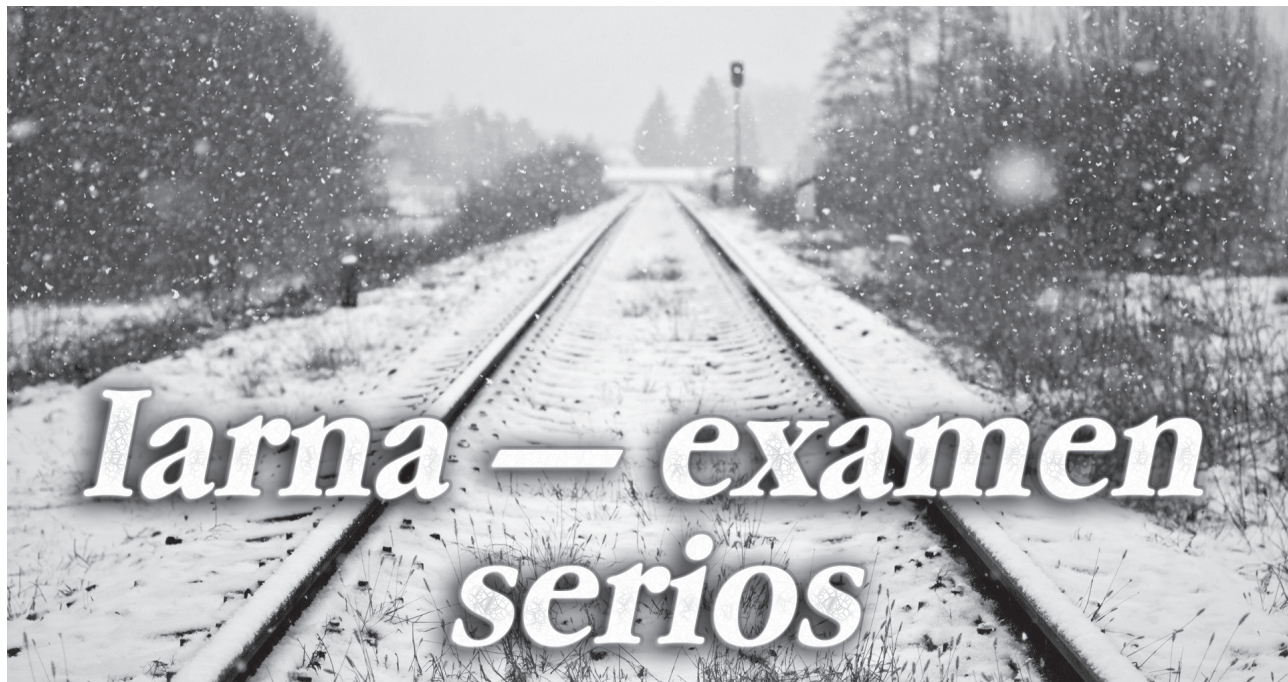




# FEROVIARII Moldovei

N 3 (5765) 29 ianuarie 2014

Ziarul apare din 1 mai 1941



## Iarna – examen serios

Gerul, zăpada și chiciura introduc anumite corective în activitatea tuturor serviciilor Magistralei moldovenesti. În această perioadă responsabilă a funcționării transportului feroviar depinde mult de gradul pregătirii profesionale a angajaților de a activa în condiții complicate. Or, iarna vine mereu cu condiții climatice ieșite din comun: vânturi puternice, temperaturi scăzute, ninsori abundente, vizibilitate redusă. Deci, regim de muncă special. De aceea oamenii trebuie să-și cunoască la perfecție obligațiile, regulile sistemului special de securitate a muncii la temperaturi scăzute. La toate nivelurile: de la muncitorul ce curăță zăpada de pe macaz, pînă la conducătorul acestuia, care trebuie să-i asigure securitatea muncii. În a doua jumătate a lunii ianuarie feroviarul au susținut primul examen al iernii curente. Rezultatul este unul bun: calea ferată a funcționat fără întrerupere, trenurile s-au deplasat conform orarului. Luni, 27 ianuarie curent, în cadrul Zilei controlului șefii serviciilor mișcare, semnalizare și comunicații, energetic și linii au confirmat acest adevăr.

