilă pentru feroviar. Pasagerii noștri vor beneficia de căldură și confort în trenuri, indiferent de



indicațiile termometrelor dincolo de geamul vagonului?

— Administrația Căii Ferate a Moldovei a avut grijă de aceasta. Indiscutabil, în vagoanele trenurilor noastre va fi cald. Colectivul Direcției deservire călători a îndeplinit toate măsurile preconizate de pregătire a gospodăriei pentru activitatea în condiții de iarnă. Acest lucru l-a raportat șeful DDC Veaceslav Pașcan. S-a creat rezerva necesară de osii montate bune pentru asigurarea stabilă cu ele a lucrărilor planificate de reparație, de reductoare,

cardane, manșoane, s-a depozitat cantitatea necesară de unsoare de frînă, articole din cauciuc, la revizia tehnică s-au făcut rezerve de amortizoare de vibrații, distribuitoare de aer, armatură de frînă etc. Toate secțiunile, sectoarele de reparație, trenurile sînt asigurate cu mijloace primare de stingere a incendiilor conform normelor.

Într-adevăr, pe parcursul iernii curente pasagerii noștri nu vor duce lipsă de nimic. Dar fiți de acord, că impresiile despre călătorie depind în mare parte de calitatea prestației însoțitorilor de vagon.

— Foarte adevărat. Administrația serviciului constientizează plenar acest adevăr și face totul pentru ca fiecare însoțitor de vagon să corespundă tuturor exigențelor profesionale. Principalele condiții puse în fața personalului de deservire a trenurilor de pasageri sînt sporirea calității serviciilor oferite, îndeplinirea obligatorie a cerințelor privind securitatea circulației, disciplina muncii și calitatea pregătirii garniturilor pentru cursă. Fiecare cursă nouă este în felul ei o foaie de hirtie curată, pe care lucrătorii noștri o completează rînd după rînd prin munca lor responsabilă și grea de dragul bunăstării pasagerilor Căii Ferate a Moldovei. De noi depinde în mare parte, ce tip de transport vor alege cetățenii. Și noi facem tot posibilul pentru ca alegerea să fie în folosul magistralei.

A dialogat
Irina KRAEVSKAIA

Saboții de frînă să fie siguri

Saboții de frînă, folosiți la stoparea vagoanelor de marfă detașate în zona cocoșelor și fixarea acestora pe liniile de rezervă ale stațiilor, au o construcție destul de simplă. Totuși, asamblarea tehnologică din detalii de uzină a respectivelor dispozitive presupune înde-

minare și măiestrie, calități pe care le posedă din plin muncitorii postului spălăre-dezinfectare a vagoanelor de la stația Bender.

Anume lor serviciul mișcare le-a încredințat executarea acestei lucrări responsabile în orele, cînd nu sînt ocupați cu activitatea de bază.

Numai în ultimele două luni aici au fost asamblați 120 saboți de frînă, care au fost expediți conform comenzilor la stațiile nodurilor feroviare Giurgiuiești,

Bălți-Slobozia și Ocnița. De menționat, că în atelierul postului dezinfectare-spălăre este organizată și confecționarea dispozitivelor de tip «Tros», cu chei și lăcăte, necesare pentru asigurarea integrității saboților de frînă pe linii.

Materialele necesare sînt furnizate de serviciul aprovizionare tehnico-materială al căii ferate conform calculelor prezentate.

Vladimir DOBREANSCHI



FELICITĂRI!

Administrația și comitetul sindical al remizei vagoane Bălți adresează felicitări cu ocazia zilelor de naștere lui **Vasile SCLIFOS**, macaragiu, și **Ludmilei ERMOLENCO**, mecanic instalații de compresie.

— Vă dorim sănătate, succese în muncă, bunăstare, fericire în viața familială!

* * *

Cele mai cordiale felicitări cu ocazia JUBILEULUI adresează administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică lui **Sava LIPCAN**, electromontor la sectorul Chișinău.

*Domnul să vă dea de toate,
Bucurie, sănătate,
Viața să vă fie plină
De belșug și de lumină.
Casă, masă, baftă, bani,
Noroc bun și la mulți ani!*

* * *

Administrația și întreg colectivul stației Cahul o felicită cu ocazia JUBILEULUI pe dna **Viorica GAIDARLI**.



— La aniversare vă dorim ca sănătatea să fie tot timpul împreună cu dumneavoastră, fericirea să vă însoțească la fiecare pas, dragostea să vă fie în permanentă la îndemână, iar norocul să vă aștepte la fiecare colț.

* * *

Administrația și comitetul sindical de la depoul locomotive Bălți vin cu felicitări de JUBILEU către **L.BOJOGA**, operatoare de aparat la curățătoria chimică; **M.GUTCOVSKII**, macaragiu; **M.COVILA**, timplar, **A.POPADIUC**, lăcătuș pentru mecanismele de rulare; **O.UNGUREANU**, echipatoare.

