



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдавия

№ 17 (5833) 29 апреля 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

На Молдавской магистрали

На экипировке тепловозов

Бесперебойная, надежная эксплуатация локомотивов зависит во многом от их экипировки. В Бэлцком ТЧ-4 это важное дело поручено четырем сменам.

Находясь по очереди на дежурствах, они обеспечивают магистральные и маневровые тепловозы, а также дизель-поезда перед выездами в рейсы дизельным топливом, техническими маслами, песком. А еще — водой, хорошо очищенной на установке ОСМОС от примесей и с добавлением химикатов для предотвращения накипи.

В работе отличается, в частности, смена Эдуарда Гузгана (на снимке), в состав которой входит также Валентина Патрашку. Сам Эдуард — представитель железнодорожной династии. В локомотивном депо в свое время трудились его отец, мать и брат, а вагонником был дедушка.

На экипировке хорошо трудятся так-



Фото Юрия КОЗЛОВА

же смены Олега Балана, Оксаны Черниченко и Василия Чупака.

Владимир ОСТАПЕНКО

Грузопоток будет расти

Станция Матеуць расположена в центре промышленной зоны, представленной двумя цементными предприятиями и таким гигантом индустрии, как Молдавский металлургический завод. Именно он в последнее время делает погоду в формировании основного грузопотока на участке.



НА СНИМКЕ: в числе лучших работников приднестровской станции — составитель Валерий Черных.

Фото автора

За первый квартал нынешнего года погрузка составила 265 полувагонов, или 16,825 тысячи тонн. Речь идет о металлопрокате, отправленном в соседнюю Румынию через Унгень, а также в Украину через Слободку.

Выгружено 348 полувагонов, прибывших с металлоломом.

По твердому убеждению и.о. ДС Сергея Райко, грузопоток в регионе постепенно будет набирать размах и следует надеяться на дальнейшее улучшение показателей. Не исключено, в частности, возобновление контейнерного маршрута в Польшу.

Работниками приднестровской станции принимаются все необходимые меры для укрепления деловых контактов с клиентом номер один. Своевременно удовлетворяются заявки на подвижной состав, непосредственно в Рыбнице находится контора передач, куда специалисты, отвечающие за оформление документации и отстаивание финансовых интересов магистрали, регулярно выезжают на служебном автотранспорте.

Небольшой, но опытный коллектив местного ПКТО, входящего в состав



Южная станция принимает грузы

Особенность южной станции Джурджулешть в том, что она обслуживает три железнодорожных направления, два из которых — пограничные, а также Международный свободный порт в устье реки Прут. Поэтому коллектив конторы передач, возглавляемый Валентиной Торня, имеет дело с оформлением документации на транзитные и местные грузы. В сутки обрабатывается до 4-5 поездов.

Характер транзитных грузов разнообразен — нефтепродукты, руда, кальцинированная сода, металл. А что касается местной грузовой работы, то в настоящее время в портовых терминалах наиболее активно ведется выгрузка зерновых, завозимых из различных регионов Молдовы.

Коллектив конторы передач дружный, сплоченный, есть опыт в работе. Неплохая оснащенность компьютерами. И если что беспокоит, то лишь некоторая теснота в служебных помещениях. Все должно измениться в лучшую сторону после того, как на станции будет сооружено новое, вместительное здание, в котором разместятся различные службы.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКЕ: с 2000 года трудится на пограничной станции Валентина Торня. Сначала несла дежурства за пультом поста электрической централизации, потом была агентом конторы передач, а три года назад назначили руководителем ответственного участка.

Фото Юрия КОЗЛОВА

станции Матеуць, занимается техническими осмотрами и подготовкой вагонов под погрузку.