## Energeticienii din capitală au împlînzit stihia

Printre feroviarul Magistralei moldovenesti, care au făcut față cu succes examenului naturii din săptămîna trecută, au fost și angajații secției Chișinău alimentare cu energie electrică.

**S**pecialiștii acestei secții în frunte cu șeful lor Igor Tomciac au acționat cit se poate de sigur și coordonat în conformitate cu Planul operativ de muncă în condiții meteo complicate. Ei au îndeplinit cu succes misiunea de bază: asigurarea continuă cu energie electrică a instalațiilor SCB, comunicații și altor consumatori feroviar.

În condițiile acoperirii cu gheață a cablurilor de curent electric au acționat calificat și operativ electromecanicul superior Alexandru Linnic și electromontorul Aurel Șobranetșkii de la rețelele electrice

zonale Ungheni sub conducerea șefului rețelelor Eugeniu Medinskii.

Rețelele electrice zonale Chișinău, conduse de Veaceslav Sariev, au funcționat impecabil grație eforturilor electromecanicului Tudor Efremov, electromontorilor Sava Lipcan și Victor Golovețkii, precum și electromontorului-șofer Aurel Olaru.

Deși pe sectorul rețelelor electrice Bender, conduse de electromecanicul superior Gheorghe Nedov, n-au existat deteriorări semnificative, specialiștii de aici au organizat inspectarea extraordinară și verificarea utilajului. Au dat dovadă de conștiinciozitate electromecanicul Grigo-

re Bitcă, electromontorii Anatolie Evdochimov, Oleg Dobrovoliskii, Grigore Carauș.

Din cauza condițiilor meteorologice complicate a fost antrenat în efectuarea lucrărilor și reviziilor neplanificate și personalul sectoarelor auxiliare ale secției nr.1 alimentare cu energie electrică. Deși întreprinderea duce lipsă de electromontori și electromecanici, s-a reușit, totuși, în baza bunei exploatare și îngrijiri a rețelelor în perioada primăvară-vară, a evita defectarea și deteriorarea liniilor de transmisie electrică pe întreg sectorul deservit. De menționat, că acesta nu e mic de loc. Secția alimentare cu energie electrică din capitală are în grijă sa 378,4 km de linii de 10 kV, 302,5 km linie de cablu, 47,7 km linie de tensiune joasă de 0,4 kV, 145 substații de transformare, 267 transformatoare marca OM.

Colectivul de aici, care numără la ora actuală 87 angajați, deservește 131 consumatori din afară, 38 consumatori fero-



viari și 143 consumatori din domeniul habitual. Specialiștii secției fac tot ce le stă în puteri pentru a asigura alimentarea fără întrerupere cu energie electrică a instalațiilor SCB, comunicații și altor consumatori feroviar.

Liliana NICHIFOROV



**S**pecialiștii secției fac față cu succes celei mai importante misiuni zilnice: executarea calitativă și operativă a lucrărilor, ce țin de asigurarea bunei funcționări a instalațiilor SCB, de comunicații, radio. O realizare semnificativă constituie anul trecut, care a fost marcat cu rezultate destul de

## Finis reușit, start pe măsură

Prin acțiuni organizate, operative și profesionale a răspuns colectivul secției Basarabeasca semnalizare și comunicații, condus de Stepan Tirsinu, cataclismelor naturale de la sfîrșitul primei luni a noului an, care au acoperit cu o carapace de gheață natura și mijloacele tehnice.

bune: numărul rateurilor de funcționare a instalațiilor a fost redus de la 13 cazuri la 4, durata lor comparativ cu anul 2012 s-a diminuat cu 17 ore și 14 minute.

Pentru îmbunătățirea calității muncii au fost înlocuite 47 motoare electrice de macaz, 260 acumulate descărcate, au fost reparați capital 1577 metri de cablu semnalizare-blocare și 1673 metri de cablu magistral. Un volum de muncă semnificativ s-a depus la lansarea sistemului blocare bilateral cu linie simplă pe linia impară a tronsonului Basarabeasca-

Abaclia; s-au înregistrat economii la consumul de energie electrică în sumă de 24,5 mii lei, gaze naturale – 10,2 mii lei, s-au acordat populației servicii de comunicație în sumă de 41348 lei, organizațiilor străine – 5593 lei.

