



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 43 (5805) 16 октября 2014 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.



ПОНЕДЕЛЬНИК — ДЕНЬ КОНТРОЛЯ

В понедельник, 13 октября 2014 года, и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» С.П.ТОМ-ША провел день контроля с участием заместителей генерального директора, начальников служб и самостоятельных отделов CFM.

Сергей Петрович обсудил на совещании с причастными руководителями ситуацию на предприятиях Басарабьеского железнодорожного узла, где ранее был введен особый режим работы.

Руководитель магистрали интересовался ситуацией в ведущих подразделениях дороги. Помимо финансово-экономических показателей, начальники служб докладывали о подготовке хозяйств к зимнему периоду работы, об имеющихся проблемах в решении данного вопроса. В частности, о нехватке угля, дров, дизельного топлива, об обеспечении спецодеждой и спецообувью, о состоянии путевого хозяйства.

Определяя первостепенные задачи, Сергей Петрович главными назвал обеспечение безопасности движения, охраны здоровья и безопасности труда, экономии эксплуатационных расходов, сохранность имущества дороги и продолжение сдачи металлолома.

Финансовая ситуация на дороге продолжает оставаться сложной. Ежемесячно дорожный бюджет испытывает дефицит денежных средств в размере 10-12 млн леев.

С учетом приближающегося отопительного сезона необходимо усилить контроль за завершением намеченных мероприятий к зимнему периоду работы магистрали. Оценку этой работе руководитель магистрали даст в ходе осеннего комиссионного осмотра дорожной инфраструктуры, который намечен на начало ноября т.г.

Ирина КРАЕВСКАЯ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

НАЗНАЧЕНИЯ

Приказом руководства ГП «Железная дорога Молдовы» Елена Владимировна ПОТАПОВА назначена начальником финансовой службы CFM.

45 лет!

Коллектив службы сигнализации и связи от всей души поздравляет Бэлцкую дистанцию сигнализации и связи с 45-летием со дня ее образования.

Примите наши искренние пожелания здоровья, добра, радости, благополучия и уверенности в завтрашнем дне.

Задачи хозяйства сигнализации и связи — одни из важнейших в обеспечении работы железной дороги, а это значит, что труд работников нашего хозяйства очень необходим для обеспечения жизни и развития общества.

Успехов вам и гордости за свой профессиональный труд!

Мы ценим ваш вклад в развитие и укрепление отрасли!

СООБЩАЕМ ПОДРОБНОСТИ

Тенденция к увеличению объемов перевозок приобретает устойчивый характер

В конце сентября в Румынии (г.Предрял) состоялось крупное международное совещание по согласованию ориентировочных объемов и условий перевозок внешнеторговых грузов железнодорожным транспортом. Делегацию ГП «Железная дорога Молдовы» возглавлял Аркадие ВИКОЛ, заместитель генерального директора по коммерческой деятельности. Подробности встречи — в интервью редакции.

— Господин Викал, каково значение подобного рода совещаний для Молдавской железной дороги с точки зрения увеличения объемов перевозок — импортных, экспортных и транзитных грузов?

— Совещания по согласованию ориентировочных объемов и условий перевозок внешнеторговых грузов железнодорожным транспортом между Румынией, Республикой Болгария, Республикой Молдова, Российской Федерацией и Украиной через пограничные переходы Украины и Румынии, Республики Молдова и Румынии проводятся ежегодно с участием представителей «БДЖ — Грузовые перевозки» ЕООД, CFR Marfă, ГП «Железная дорога Молдовы», «Укрзалізниця», ОАО «Российские железные дороги» и имеют важное значение для увеличения объемов перевозок, особенно транзитных.

— На совещании в Румынии (г.Предрял) были подведены итоги выполнения перевозок внешнеторговых грузов железнодорожным транспортом за 2013 год между странами-участницами совещания. Каковы позиции CFM в прозвучавшей на совещании информации?

— Железная дорога Молдовы является полноправным членом перевозоч-



Фото Юрия КОЗЛОВА

ного процесса среди стран-участниц совещания.