На «плече» Матеуць—Слободка задействован двухсекционный тепловоз 2ТЭ10Л, обслуживаемый машинистами Шолдэнештского оборотного локомотивного депо.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Круглосуточные дежурства

Хозяйство вспомогательного блокпоста 1501 км варницкого направления небольшое — вагончик с аппаратурой и пультом управления внутри, несколько стрелок электрической централизации. Однако переоценить его значение для организации движения на участке трудно, так как здесь осуществляется примыкание к грузовому двору и другим объектам Бендерского железнодорожного узла, а также пропуск поездов по главному пути в сторону Одессы и Кишинева.

День и ночь несут дежурства в своих сменах опытные ДСП Николай Белокуров, Вадим Спрынчан, Валерий Афтеньюк, Алексей Кукович и Татьяна Боднарчук, обеспечивая на должном уровне безопасность движения. Было бы несправедливым не упомянуть еще одного важного работника, единогласно зачисленного специалистами — правда, неформально — в штат. Это кошка Муса. Она ведет беспощадную борьбу с крысами и мышами, чтобы те не перегрызли наземные провода связи.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ



НА СНИМКЕ: ДСП Валерий Афтеньюк на транспорте — с 2001 года. До работы на блок-посту был маневровым диспетчером, составителем.

Фото Юрия КОЗЛОВА





Абаклия — станция трех направлений

РАБОЧИЕ БУДНИ КОЛЛЕКТИВА

Благодаря своему выгодному географическому и технологическому расположению на южном участке магистрали, станция Абаклия, несмотря на обычную, линейную инфраструктуру, является по сути узловой. Здесь перед поездами открывается дальнейший путь следования как в сторону Басарабьски, так и на Етулию, Кахул. Значение направлений для перевозки грузов переоценить трудно. И это требует от специалистов, несущих дежурства за пультом поста электрической централизации, собранности, четких действий по приготовлению маршрутов, чтобы в отлаженном на участке до мелочей графике движения не возникало сбоев. С 1 апреля нынешнего года коллектив местных движенцев возглавляет Людмила Кулакова.

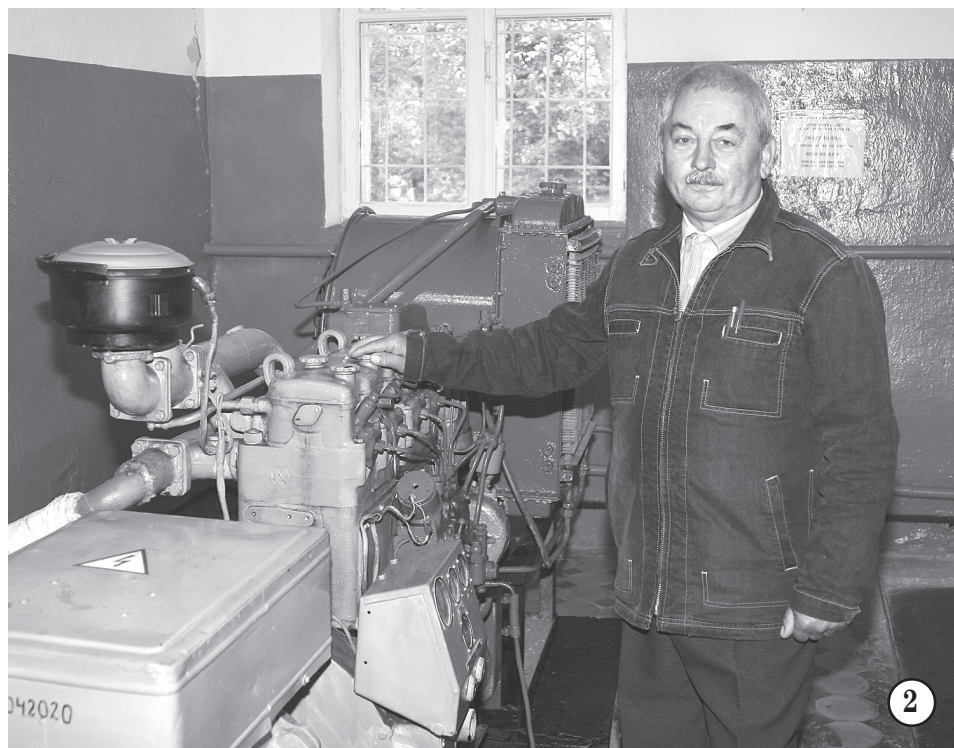
— Наши труженики хорошо осознают всю важность поставленной задачи и стараются не подводить в работе, — сказала она. — Очень существенным фактором в повышении ответственности и укреплении трудовой дисциплины можно назвать наметившуюся стабилизацию кадрового состава. Раньше люди на станции, чего греха таить, часто менялись в силу тех или иных причин, что расхолаживало. Но теперь, когда к опытной ДСП Марине Арман, проработавшей здесь около семи лет, примкнули новички Анатолий Мыца и Григорий Топалэ, успешные уже неплохо акклиматизироваться, чувствуется сплоченность и настоящий деловой настрой. В связи с отсутствием в штате еще одного работника дежурства за пультом продолжаю и я. Дело привычное, так как до назначения на пост начальника станции трудилась именно в этой должности, знаю особенности местного технологического процесса. Проблема лишь в том, что все работники — приезжие. Кто-то проживает в поселке Басарабьска, другие — в селе, расположенном за четыре километра от станции. И всякий раз приходится добираться на смены, что называется, с оказией. В таких условиях соблюдать график дежурств не так-то просто, но нужно.