Cele mai bune sectoare, care nu admit rateuri și îndeplinesc preconizările trasate de sporire a siguranței funcționării instalațiilor SCB și comunicații este sectorul SCB al st.Basarabeasca, Comrat-Cahul-Colibaș sub conducerea lui A.Eroșcenco și sectorul de comunicații largara-

Cahul-Colibaș din subordinea lui G.Cazacenco.

În anul 2014 colectivul secției Basarabeasca semnalizare și comunicații urmează să îndeplinească Programul acțiunilor cu caracter organizatoric, tehnic și economic în vederea perfecționării muncii și sporirii randamentului producerii. În prezent continuă lucrările de reparație a cablului magistral pe linia curentă Prut-II-Cahul, au fost înlocuite descărcătoarele RVNȘ-250 din secție, la stațiile Hagimus, Basarabeasca, Căușeni s-au montat blocuri și relele verificate în locul celor vechi. Se preconizează înlocuirea a 3 motoare electrice de macaz la stația Basarabeasca. Se va aduce la cunoștința specialiștilor secției graficul trierii joantelor izoante, cu sustragerea ecliselor, sudarea conexiunilor și retezarea balastului.

Liliana NICHIFOROV

**GARA: locul întîlnirilor și al despărțirilor ..... pag. 2**

**Potențialul de forță al remizei vagoane nr.2 ..... pag. 3**

**Cită încredere în sine aveți? ..... pag. 4**





## GARA: locul întâlnirilor și al despărțirilor

*În pofida proporțiilor impunătoare și a exteriorului brutal, trenul este un tip de transport foarte romantic. Oricine e de acord, probabil, că nu există alt loc, care ar trezi aceeași furtună de emoții romantice ca și gara feroviară. Apropo, de emoții. Se știe, că în Franța este interzis pînă acum sărutatul pe peron, deoarece acum 100 de ani aceasta cauza întârzierea semnificativă a plecării trenurilor în cursă și a impus autoritățile să emită dispoziția cu pricina.*

*La noi în țară, din fericire, nu există asemenea lege. Gările continuă să fie considerate locul întâlnirilor și al despărțirilor, florilor, săruturilor, lacrimilor și așteptărilor plăcute. Zi de zi colectivul gării feroviare din capitală este martorul tuturor acestor emoții legate de călătorii și încearcă să facă tot ce-i stă în puteri pentru deservirea calitativă și decentă a pasagerilor noștri.*

*Ce întreprinde concret administrația gării pentru a mări numărul doritorilor de a cumpăra bilet de călătorie la ghișeu și a porni la drum pe calea ferată, cum e asigurată securitatea pasagerilor în clădirea gării și pe peron? La aceste și alte întrebări a răspuns redacției Dinu Carp, șef al gării feroviare Chișinău.*

— **Dle Carp, citi pasageri au pornit la drum de la peronul gării feroviare a capitalei în anul 2013?**

— Conform bilanțului anului trecut, statistica traficului de călători la gara Chișinău este următoarea: pe distanțe lungi au fost transportați 215285 pasageri; în traficul local au fost transportați 25040 pasageri.

În traficul suburban numărul pasagerilor transportați este de 457089; în traficul internațional — respectiv 28198 pasageri. Pe parcursul anului 2013 feroviarii au expediat în total de la peronul capitalei 725612 pasageri. Din păcate, indicatorii anului trecut n-au depășit statistica anului 2012, deoarece fluxul călătorilor s-a redus.

— **În noaptea de Revelion 2013-2014 au existat pasageri pe peronul gării Chișinău? Ce surprize le-au pregătit feroviarilor grijii?**



Imagini: Iurie KOZLOV

— Firește, au fost și pasageri, și surprize. În primul rînd, cu mult înainte de sărbătorile de iarnă ne-am străduit să îmbunătățim edificiul gării cu ghirlande, jocuri de lumini. N-a lipsit nici bradul, ba am instalat chiar trei: în fața clădirii, în centrul gării și pe peronul principal. În noaptea de 31 decembrie 2013 din gara Chișinău au pornit în toate direcțiile 1650 pasageri. Surpriza călătorilor a fost prețul redus al biletelor de călătorie în trenurile de cursă lungă.