Фактическое выполнение объемов перевозок внешнеторговых грузов в 2013 году через Молдову составило 1740,6 тыс. тонн.

Общий объем перевозок грузов из стран СНГ, Латвии, Литвы, Эстонии и Грузии в Румынию и Республику Болгария в 2013 году по сравнению с 2012 годом увеличился на 827,7 тыс. тонн, или на 35% от уровня 2012 года, т.е. составил 3164,0 тыс. тонн, в том числе из России увеличился на 217,3 тыс. тонн, или на 25%, и составил 1072,7 тыс. тонн.

Из Республики Болгария и Румынии в направлении стран СНГ, Латвии, Литвы, Эстонии и Грузии объем перевозок против уровня 2012 года увеличился на

188,3 тыс. тонн, или на 60%, и составил 501,5 тыс. тонн, в том числе количество грузов для России увеличилось на 74,2 тыс. тонн, или на 70%, и составило 180,5 тыс. тонн.

— Каковы планируемые ориентировочные объемы перевозок на 2014 и 2015 годы?

— Согласованные ориентировочные объемы перевозок внешнеторговых грузов, следующих железнодорожным транспортом из стран СНГ, Латвии, Литвы, Эстонии и Грузии в Румынию на 2014 год составляют 1534,5 тыс. тонн. На 2015 год планируется увеличение объемов перевозок ориентировочно до уровня 1600 тыс. тонн

— Аркадий Степанович, что необходимо предпринять в целях выполнения

молдавской стороной принятых на данном совещании обязательств?

— Самое главное — обеспечить доставку перевозимых грузов в кратчайшие сроки и их сохранность. А для этого необходимо иметь достаточное количество локомотивов и вагонов, хорошее путевое хозяйство и, конечно же, сплоченный коллектив железнодорожников.

— Какие железнодорожные пограничные переходы Молдавской железной дороги сегодня более всего задействованы в перевозочном процессе?

— Наиболее задействованы в перевозочном процессе следующие пограничные переходы: Кучурган (УЗ) — Новосавицкая (CFM) — Етулия (CFM) — Рени (УЗ) — Джурджулешть (CFM) — Галаць Ларга (CFR) — для транзитных грузов; Могилев-Подольский (УЗ) — Окница (CFM), Кристешть Жиция (CFR) — Унгень (CFM), Кучурган (УЗ) — Новосавицкая (CFM), Етулия (CFM) — Рени (УЗ) — для экспортно-импортных грузов.

— Любое международное совещание — это возможность установления новых рабочих контактов, обмена мнениями и опытом работы в перевозочном бизнесе...

— Во время совещания были проведены двухсторонние рабочие встречи и консультации с представителями CFR Marfă, «Укрзалізниця», ОАО «РЖД» и «БДЖ — Грузовые перевозки» по различным аспектам организации и выполнения железнодорожных перевозок, а также обсуждались условия перевозок отдельных видов грузов. Естественно, в ходе переговоров звучало много интересной, взаимно полезной информации.

— Была ли организована культурная программа в рамках совещания в г.Предрял?

— Румынские коллеги (спасибо им) постарались и подготовили культурную программу по ознакомлению с достопримечательностями региона Брэила. Но она не была полностью реализована из-за плотного графика переговоров и подготовки итоговых документов.

Беседовала
Ирина КРАЕВСКАЯ



ЮБИЛЕИ

Бэлцкой дистанции



У коллектива ШЧ-3 юбилей — 45 лет. Это не просто возраст зрелости, но, прежде всего, история, судьбы многих людей, объединенных общей целью. И есть, наверное, смысл в том, чтобы вспомнить обо всем, что вместил в себя данный период, наполненный напряженной работой по обслуживанию протяженного северного участка магистрали.



Начальник ШЧ В.И.Малышев

Для создания 1 октября 1969 года дистанции сигнализации и связи в соответствии с приказом начальника бывшей тогда Одесско-Кишиневской железной дороги основной стал производственный участок, руководимый вначале старшим инженером Гуковским, а затем Иваном Филипповичем Малышевым. Он имел протяженность от Бэлць до Слободки, Бучумень, Окница и Вэлчинца.