— Созданы ли на станции нормальные бытовые условия для работников?

— В целом эти условия неплохие. В холодный период года помещения отапливаются печкой, работающей на твердом топливе. Есть электроплитка, холодильник, приобрели вскладчину микроволновую печьку. Строители установили на входе в здание бронированную дверь с козырьком. Косметический ремонт внутри проводился давно, но состояние помещения, как говорится, терпимое. А вот окно в комнате ДСП не мешает заменить, потому что сквозь щели проникают сквозняки.

— Как ведется подготовка к весеннему комиссионному объезду?

— В свободное время благоустраиваем пристанционную территорию, об-



резаем ветки деревьев, виноградную лозу, кусты роз. Хочется не ударить лицом в грязь перед высокой комиссией. Да и самим приятно, если вокруг чистота и порядок.

— На территории — красиво оформленный колодец...

— Что красиво, то да. Однако в остальном должна разочаровать. Воды из этого колодца, увы, не напьешься, так как она непригодна для употребления. Воду завозят на станцию в металлической емкости. Но и с емкостью не порядок, так как вместо крана — туго забитый в отверстие деревянный чоп, который трудно вытаскивать.

— Откуда же в таком случае берете воду?

— А привозим ее с собой из дому. Это, конечно, не дело. Намерена поднять вопрос о том, чтобы нам почистили, как следует, емкость и установили

удобный для пользования водяной кран. А может, и колодец стоит почистить...

— Как складываются деловые взаимоотношения с представителями других железнодорожных служб, постоянно задействованных на участке?

— Взаимоотношения — нормальные, как и должно быть. Находим общий язык в решении возникающих проблем с путевцами (дорожный мастер Вячеслав Панаит), работниками СЦБ и связи (электромеханик Владимир Кривуля, проработавший на участке около 46 лет, электромонтер Петр Драгомир). В районе станции находится пост от Басарабьсской пожарно-

стрелковой команды ВОХРа, охраняющий «законсервированный» грузовой подвижной состав на запасных путях. У стрелков — свое служебное здание, но зимой они переходят к движенцам в специально выделенное небольшое помещение. Это делается с целью экономии угля.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКАХ:

1. Станция Абаклия.
2. Электромеханик СЦБ Владимир Кривуля.
3. Дорожный мастер Вячеслав Панаит.