— **În opinia dumneavoastră, ce este principalul în activitatea gării din capitală?**

— Momentul principal în activitatea gării noastre, cred, este asigurarea deservirii calitative a pasagerilor, oferirea de servicii cetățenilor noștri și oaspeților capitalei de către toate subdiviziunile gării: ghișeele de bilete, camera de bagaje, biroul informații, sala de odihnă. La fel de importantă este organizarea îmbarcării-debarcării sigure a pasagerilor pe peron și în vagoanele trenurilor. Odată ce veni vorba despre momentul principal în activitatea noastră, consider necesar a exprima opinia privind oportunitatea reluării circulației vagoanelor directe atașate cu destinația Liviv, Varșovia, Truskaveț, Rostov.

— **Ce-și propune gara din capitală în noul an 2014 la capitolul lărgirea spectrului serviciilor oferite călătorilor?**

— Reluarea vânzării biletelor cu furnizarea la domiciliu, vânzarea on-line, deschiderea unei farmacii, unei filiale poștale la gara centrală, instalarea posturilor telefonice în clădirea gării, deschiderea unui WC la etajul doi și alte servicii, în dependență de posibilitățile tehnologice ale gării. Se poate spune cu siguranță, că la implementarea lor vor fi respectate toate rigorile actuale ale securității în transport. Scopul tuturor acțiunilor este îmbunătățirea calității deservirii pasagerilor. Colectivul nostru muncește permanent în acest sens. Ne dorim, ca atunci cînd vine la gară omul să aibă nu doar posibilitatea de a ieși pe peron ori a sta în sala de așteptare, ci de a putea petrece confortabil aici cîteva ore, a lua masa, a cumpăra ceva necesar pentru călătorie, suvenire. Analizînd doleanțele pasagerilor, am constatat, că ei și-ar dori la gară o cafenea mică ori un bar. În viitor ele vor apărea aici, oferind întreg spectrul serviciilor moderne, inclusiv accesul la Internet. Și nu e vorba de niște idei ireale, ci de planuri absolut realizabile. Or, feroviarilor Moldovei sint deschise spre noile standarde, cînd toate suprafețele bune de închiriat ale gării să formeze un spațiu comun de servicii, care funcționează în interesele pasagerului. Desigur, reeșind din considerente proprii, pasagerii apreciază diferit prioritățile unui tip de transport sau altul cu seturile serviciilor oferite de fiecare. Aceasta ține în primul rînd de securitate, regularitatea și costul călătoriei, condițiile de drum (comodități, confort), durata călătoriei. De aceea în condițiile concurenței acerbe apare necesitatea perfecționării permanente a serviciilor feroviare de transport.

— **Cît de frecvente sint pretențiile pasagerilor vis-a-vis de activitatea gării Chișinău și la ce se referă acestea de obicei?**

— După cum demonstrează practica, unii pasageri nu sint mulțumiți de orarul circulației unor trenuri suburbane. Din cauza lui ei nu reușesc să prindă autobuzele, ce pleacă de la gări spre localitățile lor. În perioada de iarnă se înmulțesc pretențiile în legătură cu pardoseala lunecoasă a peronului principal al gării din capitală. O prob-



lemă pentru pasageri este și durata exagerată a curselor pînă la locul destinației, în particular, a trenului nr.6010 pe ruta Chișinău—Basarabeasca — aproape 5 ore.

— **Ce număr de călători deservesc zilnic ghișeele de bilete ale gării?**

— La gara Chișinău sint deservii zilnic circa 1000 pasageri, dar și persoanele, ce întîmpină și petrec călătorii. Anume de aceea principala cerință față de traficul feroviar este securitatea, siguranța și confortul. Zilnic sint deschise 10 ghișee de bilete. Toate sint dotate cu terminale «Express-3». Ghișeele au același aspect exterior. În febrașta fiecăruia sint instalate ecrane, ce dublează informația despre locul în tren, pe care o plasează casierul la rugămintea pasagerului, și răspunsul despre prezența ori lipsa locului. Biroul informații pentru călători oferă răspunsuri orale și în scris. Toți angajații gării poartă uniformă specială. Ei dispun de condițiile tehnice și sanitare necesare, odăi habituale, vestiare, camere de duș, instalații sanitare, o odaie de prînz etc.