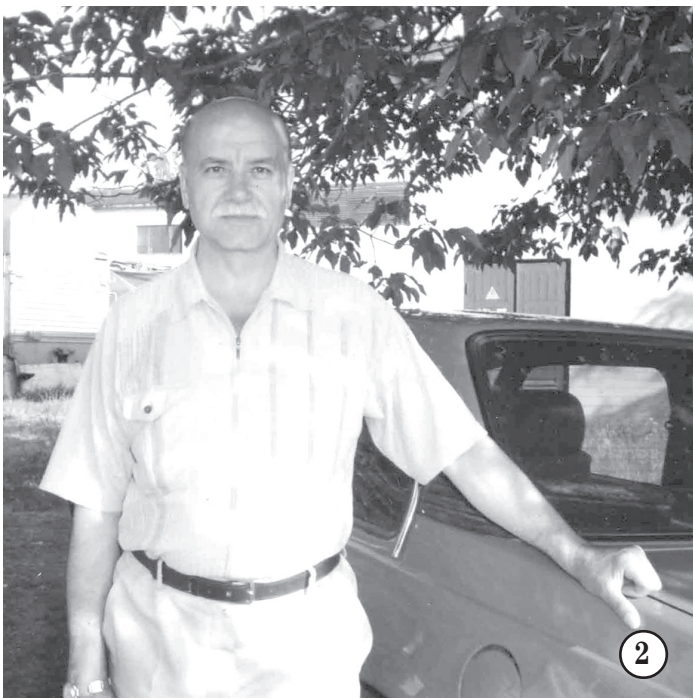
Оборудование было по нынешним меркам примитивным. Практически эксплуатировалась полуавтоматическая блокировка ГТСС с нормально не горящими прожекторными выходными и предупредительными светофорами. В качестве входных сигналов использовались двукрылые семафоры с головками сквозного прохода на них. В качестве устройств, контролируемых на линейных станциях правильно приготовления маршрутов, применялись аппараты системы инженера Наталевича. На станции Окница такие аппараты были оснащены электрозамками. На узловой станции Бэлць-Слобозия устройства контроля приготовления маршрутов отсутствовали вообще до декабря 1972 года. Взамен — маршрутно-контрольная доска; на гвоздики, в нее вбитые, вешались ключи от замков Мелентьева на станционных стрелках. На некоторых перегонах существовала электрожелезная система по движению поездов. На станциях с повышенными объемами грузовой работы успели установить декадношаговые АТС на 50 и 100 номеров — Шолдэнешть, Бэлць-город, Рыбница.

Чуть позже сдали в эксплуатацию на станциях Бэлць-Слобозия и Окница АТС на 600 номеров координатного типа. Начали менять аппаратуру уплотнения Z-8 на ОВ-12-3 венгерского производства. Производственную базу участка на тот период составляли кладовая, столярная и слесарно-токарная мастерские. И автомобиль ЗИС-5, позднее замененный бортовым вездеходом ГАЗ-63. Водителем был Борис Максимович Кузьяк.

Образование дистанции сигнализации и связи дало толчок дальнейшему развитию материально-технической базы, открывало новые перспективы. Первым начальником предприятия был назначен Михаил Дмитриевич Кривой, заместителем — Афанасий Яковлевич Супрун, главным бухгалтером — Надежда Григорьевна Гущина, старшим инженером — Иван Филиппович Малышев. Также были задействованы следующие специалисты: старшие электромеханики Н.П.Пешков, П.И.Лапковский, А.М.Стуканов, электромеханики Унгеньского участка дистанции Н.А.Полевой, Г.Ф.Комендант, Окницкого — кавалер ордена Трудового Красного Знамени М.И.

Ивасько, Н.П.Ватага, Д.И.Барылюк, Слободского — Н.В.Хворостовский, Н.Ф.Стефанько, В.П.Букацело и другие. Чуть позже к ним присоединилась группа выпускников 1969-1970 годов Киевского электромеханического техникума железнодорожного транспорта, в составе которой были, в частности, Н.Н.Попов, И.Д.Барылюк, В.И.Карпишин, В.И.Баланюк, В.И.Малышев.