Фото Юрия КОЗЛОВА



ХИЩЕНИЯМ — ЗАСЛОН

Контроль с минимизацией человеческого фактора

В ходе недавних разборов графика движения грузовых и пассажирских поездов, проведенных на главных железнодорожных узлах магистрали, был поднят вопрос усиления борьбы с незаконным сливом дизельного топлива с тепловозов. Несмотря на внедрение системы «Дельта-СУ», пока не удается закрыть полностью лазейки для нечистых на руку, пытающихся обогатиться обманым способом в это трудное для всех молдавских железнодорожников время. Сложившаяся ситуация не может не тревожить, заставляя искать более эффективные пути своего разрешения. В связи с этим заслуживает внимания опыт в ликвидации хищений дизельного топлива, наработанный на некоторых других железных дорогах СНГ. И, в частности, на Белорусской магистрали, где к лицам, задержанным с поличным, принимаются, согласно действующему законодательству, самые строгие меры.

Свою действенность доказала, например, практика проведения судебных заседаний прямо в рабочих коллективах локомотивных депо. Это является важным воспитательным моментом и для других. Помимо этого, органы правопорядка и работники военизированной охраны организуют рейды. Тем не менее,

как признали в беседе с корреспондентом профессиональной газеты «Железнодорожник Беларуси» в локомотивной службе дороги, природу человека изменить непросто, нужны дополнительные меры. Речь идет о более жестком контроле и минимизации в нем человеческого фактора.

Какая же работа проводится в этом

направлении? Упор — на использование новейших технических приспособлений, которые, в отличие от нашей «Дельты-СУ», дают возможность решать проблему контроля комплексно, с учетом всех составляющих в процессе эксплуатации локомотивов, а не только путем простого видеонаблюдения.

В настоящее время белорусы оборудовали большинство маневровых тепловозов серии ЧМЭЗ регистраторами параметров режима работы. Данные регистраторы являются разработкой российского Отраслевого центра внедрения новой техники и технологий железнодорожного транспорта, позволяющей, кроме всего прочего, контролировать расход топлива.

Вся информация об эксплуатации тепловоза за смену фиксируется на съемном картридже, который машинист сдает вместе с маршрутным листом дежурному по депо. Далее ее «скачивают» в компьютер для последующего анализа.

Для магистральных тепловозов специалисты Белорусского государственного университета информатики и радиоэлектроники разработали систему «Трасса-2». Она предназначена для мониторинга технического состояния дизель-генераторной установки локомотива, определения его местоположения, скорости, функционирования тормозного оборудования.

Данные в режиме реального времени (с дискретностью 10 секунд) передаются на сервер, пользователи которого имеют возможность получать информацию о состоянии тепловоза в процессе эксплуатации.

Кроме того, система позволяет вести постоянный учет и полный контроль уровня дизельного топлива в баке. Проще говоря, можно контролировать заправки и расход топлива за интересующий период времени, а также определять, не присутствует ли в нем вода.

НАШ КОРР.



■ ТВОИ ЛЮДИ, МАГИСТРАЛЬ!

Три судьбы — одна дорога

Ирина Гуляева и Нина Геока — электромеханики КИПа СЦБ, Мария Петрицкая — электромонтер КИПа СЦБ. У всех трех — разные судьбы, но объединяет их в жизни одна дорога — железная, а точнее — Басарабьянская дистанция сигнализации и связи. Здесь они трудятся в общей сложности... 115 лет! Ирина Юрьевна Гуляева — 40 лет, Нина Юрьевна Геока — 38 лет и Мария Афанасьевна Петрицкая — 37 лет. Все три женщины — из династий железнодорожников. А Ирина Юрьевна и Нина Юрьевна закончили в свое время Киевский электромеханический техникум.

Нина Геока поступила на работу в ШЧ-2 телефонисткой. Затем стала электромонтером КИПа СЦБ, а после окончания КЭМТ работает электромехаником в этом же подразделении дистанции.

Муж Ирины Гуляевой Владислав трудится в ЭЧ-2. Их дочь Людмила последовала примеру родителей, решила продолжить семейную династию железнодорожников. После окончания Бэлцкогского железнодорожного техникума она работает электромехаником КИПа СЦБ в ШЧ-2. В этой же дистанции трудятся брат мужа Олег Гуляев, его жена Татьяна и их сын Андрей.