— **După cum se știe, la gările feroviare se concentrează un număr mare de oameni, ceea ce sporește necesitatea asigurării securității lor în fața diferitor pericole. Ce se întreprinde în acest sens?**

— Securitatea pasagerilor în clădire și în timpul îmbarcării în trenuri este asigurată de echipele de raid și paza gării Chișinău. În plus, există camere video, ce funcționează în regim non-stop.

Practica demonstrează, că o chestiune atît de importantă trebuie abordată în mod complex, adică să includă reglementarea normativ-juridică, dar și securitatea tehnică, tehnologică, antiteroristă, fizică. În acest scop se întreprind acțiunile necesare de protecție a pasagerilor și angajaților gării, reducere a nivelului diferitor riscuri.

— **Una din situațiile cele mai nedorite la gară este pierderea trenului din anumite cauze personale ori de producere. Care este soluția, dacă aceasta s-a întîmplat, totuși?**

— Într-adevăr, se întîmplă și asemenea situații stresante cu pasagerii noștri. În aceste cazuri persoana respectivă trebuie să se adreseze imediat șefului gării ori impiegatului de gară. Ei știu ce au de făcut. Plasăm pasagerul în următorul tren, stabilim legătura cu brigadierul trenului plecat, soluționăm problema bagajelor abandonate. Multe persoane, ce au pierdut trenul, apelează la serviciul de taxi și încearcă să-l ajungă din urmă. De regulă, le reușește să-l prindă chiar la cea mai apropiată stație.

— **S-au întîmplat cazuri de huliganism din partea călătorilor?**

— Din păcate, asemenea cazuri mai au

loc. Pasagerii sint diferiți, inclusiv și cu apucături huliganice. În ziua anulării trenului nr.6031, bunăoară, pasagerii au blocat linia de cale ferată. Cazurile nesemnificative de huliganism pe teritoriul gării sint soluționate cu forțele poliției și pazei interne.

— **Dle Carp, în legătură cu reformarea domeniului feroviar se preconizează ca-reva schimbării organizatorice în activitatea gării capitalei?**

— Da. Ne aflăm în pragul schimbărilor de ordin organizatoric în activitatea gării noastre. În prezent are loc procesul de transmitere în subordinea gării Chișinău a 5 gări ale nodurilor feroviare.

Administrația magistralei trasează sarcini importante de îmbunătățire cardinală a funcționării transportului feroviar, creștere a nivelului culturii deservirii pasagerilor, perfecționare a dirijării traficului. În procesul de realizare a acestora un loc impor-



tant va fi rezervat și modernizării gărilor feroviare. Gările Magistralei moldovenesti trebuie să atingă un nivel mult mai înalt de rentabilitate în baza gestionării eficiente a imobilelor, dezvoltării sferei serviciilor și îmbunătățirii calității deservirii pasagerilor. Despre eficiența noii forme de dirijare a infrastructurii gărilor se va putea vorbi mai detaliat după finalizarea implementării ei.

În prezent din mai multe motive traficul feroviar de pasageri în țara noastră este nerentabil. De aceea una din sarcinile cele mai importante, care stau în fața feroviarilor, este diminuarea gradului de nerentabilitate al traficului de pasageri în baza sporirii productivității muncii și reducerii prețului de cost cu condiția îmbunătățirii modului de organizare și funcționare a tuturor subdiviziunilor și majorării veniturilor căii ferate. Aceasta va oferi posibilitatea unui număr mai mare de pasageri să beneficieze de serviciile transportului feroviar de o calitate decentă, iar circulația pe calea ferată va asigura CFM o poziție competitivă pe piața serviciilor de transport.

A dialogat  
Irina KRAEVSKAIA





MAGISTRAȚA – ÎN ACTIVITATEA SA COTIDIANĂ

## POTENȚIALUL DE FORȚĂ AL REMIZEI VAGOANE nr.2

**Se uzează implacabil stocul de locomotive și vagoane al căii ferate. Deoarece termenul de exploatare a expirat, o parte a materialului rulant urmează a fi transformat în fier vechi, iar restul – reparat, menținut în stare de funcționare, pentru a asigura procesele de trafic și manevră. În această chestiune arhiimportantă un rol aparte revine remizei vagoane nr.2 Basarabeasca, unde există cea mai bună bază de reparație.**

E vorba în realitate de o întreagă uzină, în care chiar de la primii pași se resimte ritmul intens de muncă, ce lipsește la alte depouri și remize. De remarcat însăși structura de producere: secții asamblare vagoane, locomotive, osii montate, auxiliare și altele. Aici se execută reparațiile capitale și curente ale vagoanelor de marfă, vagoanelor descoperite, platformelor, vagoanelor izotermice, locomotivelor. E și unicul loc, unde se descompun și compun osiile montate ale vagoanelor și locomotivelor.