Из всего обслуживаемого участка с начала организации дистанции электрическая централизация была лишь на станции Наславча. Ее ввели за год до этого.



Предстоял охват других станций. Параллельно проводились работы по внедрению СРБ-ЭЦ-КБЦШ. Эту индустриально изготавливаемую на заводах МПС релейную централизацию с электрическим управлением стрелками внедряли на станциях Пеления, София, Скуппия, Столничень, Бучумень, где она эксплуатировалась вплоть до 1991 года. В ту пору в дистанции активно трудился водитель Б.М.Кузьяк, о котором мы уже упоминали, дежурный инженер В.В. Грицунь, старший инженер КИПА СЦБ В.Ф.Харахаш, старший электромеханик КИПА связи В.Д.Курбатова, стар-

ший электромеханик КРП М.К.Казбеков. В ЛАЗе Бэлць и Окница работали старшие электромеханики С.С.Дубовикова, С.Н.Королюк, старший электромеханик ПОНАБа В.В.Протасов, старшие телеграфисты А.Г.Грачева и Т.К.Рущак.

В соответствии с организационно-техническими мероприятиями дороги во второй половине 1969 года была выполнена модернизация устройств СЦБ с учетом передовых схемных решений того времени. Инженером по технической документации был назначен В.И.Малышев. Под руководством А.Я.Супруна специалисты выезжали на ближние и дальние станции, чтобы внедрять новшества. Была проделана серьезная и объемная работа по обеспечению безопасности движения поездов — контролю свободности путей и стрелочных секций. Декабрь 1972 года был ознаменован сдачей в эксплуатацию на многих станциях электрической централизации сигналов и стрелок в количестве 84. Они появились на станциях Кобыльня, Колбасная, Тимково, а в следующем — на станции Гырбова. До 1990 года практически все станции участка с ручным управлением стрелок были заменены на ЭЦ.

контролировать техническое состояние вагонов прямо по ходу движения. А время диктовало новые задачи. Такие, например, как оборудование охранно-пожарной сигнализации, оперативно-технологической связи с использованием аппаратуры КАСС, различных видов пассажирской автоматики, новых систем поездной, маневровой связи и т.д.

В 1989 году начались работы по строительству на унгеньском направлении автоблокировки. Проект предусматривал, помимо сооружения самой автоблокировки, также замену старых систем ЭЦ и СРБ-ЭЦ на новые, строительство высоковольтной линии автоблокировки 10 КВ с устройством пунктов питания по Бэлць-Слобозии, Фэлешть и Унцешть. Этим же титулом были построены два жилых дома по восемь квартир в каждом для обслуживающего персонала. В работе по обновлению устройств на участке приняли участие уже назначенный в то время начальником дистанции В.И.Малышев, главный инженер В.В.Виеру, заместитель начальника по СЦБ В.В.Руснак, работавший старшим электромехаником участка СЦБ И.Д.Барылюк, многие другие специалисты.



1

В соответствии с приказом Министерства путей сообщения №1100 от 21 мая 1980 года о включении участка Окница—Мэмэлига в состав Молдавской железной дороги было выполнено немало работ по приведению в порядок находившегося на данном направлении в крайне запущенном состоянии хозяйства СЦБ и связи.

В связи с необходимостью увеличения количества каналов и улучшения качества связи Министерством путей сообщения, и, в частности, главным управлением сигнализации и связи, было принято решение о кабелировании двухкабельной линией участка Бэлць—Унгень с одновременным строительством нового Дома связи по станции Бэлць-Слобозия. Повышение надежности связи создало предпосылки для дальнейшего проектирования и строительства автоблокировки вышеназванного участка.