Фото Юрия КОЗЛОВА

Не прийти в ШЧ-2 они не могли. У Нины Геока, например, отец Юрий Лаврентьевич проработал в дистанции старшим электромехаником всю свою трудовую жизнь. Отец Марии Петрицкой, к сожалению, ушедший в мир иной, был железнодорожником. Ирина Гуляева стала работать электромехаником в ШЧ-2 после окончания КЭМТ.

Доставщицей телеграмм начала свой трудовой путь в ШЧ-2 Мария Петрицкая и прошла его до электромонтера 5-го разряда. Железнодорожником был и ее муж. Их дочь Надежда работает старшим диспетчером в ПЧ-3, зять Виктор трудится в ПМС-130.

...Коллективный портрет трех специалистов Басарабьянской дистанции сигнализации и связи будет неполным, если не сказать, что руководством ШЧ-2 они названы среди лучших в дистанции. И.Ю.Гуляева, Н.Ю.Геока, М.А.Петрицкая олицетворяют образец трудолюбия и добросовестности, каждая из них является настоящим кладом профессионального опыта и мастерства. У таких специалистов молодежи есть чему поучиться.

Лилиана НИКИФОРОВА

НА СНИМКЕ: электромеханики КИПа СЦБ Ирина Гуляева, Нина Геока и электромонтер КИПа СЦБ Мария Петрицкая.

— В нашем вагонном депо давно назрела острая проблема создания собственной прачечной для стирки замасленной спецодежды. Долгое время решить этот вопрос самостоятельно не могли. Обратились к руководству ГП «Железная дорога Молдовы» с просьбой приобрести соответствующую стиральную машину. Руководство пошло навстречу нуждам коллектива. Мы, в свою очередь, подготовили соответствующее помещение, обучили мастерству оператора своего работника — Марию Бостан. И вот — отделение прачечной вагонного пассажирского депо Кишинэу заработало! Теперь ежемесячно каждый цех депо может сдавать в стирку замасленную спецодежду. Оператор с высоким профессионализмом выполняет порученное дело. Кстати, мы готовы принимать заявки и от других подразделений узла, — рассказал нашему корреспонденту начальник ВЧД-1 Сергей КОТЕЛЬНИК.

Прачечная в ВЧД-1 готова принимать заказы



НА СНИМКЕ: оператор Мария Бостан за работой

Фото Юрия КОЗЛОВА

Встречают и провожают поезда...



Фото Юрия КОЗЛОВА

ДСП Эльвира Большой

Возобновлено производство шпал

После некоторого технического простоя продолжил работу Бэлцки завод ЖБШ. Это стало возможным благодаря улучшению финансирования объекта, а также решению вопроса со снабжением арматурой и анкерами, применяемыми в технологическом процессе изготовления железобетонных шпал.

Арматуру доставляют из ММЗ в Рыбнице, а анкера — польского производства.

Технологический процесс, реализуемый сменами под руководством мастеров Любви Шахрай, Руслана Могоряну, Станислава Чеботаря и Ирины Сакара, организован в круглосуточном режиме.

Хорошо обслуживают оборудование слесари и электрики во главе с мастером Игорем Чеботарем. Приготовлению качественных бетонных смесей способствует предпринятая ранее модернизация БСУ. На территории имеются непло-



Фото Юрия КОЗЛОВА

хо оснащенные механические мастерские, компрессор для выработки сжатого воздуха.

Ныне на предприятии выпускается за смену в среднем 120 шпал. Однако это не предел возможностей и следует ожи-

дать, что объемы производства будут наращиваться.

Влад ДОБРОВ

НА СНИМКЕ: в производственном корпусе завода ЖБШ.