— La mulți ani și mult noroc în această zi specială. Vă dorim să vi se îndeplinească toate dorințele. Sănătate și numai bucurii!

PE TEMA SĂNĂTĂȚII

Cum să ne protejăm de răceală

Toamna ori iarna nu e greu deloc a răci. Pare că virusii abia așteaptă aceste anotimpuri ca să-i atace pe oameni. Cum s-ar putea parcurge perioada respectivă și începe iarna fără răceală și infecții virale? Niște reguli simple ne vor ajuta să ne protejăm contra acestor boli. Deși nimeni nu poate oferi garanții depline, respectarea lor va diminua mult riscul îmbolnăvirii.

Aerul curat constituie temelia sănătății noastre în perioada răcelilor și cel mai bun remediu de prevenire a acestora. Sint binevenite plimbările pe stradă, aerisirea încăperilor acasă și la serviciu, dar și dormitul cu ferestruica deschisă.

Dereticatul umed este o recomandare banală pentru prevenirea răcelii, dar care funcționează de minune. Or, microbii nu agreează curățeniile frecvente.

Deficitul de vitamine începe să se facă resimțit deja la sfârșitul toamnei. În scopul prevenirii răcelii administrați vitamine complexe, recomandate de medic, și nu permiteți organismului să se confrunte cu deficitul de substanțe folositoare.



Excluziți supraefortul. Surmenajul nervos și fizic impun organismul să funcționeze până la iepuizare, făcându-l vulnerabil în fața virusilor și microbilor.

Toamna cantitatea de proteine trebuie majorată, aceasta se referă în special la femeile, care consideră carnea un produs destinat bărbaților. Alimentația cu conținut redus de proteine slăbește organismul, or, anume elementele conținute în ele asigură producerea corpilor imuni.

Nu faceți abuz de glucide și țineți minte: persoanele ponderale se îmbolnăvesc mai des. Din cauza surplusului de lipide în organism sistemul hormonal al acestuia cedează.

Răceala poate fi evitată și cu ajutorul amestecurilor fito de ceai, care pot fi compuse de sinestător ori cumpărate. Principalele componente pentru prevenirea răcelii sint pomuşoarele cu vitamina C, precum agrişul, măcieşul, coacăza, dar și plantele ce fortifică imunitatea, curată respirația: mintă, salvia, melisa, cimbrisorul.

Măsurile de prevenire a răcelii nu necesită mult timp, dar ele constituie o posibilitate de a evita iepuizarea organismului, buletinele de boală, absentele de la serviciu, cheltuielile pentru medicamente și anumite complicații din cauza bolii.

În Japonia a fost testată cu succes pastila de o zi pentru gripă

Medicamentul, capabil să trateze gripa într-o zi, a fost testat clinic pentru prima dată în Japonia și și-a demonstrat eficiența.

Preparatul împiedică accesul spre virus a fermentilor, necesari pentru înmulțire. Astfel pentru tratarea definitivă a gripei este suficient a lua medicamentul pe parcursul a doar 24 de ore.

A doua etapă de aplicare experimentală a noului preparat este preconizată pentru luna noiembrie: anume în această perioadă crește semnificativ numărul bolnavilor de gripă. Medicamentul va fi testat pe câteva sute de pacienți.

După ce vor fi confirmate eficiența și siguranța preparatului Ministerul ocrotirii sănătății al Japoniei va iniția procedura necesară de licențiere a acestuia. După care vânzarea noului remediu va începe în anul 2018.

ÎNTREBARE-RĂSPUNS

Unde circulă trenul, care poate fi oprit în orice loc pentru a urca?

Trenul «Hurricane Turn» circulă prin Alaska între orașul Talkitna și așezarea Hurricane Gulch. Lungimea cursei constituie ceva mai puțin de 93 km și pe această distanță nu există stații intermediare. Dar în orice loc al rutei doritorii de a urca în tren îl pot opri, fluturând o bucată de pinză albă.

Unde se află linia de cale ferată, vagoanele trenurilor căreia sint alimentate cu oxigen?

Calea ferată Ţinhai-Tibet din China este situată la cea mai înaltă altitudine, urcând în punctul cel mai de sus la înălțimea de peste 5 kilometri. Pentru ea au fost construite garnituri cu vagoane speciale, care sint alimentate cu oxigen. În plus, fiecare pasager poate folosi masca individuală de oxigen.

În ce țară a lumii există o piață, prin mijlocul căreia trece linia de cale ferată?