С вводом кабельной магистрали на участке Бэлць—Унгень и появлением нового Дома связи удалось внедрить при прямом содействии работников ЛАЗа и КИПа связи аппаратуру типа К-60 П. Внедрялись устройства бесконтактного определения нагрева букс, что позволяло

После развала СССР и выхода Молдавской магистрали из системы МПС был почти десятилетний застой. И лишь позже, когда ее возглавил М.У.Гагауз, удалось изыскать средства для продолжения плодотворной работы. На станциях Дрокия, Флорешть, Липкань и Рыбница внедряли электрическую централизацию, причем исключительно усилиями специалистов дистанции. Они сделали то, что раньше было под силу лишь специализированным строительно-монтажным поездкам.

В связи с установлением границы между Молдовой и Украиной встал вопрос организации беспрошльного вывоза гипсового щебня на территорию республики из Кривского карьера. Специалисты дистанции оборудовали в этой зоне блок-пост Крива. В связи с трудностями с поставкой оборудования предприятие начало задействовать резервы по повторному использованию демонтированных материалов и оборудования. Именно их применили при внедрении новой электрической централизации по станции Крива, к которой примыкает блок-пост.

После 2007 года началось мощное внедрение на дороге оптоволоконных линий связи и цифровых систем на участках Бэлць—Окница (96 км), Окница—Вэлчинец (34 км) — в 2013 году. Благодаря волоконно-оптическому кабелю дистанция первой на дороге взялась за освоение принципиально новых видов связи и информационных технологий. За последние годы внедрены современные устройства связи с заменой на АТС координатной системы цифровыми устройствами — по Бэлць-Слобозии и Окнице. Здесь оборудованы автоматизированные рабочие места телефонис-



СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ – 45 лет!



Коллектив дистанции

НА СНИМКАХ:

1. Электромеханики ЛАЗа по ст.Бэлць-Слобозия – Любовь Кривой, Валентина Рябова и Ярослава Москалюк.

2. Старший электромеханик КРП В.В.Линик.

3. Старший инженер техотдела, председатель профкома Виктор Абдулка с дочерью – электромехаником КИПа СЦБ Натальей Осокиной – и внуком Ярославом.

4. Электромеханики группы техдокументации Эмилия Федораш и Меланья Решетник с заместителем начальника дистанции по СЦБ Александром Руснаком.

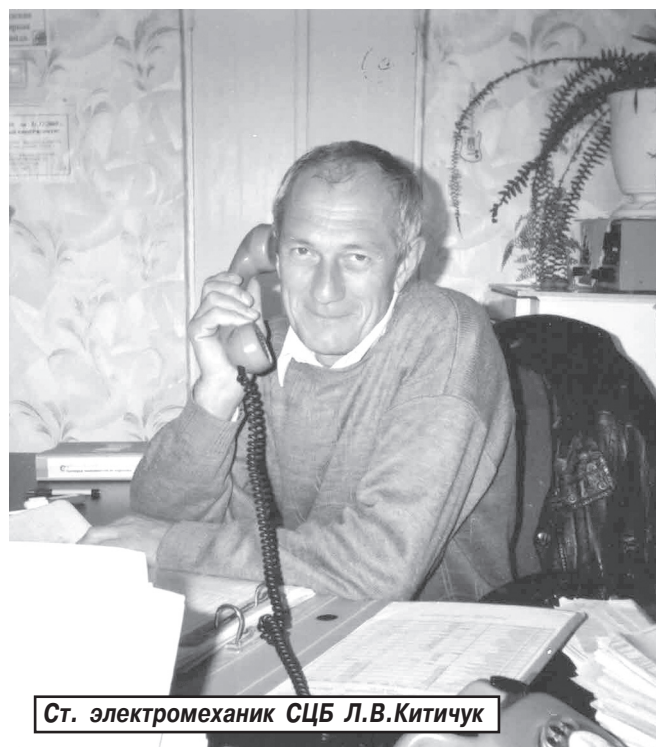
Фото из архива предприятия

Молдова удостоен медали «Meritul Civic». И таких примеров немало.