Colectivele de aici sub conducerea maistrilor Oleg Zastreșkin, Igor Cneazev, Valentin Hmievskii, Constantin Chiper și alții au pășit pragul noului an cu speranța folosirii la capacitate mai mare a potențialului de producere existent. Desigur, cele realizate anterior sînt destul de substanțiale, dar nu constituie limita posibilităților. Remiza este capabilă să valorifice volumuri de muncă noi, mult mai înalte. Or, ceea ce împiedică este lipsa pieselor de schimb, a materialelor, ansamblurilor, în particular, a osiilor montate și boghiurilor. Am discutat cu mai mulți specialiști ai întreprinderii și fiecare e de părerea, că dacă se va reuși soluționarea acestei probleme importante, îmbunătățind serios aprovizionarea cu o anumită susținere, aceasta va oferi posibilitatea reparației unui volum suplimentar de mijloace tehnice, solicitate la toate sectoarele Magistralei moldovenești.

Chestiunea merită atenție maximă. Chiar și în condițiile limitate ale bugetului căii ferate este important a găsi surse de finanțare pentru proiectele cu un impact deosebit asupra realizării scopurilor strategice.

Ași vrea să adaug câteva cuvinte despre angajații remizei. Printre cei ce servesc drept exemplu în muncă chiar și în condiții dificile pot fi nominalizați angajații sectorului reparație motoare diesel.

— Instalația diesel este nucleul loco-

motivei, — declară brigadierul Ion Cebotari. — De funcționarea acesteia depinde ce se va întâmpla pe parcurs. Ne străduim să nu ne facem de rușine și de curind am reparat încă trei motoare diesel pentru locomotivele de la Basarabeasca. Reparațiile sînt foarte complicate, dar n-au existat nici un fel de pretenții vizavi de calitate. Echipa este alcătuită din șapte oameni, fiecare posedind un bun nivel de calificare. În prezent continuăm această activitate importantă.

Brigadierul a adus și citeva nume: lăcătușii la reparația instalațiilor diesel Tudor Homenskii, Ivan Dimov, lăcătușul aparataj combustibil Anatolie Pădurean, lăcătușul deszasamblare pistoane Grigore Caraman și alții.

Rezultate destul de bune înregistrează specialiștii secției electrice sub conducerea maistrului Valeriu Dumbravă, executind comenzi de reparație a motoarelor și generatoarelor electrice nu doar pentru remiză, ci și pentru alte întreprinderi ale magistralei, precum SML-130, remiza vagoane de călători. Lucrările necesită calificare înaltă, dar și experiență bogată, care, de altfel, există. Merită respect eforturile de muncă ale bobinatoarelor Maria Radul, Natalia Gutol, Irina Mitova, muncitorilor Ion Dulgher, Eduard Gorodnițkii, Vladimir Pascacov, Iurie Eni și altora.

În anul 2014 remiza va continua reparația capitală și curentă a tuturor tipurilor de vagoane de marfă, precum și a locomotivelor. Există potențialul necesar de cadre și pentru a relua la indicația Administrației magistralei reparația capitală a vagoanelor de pasageri. Anume a relua, deoarece la Basarabeasca s-au mai efectuat anterior asemenea lucrări. În acest scop a existat un sector special, care în prezent se restabilește. Continuă să muncească la întreprindere o parte din specialiștii fostului sector, iar cei de care va mai fi nevoie, vor fi pregătiți sau recalificați din numărul anga-

jaților altor secții. Reșind din complexitatea operațiilor executate, volumul de reparație va fi mare, deoarece vagonul supus reparației este deszasamblat complet, inclusiv cadrul. Se lichidează defectele detaliilor și ansamblurilor, se renovează cutia. Asigurarea documentației tehnice ține de datoria serviciului călători.