Бесперебойно обеспечивает на вверенном участке безопасность движения поездов коллектив станции Катраник. Здесь трудятся специалисты разных возрастов, но всех объединяют деловой настрой, дисциплинированность, исполнительность, грамотное отношение к делу. Это можно сказать как о ДС Епистимии Чепик и ДСП Марфе Костылевой, которые трудятся на транспорте почти четыре десятилетия, так и о молодых ДСП Алене Легоцкой и Борисе Мельнике, начавших на станции свою трудовую биографию несколько лет назад — фактически еще в период учебы в Бэлцком техническом колледже железнодорожного транспорта. Профессиональным умением обладает ДСП Эльвира Большой, которая перешла в Катраник с закрытой станции Бучумень. Дежурной за пультом на унгеньском участке работает ее дочь Каролина, поощренная руководителем магистрали в ходе весеннего комиссионного осмотра-2014.

Влад ДОБРОВ

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкогского вагонного депо выражают соболезнование ведущему инженеру службы Центра по ремонту вагонов Якуниной Марине Михайловне по поводу кончины ее

МАТЕРИ

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкогского вагонного депо выражают соболезнование главному бухгалтеру вагонного депо Ботнарь Ольге Георгиевне по поводу кончины ее

ОТЦА



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Коллектив редакции газеты «Железнодорожник Молдовы» от всей души поздравляет с днем рождения своего коллегу, корреспондента **Владимира ДОБРЯНСКОГО**.

— Желаем дорогому имениннику крепкого здоровья, творческого долголетия и множества приятных моментов в жизни.

Администрация и профком ПЧ-3 Басарабьяска сердечно поздравляют с ЮБИЛЕЕМ дорожного мастера 5-го околотка **ИВАНОВА Дмитрия Федоровича**.

*Всегда живите полной жизнью,
Ведь Вам сегодня — 50!
На все смотрите через призму
Любви, как много лет назад!*

Администрация и профком ПЧ-3 Басарабьяска сердечно поздравляют с днем рождения техника 10-го околотка **ТОМАЙЛЫ Зинаиду Александровну**, председателя профкома дистанции **КОТЕЛЬНИК Елену Петровну**.

*Желаем вам простого счастья
И тихой радости земной.
Пусть все житейские ненастья
Всегда обходят стороной!*

Администрация и профсоюзный комитет станции Яргара сердечно поздравляют с днем рождения **КУРТЕВА Василия Георгиевича** — бригадира ПДБ-1 околотка №12.

*Много, много долгих лет,
Крепкого здоровья,
Новых жизненных побед,
Сил и хладнокровья!*

Профсоюзный комитет станции Кишинэу сердечно поздравляет с днем рождения старших приемосдатчиков **КОРОТАЕВУ Клавдию Васильевну** и **ВЫСТАВКИНУ Александру Леоновну** и желает:

*В карьере вашей преуспеть,
Здоровья крепкого всегда,
Добиться многого суметь,
Не волноваться никогда!*

Администрация и профком Басарабьясского рефрижераторного вагонного депо поздравляют с 55-летием **КИПЕР Константина Александровича** — мастера цеха по ремонту тепловозов.

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

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкого вагонного депо поздравляют с днем рождения **ПУСТОТИНА Николая Владимировича** — слесаря РПС, **ПИНТЕЛЕЙ Георгия Андреевича** — бригадира.

— Желаем от всей души крепкого здоровья, успехов в работе, благополучия и счастья в семейной жизни!

Скандворд

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

ДЛЯ СВЕДЕНИЯ

Список компенсируемых лекарств значительно расширится

Список медикаментов, компенсируемых из фондов обязательного медицинского страхования, будет пересмотрен в скором времени после утверждения закона о данных фондах. Обновленный список будет содержать новые лекарственные препараты, заявил недавно министр здравоохранения РМ Мирча Буга в интервью одному из столичных изданий.