Несмотря на кризис, сильно ударивший по экономическим интересам не только страны, железной дороги, но и семей железнодорожников, усилившуюся миграцию населения, в дистанции находят продолжение добрые трудовые традиции. И в этот юбилей хочется особо отметить прежде всего тех, кто проработал на предприятии сорок и более лет. Это начальник дистанции В.И.Малышев, старшие электромеханики В.П.Руцак, В.В.Мельник, Л.В.Китичук, В.Б.Дерновой, В.И.Баланюк, В.В.Линик, электромеханики В.Н.Захильяк, Н.Г.Москалюк, Я.Ю.Москалюк, Л.А.Кривой, Т.И.Баланюк, Л.Н.Гончаровская, Е.А.Матюха, М.Г.Долгий, Е.Ф.Федораш, сменный инженер В.М.Ожегов. Добрых слов заслуживают специалисты, перешагнувшие тридцатилетний рубеж в трудовом стаже – электромеханики В.И.Кульчиковский, И.Н.Гыртопан, А.П.Луганов, Ю.В.Надежин, В.Г.Ротарь, С.Н.Рубан, В.Н.Дреля, С.Б.Бондровский, Б.М.Свирид, В.В.Китичук, С.М.Лупу, Л.С.Ожегова, М.Н.Решетник, Т.А.Осокина, С.П.Бжеский, старший телеграфист Л.Н.Чеботарь, работники телефонно-телеграфного цеха А.Н.Головченко, Н.А.Бурлака, Н.В.Бояринцева, Г.А.Грачева, П.В.Горпенюк, Т.Н.Харламова, старший инженер В.Ф.Абдулка и многие другие. На предприятии помнят и тех, кто ныне на заслуженном отдыхе – А.В.Трухачев, М.Г.Лютый, Н.И.Ени, Б.М.Кузяк, П.Н.Никольча, Д.И.Григорчук, П.С.Костыняк, В.Ф.Рябова, А.И.Бобриков, Т.С.Тарасюк,



3



Ст. электромеханик СЦБ Л.В.Китичук

ток и телеграфистов на базе ПЭВМ. Вместо устаревших коммутаторов М-60 появились цифровые РМТС. Цифровая аппаратура, работающая на оптоволоконной линии связи, внедрена не только на узловых станциях, но и ряде линейных – Дрокия, Дондушень, Редиул Маре. На участках появились цифровые системы передачи УТ-1.

Немалая работа проведена по приведению в нормальное эстетическое состояние рабочих мест, территории, бытовых помещений. Продолжалась реализация мероприятий, направленных на дальнейшее развитие производственной базы. На центральной производственной базе были сооружены хорошая подземная заправка ГСМ, два ангара для хранения техники и крупногабаритных материалов, мехмастерские с гаражными боксами. Переделан под бытовые помещения со всеми необходимыми удобствами рефрижераторный вагон. Подведены подъездные рельсовые пути, стрелки которых оборудованы ЭЦ. Имеется два шахтных колодца, что позволяет осуществлять технические работы и полив растений на территории без использования покупной воды. По Бэлць-Слобозии отремонтированы цех КИПа и связи, помещения старого и нынешнего домов связи, КРП и поста ЭЦ.

Полностью реконструирована производственная база по Окнице и Липкань.

Одним из важнейших показателей эксплуатационной деятельности хозяйства сигнализации и связи является уровень допущенных отказов и браков в работе обслуживаемых устройств. В этом отношении тоже удалось добиться немалых положительных сдвигов. Брак отсутствует, а техническая балльность при плане 10 составляет 3,25 единицы, что соответствует оценке «отлично». Техническая оснащенность дистанции равна 374,89 технических единиц – принадлежность к 1-й группе.

Труд опытных, квалифицированных специалистов, работающих на различных участках, никогда не оставался незамеченным. Начальник дистанции В.И. Малышев награжден знаком «Почетный железнодорожник», ранее работавший в ШЧ-3 И.Д.Барылюк (ныне – начальник службы сигнализации и связи) – меда-



4

лью «За трудовую доблесть», ряд специалистов – именными часами. Бригада контрольно-ремонтного пункта под руководством старшего электромеханика В.В.Линика в 1991 году была признана лучшей по итогам отраслевого соперничества. Электромеханики И.А.Перестан (радио) и А.П.Луганов были лучшими по профессии на сети железных дорог. За многолетний добросовестный труд старший электромеханик В.И.Баланюк Указом Президента Республики

В.И.Трипадуш, В.Д.Коробчанов, А.В.Линик, Ф.Т.Сикорская, Н.В.Гуцул, А.А.Верховецкая, Н.Ф.Сунцова, А.С. Шамраева, Г.Н.Ткач, Т.К.Руцак, В.В.Никитчук, В.И.Четя, Р.В.Гаучак, другие.