La întreprindere se acordă multă atenție economisirii, drept dovadă servind, bunăoară, reconstrucția cu puțin timp în urmă a sistemului cu aprovizionare cu apă. Traseul era foarte lung, cu numeroase racordări, țevile metalice aveau fisuri, de aceea consumul de apă era imens, cauzind cheltuieli mari. Odată cu instalarea țevilor noi din polietilenă toate defectele au fost înlăturate, s-a instituit o evidență strictă a consumului de apă, efectul economic fiind cit se poate de bun. De remarcat, că lucrările de reconstrucție au fost executate în exclusivitate de către angajații remizei, astfel renunțându-se la serviciile costisitoare ale firmelor specializate.

În scopul utilizării raționale a curentului electric becurile simple au fost înlocuite cu altele mai rentabile. În acest an se întreprind acțiuni de înlocuire a întregului aparataj electric cu consum sporit de energie al centralei termice. Tot aici se preconizează înlocuirea cazanului vechi cu altul modern, ce consumă mai puține gaze natura-



le. Aceasta va permite diminuarea costului energiei termice pentru întreprindere, dar și pentru casele de locuit racordate la sistemul centralizat de încălzire. Astfel se va face un pas spre soluționarea problemei de o amplă rezonanță socială pentru locuitorii cartierului, aprovizionat cu energie termică de către centrala respectivă. Nemulțumiți de costul înalt al căldurii, oamenii au solicitat în repetate rânduri instalarea utilajelor mai rentabile. Deocamdată nu se știe cum vor fi rambursate căii ferate datoriile pentru energia termică, acumulate de acești consumatori, care constituie citeva milioane de lei.

Realitatea te face să privești înainte și să sperii la mai bine. Există increderea, că remiza își va recăpăta forța de dinioară, va reuși să îndeplinească cu și mai mult succes obiectivele trasate. Un potențial de asemenea proporții trebuie valorificat cu folos maxim pentru calea ferată.

Vladimir DOBREANSCHI

**ÎN IMAGINE: lăcătușii Anatolie Pădurean și Grigore Caraman au o vechime de muncă la remiză nu prea mare, dar sînt considerați printre cei mai calificați specialiști ai secției reparație motoare diesel de locomotivă**

Imagini: Iurie KOZLOV

### În componența echipei de intervenție

La sectorul de producere Ocnîța al secției nr.3 semnalizare și comunicații muncesc numeroși specialiști iscusiți, devotați meseriei. Printre ei e și Ivan Vizitiv, electromontor SCB, dar și șofer al mașinii de serviciu de marca «UAZ» și al camionului ZIL-130.

Originar din satul Rujnița, el s-a angajat la calea ferată în septembrie 2003 și în componența echipei de intervenție participă la cele mai operative și responsabile lucrări, legate inclusiv și cu deplasări de urgență pe linii.

— În cazuri extraordinare sîntem ridicați și noaptea, — reiterează specialistul. — Ai casei deja s-au obișnuit și nu se supără.

În 2013 el a acordat un mare ajutor specialiștilor grupului cabluri în frunte cu electromecanicul superior Igor Andreev, ocupați la instalarea cablului de comunicații cu fibră optică pe direcția Ocnîța—Vălcineț. Lucrările demaraseră încă în decembrie 2012, dar abia în martie trecut, după topirea masivă a zăpezii, au luat cu adevărat amploare. Efectuau deplasări mai în fiecare zi, deoarece ba trebuiau transportate materialele necesare, ba trebuiau săpate canale pentru amplasarea cablului. Cot la cot munceau fără a-și preocupă puterile tinerii electromecanici Denis Bujac, Vladimir Glușco, Iurie Ribac, Alexandru Melnicuț, electromontorii Liviu Axentiuc, Vasile Luganov și alții.

Ivan Vizitiv și colegul său șoferul Dumitru Lisnic mențin mijloacele tehnice în ordine, le exploatează cu pricepere, asigurând îngrijirile necesare. De aceea ele au putut fi exploatate o perioadă îndelungată fără a crea probleme serioase. Or, mașina de marca «UAZ» a fost produsă acum 14 ani, iar cea de marca «ZIL» — în 1965. Pentru lucrările de reparație există toate condițiile: boxe, groapă de control etc.

Munca conștiincioasă depusă de Ivan Vizitiv n-a rămas neobservată. De Ziua feroviarului directorul general al magistralei l-a premiat cu un ceas personalizat.