Расширение данного списка будет осуществляться за счет увеличения в нынешнем году на 1% взносов обязательного медицинского страхования. Так, если в 2014 году Национальная медицинская страховая компания использовала на эти цели порядка 200 млн леев, то в нынешнем году она предлагает уве-

личить соответствующую сумму до 335 млн леев.

В итоге, около одной трети из 400 млн леев, рассчитанных для увеличения фондов медицинского страхования, будет направлена на первичную медицинскую помощь, в особенности на назначение компенсируемых медикаментов.

Данный список расширится в основном за счет препаратов для лечения хронических заболеваний. Они будут предоставлены в частности пациентам в возрасте и из уязвимых групп населения, которые больше всего пострадали от роста цен на медикаменты, используемые в ходе лечения в амбулаторных условиях.

Мирча Буга пришел к заключению, что в настоящее время население оплачивает из собственного кармана ряд медицинских услуг, финансовое бремя которых слишком давит на граждан. В то же время, 70 процентов этих расходов населения из собственного кармана приходится на медикаменты, использованные в рамках лечения в амбулаторном порядке.

Это существенное усилие, но оно необходимо для нашей страны. Это позволит пациентам ощутить снижение финансового бремени на граждан страны, заявил министр здравоохранения.

Мирча Буга отметил, что существуют и рекомендации со стороны иностранных экспертов о расширении списка лекарственных препаратов в целях снижения прямых выплат из карманов людей. Эти рекомендации могли бы быть включены в ряд реформ, которые предстоит реализовать в последующие 100 дней.

По страницам газеты «Vocea poporului»

ВОПРОС-ОТВЕТ

Существует ли белая клубника?

Говорят, что появилась белая клубника. Как раз для аллергиков! Это правда?



— Такая клубника (точнее, садовая земляника) есть. Первые сорта появились еще в 30-е годы, и это не результат генной мутации. Просто эти ягоды от «мамы» и «папы» не получили генов окраски. Уже давно существует множество белых сортов: «Вайс Селемахер», «Вайт Соул», «Белоснежка»... Они некрупные, зато урожайные. Ягоды долго не хранятся, и их не консервируют.

Что скрывается за аббревиатурой ОК?

Как расшифровать часто используемое в последнее время выражение ОК?

Самая распространенная теория гласит: ОК — сокращение от «oil korrekt», неправильного написания английского словосочетания «all correct» («все правильно», «все в порядке»). ОК популяризовали бостонские газеты в 1840-х годах. В те времена было модно неправильно писать слова и словосочетания просто в шутку. По легенде, нью-йорк-

ские демократы позже распространили это выражение для продвижения их кандидата Мартина Ван Бюрена (был президентом США с 1837 по 1841 годы). У него было прозвище Old Kinderhook, «Старый Киндерхук» (Киндерхук — город, где он родился), а ОК — соответственно, инициалы, образованные от этого прозвища.

Нужно ли мыть курицу перед готовкой?

В Англии советуют не мыть курицу перед готовкой. Говорят, это нужно, чтобы не было отравлений. Что за абсурд?

— Действительно, английское санитарно-эпидемиологическое ведомство выпустило такие рекомендации. Странными они кажутся только на первый взгляд. Курица часто бывает загрязнена бактериями, вызывающими кишечные инфекции, иногда очень тяжелые. При готовке они погибают практически наверняка. А вот если птицу мыть, они с брызгами воды разлетаются в разные стороны. Загрязняется все, что находится рядом с раковиной. Англичане подчеркивают, что нужно тщательно вымыть горячей водой с моющими средствами все, что контактировало с сырой птицей при ее разделке. Стоит добавить, что так нужно поступать не только с птицей, но и с мясом, рыбой.



ЛОКОМОТИВНОМУ ДЕПО БЭЛЦЬ СРОЧНО ТРЕБУЮТСЯ НА РАБОТУ:

✓ начальник склада топлива; ✓ бригадир склада топлива.

Образование — среднее техническое; необходим опыт работы в данной сфере

Справки по тел.: 8 22 29; 8 22 11