Руководство СФМ, служба сигнализации и связи, коллеги-железнодорожники желают труженикам и ветеранам дистанции новых успехов в труде и личной жизни, счастья, здоровья, мира, благополучия.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ



МЕЦЕЛ Александра Николаевича — слесаря-сантехника.

*От души желаем счастья,
Много-много лет,
Ну а главное — здоровья,
Ведь дорожке его нет!*

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкой дистанции электроснабжения поздравляют с днем рождения **КАТАНЭ Оксану Александровну** — старшего электромеханика дистанции, **НЕГАРА Людмилу Михайловну** — бухгалтера дистанции, **ПОЛТОРАК Владимира Константиновича** — начальника Бэлцкого района электроснабжения

— Примите наши искренние пожелания крепкого здоровья, благополучия, успехов в труде и исполнения всех заветных желаний!

Администрация и профком локомотивного депо Бэлць сердечно поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **КОСИНСКИ Юрия Михайловича** — помощника машиниста.

— Пусть все Ваши желания исполняются, а беды обходят стороной. Желаем Вам успехов в работе и счастья в личной жизни!

Коллектив стрелково-пожарной команды №10 ст.Бэлць поздравляет стрелка-пожарного **ТАРПАН Василия Ивановича** с 60-летием и желает ему здоровья, благополучия, успехов в работе, мира в доме!

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьской ПМС-130 поздравляют с 50-летием машиниста ХДВ **ЧУБОТЭРЯНУ Михаила Васильевича** и желают ему крепкого здоровья, успехов в работе, счастья и семейного благополучия!

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Коллектив дистанции администрирования зданий и сооружений инфраструктуры поздравляет с днем рождения бухгалтера **ШАЛОПУ Маргарету**.

*Долгих лет и крепкого здоровья,
Молодости, силы, красоты!
Пусть всегда, не только в день
рождения,
Исполняются заветные мечты!*

Администрация и профсоюзный комитет вагонного депо Бэлць сердечно поздравляют с днем рождения **СОЛКАН Иона Думитру**, **САВЧЕНКО Игоря Алексеевича**, **КОНОПЛИЦКОГО Дениса Викторовича**, **ДОСАН Виталия Васильевича**.

— Желаем вам всем здоровья, удачи, благополучия, любви и мирного голубого неба!

*Пожелаем ни много ни мало —
Чтобы счастье, как солнце, сияло,
Чтобы жили всегда интересно,
Чтоб работа была, словно песня!*

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьского рефрижераторного вагонного депо поздравляют с 60-летием **МАРТЫНЮК Екатерину Ивановну** — малара колесно-тележечного цеха,

Скандворд

Король круглого стола	↘	Фасон платья	↘	Стык двух граней куба	↘				
						Монахиня по отношению к Богу		Бросок через ...	Лягушачье слово
Протоптана меж деревьев		Тонкий обруч в прическе	→						
						Светильник в театре		Докаркающаяся разиня	
↘									
Пористая в мыльной пене		Огнедышащее жерло ракеты	↘	Нашла хвост Иа-Иа	→				
"Этаж" торта	→	Пение в гордом одиночестве	↘			Что скрывает наготу?		Летние резиновые шлепанцы	
↘									
						...-мажор - непредвиденность			
... Са-дальский	↘	Любитель десертов	↘	Взял трубку - говори: "..."	→	Языческий божок			
"Манга" электро-линии	↘								
↘						Заминка в работе машины			
↘									
Мостовая опора	→	Титул Байрона	→					...-Жак Руссо	
↘									
						Знания "чайника"			

ПСИХОЛОГИЧЕСКИЙ ТЕСТ НАСКОЛЬКО ВЫ ЖИЗНЕЛЮБИВЫ?