Exact prin mijlocul pieței Mekhlong din Tailanda trece o linie de cale ferată, pe care circulă zilnic trenul. Avertizați de sirenă, vinzătorii s-au obișnuit să-și adune repede marfa și să elibereze locul, după care la fel de repede revin și comertul continuă. Multe fructe și legume rămân să zacă jos chiar lângă șine, pentru că trenul nu le atinge. Cind s-a construit această linie în anul 1905

autoritățile au vrut să mute piața în altă parte, dar comercianții au preferat să rămână pe loc și să se adapteze la noile condiții.

Detaliul cărei jucării a fost folosit la construcția primului electrocardiograf?

Prima variantă a electrocardiografului a fost elaborată în anul 1887 de către Augustus Uoller, angajat al unui spital din Londra, și conținea platforma căii ferate-jucărie. Pe ea se puneau o placă fotografică mobilă, pe care se înregistra cardiograma. Însă din cauza sensibilității slabe a electrometrului utilizat aparatul lui Uoller nu putea garanta deocamdată un diagnostic de calitate.

Ce ocupație aveau inițial șoferii?

Noțiunea «șofer» era atribuită inițial oamenilor, care nu conduceau mijlocul de transport, ci alimentau cu cărbuni ori lemne focarul secției de mașini. În traducere din limba franceză, de unde l-am împrumutat și noi, chauffeur înseamnă «fochist».

DEPOUL DE LOCOMOTIVE CHIȘINĂU ANGAJEAZĂ

Trenul de intervenție nr.1 de la stația Chișinău angajează urgent la loc permanent de muncă un mecanic mecanism tractării, un șofer.
Studii — medii ori medii speciale.

Relații la tel.: (022) 83-22-29

CALEIDOSCOP

Cea mai lungă denumire a stației

În regiunea Wales din Marea Britanie există o mică stație de cale ferată, care are cea mai lungă denumire în lume, constituită din 60 de litere: **Llanfairpwllgwyngyllgogerychwyrndrobwlllantysiliogogoch**. În traducere din vază această aglomerație de litere, care la prima vedere pare lipsită de sens, sună astfel: **Biserica Sfintei Maria din vilceaua nucărișului alb lângă cascada involburată și biserica Sfintului Tisilio de lângă peștera roșie...**

Pentru comoditate băștinășii folosesc denumirea prescurtată din douăzeci de litere, pe care cel puțin o pot pronunța.

Denumirea a fost inventată pe la mijlocul secolului XIX de un circumar ca metoda prin care să atragă noi clienți în circuma sa. În realitate această adunătură de litere are un sens absolut clar și descrie pur și simplu locul aflării sătucului. Dacă în viața cotidiană, pe indicatoare și



hărți denumirea este prescurtată pe cit e posibil, până la Llanfair PG, apoi în localitate pe fiecare clădire publică este scrisă complet.

Fapte interesante din lumea bomboanelor

Indiferent de vîrstă și gen, tuturor le plac bomboanele. Însă nu toți știu cum au apărut acestea și de ce au fost botezate astfel. S-a dovedit, că în traducere

din limba latină bomboană înseamnă «doctorie preparată». Prima țară, în care a apărut acest deliciu, este Egiptul.

Cele mai deosebite și originale bomboane sint considerate cele finlandeze — ele pot fi sărate și servite cu bere, pot fi acre și iuți. Sint cunoscute și bomboane, gustul cărora îl amintește pe cel al petrolului. Compania «Master Food» deține recordul mondial la producerea celei mai mari cutii de bomboane. Aceasta avea lungimea de 2,5 metri, iar lățimea — de 1,5 metri. În ea au încăput 800 kilograme de bomboane! Cofetarii din lume nu s-au mulțumit cu cele realizate și au creat cea mai mare bomboană, egală cu înălțimea unui stat de om, care cîntărea 633 kilograme!

Din Madrid pină la Barcelona în 30 de minute

În Spania a fost prezentat proiectul unui tren, care se deplasează într-o teavă cu presiune înaltă cu viteza de 1200 km/oră. În cadrul unei conferințe tehnologice a fost prezentat proiectul construcției țevii Hyperloop de mare viteză, care ar permite pasagerilor să călătorească de la Madrid la Barcelona în doar 30 minute.

Cele două orașe vor fi legate prin țevi de oțel, aplicindu-se tehnologia presiunii scăzute. Călătoria dintre Madrid și Barcelona — circa 620 kilometri — va dura cu Hyperloop-ul mai puțin de jumătate din timpul necesar zborului cu avionul între cele două orașe.

Planul include construcția unui trek de testare cu lungimea de 8 km în California de Sud. În cadrul conferinței tehnologice «xSpain», desfășurate la Madrid, directorul general al companiei «Hyperloop Tehnologii de Transport» a spus, că tehnologia trenului deja există. Conform spuselor sale, va apărea posibilitatea de a transporta anual peste 10 milioane de oameni.