Вы вечно чем-то недовольны или даже в неприятной ситуации находите положительные моменты? Лучше узнать себя поможет тест. Выберите один из предложенных вариантов ответа.



- в) нет, никогда.
- 5. Над чем вы чаще всего смеетесь?
 - а) над напастями, выпавшими на долю знакомого;
 - б) над хорошей шуткой или анекдотом;
 - в) над собственной бестолковостью.
- 6. Что вас больше всего раздражает во время прогулок по городу?
 - а) толчея;
 - б) попрошайки;
 - в) загазованность.
- 7. Какие люди привлекают ваше внимание?
 - а) уверенные в себе;
 - б) подчеркнуто интеллигентные;
 - в) веселые и остроумные.

ИНСТРУКЦИИ

Подсчитайте сумму набранных вами баллов.

- 1) а - 2, б - 1, в - 3,
- 2) а - 2, б - 1, в - 3,
- 3) а - 1, б - 2, в - 3,
- 4) а - 3, б - 2, в - 1,
- 5) а - 3, б - 2, в - 1,
- 6) а - 1, б - 3, в - 2,
- 7) а - 2, б - 3, в - 1.

Результаты теста

7-11 баллов. Вас можно поздравить — вы живете в согласии с собой и принимаете мир таким, каков он есть. Вы умеете радоваться мелочам, а на неприятности не обращать внимания.

12-16 баллов. Время от времени вы корите судьбу и не понимаете, за что можно любить такую жизнь. Пожалуй, это связано с тем, что вы предъявляете завышенные требования к окружающим и заниженные — к себе.

17-21 балл. Вы — пессимист. Нельзя все воспринимать так буквально. Помните: что ни делается — все к лучшему. Старайтесь больше времени проводить в обществе жизнерадостных людей.

НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ МИРА

Чехия—Германия: возобновление региональных пассажирских сообщений

Вновь открыто движение пассажирских поездов на участке Дольни-Поустевна (Чехия)—Зебниц (Германия), прерванное почти 70 лет назад, во время второй мировой войны.

Ежедневно по участку следуют восемь пар поездов сообщением Румбурк—Децин. Рейсы выполняются дизель-поездами серии 642 германского оператора DB Regio с поездными бригадами железных дорог Чехии. Возобновление пассажирского движения призвано способствовать притоку туристов, посещающих национальный парк. Ожидаемый пассажиропоток оценивается в 700 чел./сут.

Чешская компания-оператор инфраструктуры SZDC завершила работы по восстановлению участка на своей территории в середине 2009 г., уложив но-

вые пути до границы с Германией, проведя модернизацию станции Дольни-Поустевна и участка Дольни-Поустевна—Микулашовице протяженностью 5,7 км. Затраты на выполнение работ составили 65,9 млн чешских крон.

Восстановление участка длиной 0,25 км и стоимостью 2,8 млн евро на германской стороне неоднократно откладывалось из-за разногласий по ряду вопросов, в связи с чем решение о финансировании работ не удавалось принять до июня 2012 г.

SZDC и оператор инфраструктуры железных дорог Германии DB Netz планируют также начать работы по восстановлению линии Аш—Зельб—Плессберг, возобновить эксплуатацию которой предполагается в декабре 2015 года.

Knorr-Bremse наградили за систему контроля целостности поезда

Компания Knorr-Bremse получила награду германского центра транспорта и логистики CNA (Center for Transportation & Logistics Neuer Adler) за инновации в области тормозной техники.

Речь идет о сенсорной системе, устанавливаемой на локомотиве и служащей для проверки главной тормозной магистрали поезда. Благодаря простоте измерения достигается высокая надежность и обеспечивается безопас-

ность движения грузового поезда. Кроме простоты измерений, новая система требует меньших затрат на обслуживание по сравнению с другими подобными устройствами контроля полностановности поезда. Она позволяет контролировать рабочее состояние тормозной магистрали из кабины локомотива и не требует установки отдельных датчиков в вагонах состава. Награда была вручена 11 июля 2014 г.