Vladimir DOBROV

### IN MEMORIAM

Pe 24 ianuarie 2014, la vârsta de 76 de ani, a decedat

**Efim KUȘNIRIOV**

Efim Kusniriov s-a născut pe 9 martie, 1938 în orașul Kremenciug din regiunea Poltava. Și-a început activitatea de muncă în transportul feroviar pe 14 august 1962, în calitate de lăcătuș-montator, în secția Chișinău semnalizare și comunicații. În același an a fost desemnat maistru. În 1964 devine șef de șantier, iar în 1969 — electromecanic superior al sectorului de producere al secției nr.1 semnalizare și comunicații. În anul 1975 este desemnat în funcție de inginer superior la sectorul SCB Chișinău al secției nr.1 semnalizare și comunicații. În 1986 E.Kusniriov a fost decorat cu insigna «Feroviar de onoare». În 1988 este desemnat în funcție de șef-adjunct cu probleme SCB al secției nr.1 semnalizare și comunicații. În anul 1992 preia conducerea secției respective. În 2005, la solicitarea sa, este transferat în funcție de ajutor cu probleme de securitate al șefului secției.

Efim Kusniriov a muncit la calea ferată circa 48 de ani.

Administrația, comitetul sindical al secției nr.1 semnalizare și comunicații sînt îndurerate în legătură cu decesul lui Efim Samuilovici Kușniriov și exprimă sincere condoleanțe rudelor și prietenilor decedatului.

Amintirea luminoasă despre acest minunat om va rămîne pentru totdeauna în inimile noastre.



### DE CĂILE FERATE ALE LUMII

Modernizare de proporții la căile ferate din Danemarca



Strategia guvernului Danemarcei în domeniul transportului este orientată în special la dezvoltarea transportului public în scopul dezaglomerării șoselelor și diminuării impactului negativ al acestora asupra mediului ambiant.

În cadrul acestei strategii căile ferate au sarcina de a spori calitatea serviciilor și potențialul de trafic, pentru a

atrage fluxul de pasageri din alte tipuri de transport.

**Trenul electric de mare viteză Frecciarossa 1000**

Continuă testarea preliminară a trenului electric Frecciarossa 1000 (V3000ZEFIRO), capabil să dezvolte o viteză de pînă la 360 km/oră și destinat companiei Trenitalia — operatorul transportului de pasageri pe căile ferate din Italia. În anul 2015 aceste trenuri vor fi lansate în exploatare regulată și vor deveni cele mai rapide în Europa.

**Posibilitățile aplicării ETCS regionale în Germania**

În prezent, la implementa-

rea sistemului european de gestionare a circulației trenurilor ETCS se acordă atenție primordială liniilor de cale ferată incluse în rețeaua transeuropeană.

În același timp, pentru armonizarea mijloacelor de semnalizare în cadrul rețelei naționale de căi ferate este necesară implementarea sistemelor compatibile și pe liniile regionale. În această ordine de idei căile ferate din Germania studiază posibilitatea aplicării pe asemenea linii a sistemului regional ETCS.



Serviciul semnalizare și comunicații e profund îndurerat de moartea Feroviarului de onoare, fostului șef al secției Chișinău semnalizare și comunicații

**Efim KUȘNIRIOV**

și exprimă sincere condoleanțe familiei și rudelor defunctului.

Fie-î țărîna ușoară.

Administrația și comitetul sindical ale Centrului de medicină preventivă exprimă condoleanțe Ludmilei Moroșan, colaboratoarea a sectorului sanitar Bălți, în legătură cu moartea prematură a

**SOȘULUI**

Dumnezeu să-l odihnească în pace.





TEST PSIHOLÓGIC

# Cîtă încredere în sine aveți?

Pentru fiecare răspuns «a» primiți un punct, pentru răspunsul «b» — 0 puncte.

- Venind la restaurant, veți accepta să vă așezați la o masă, unde stă deja cineva?  
a) nu;  
b) da.
- Se întâmplă ca înainte de o călătorie lungă să doriți pe neașteptate să renunțați la ea?  
a) da;  
b) nu.
- Deseori memorizați visele?  
a) nu;  
b) da.
- Vă place să vă faceți cunoștințe noi?  
a) nu;  
b) da.
- Săriți uneori din pat în timpul nopții, simțind o foame de lup?  
a) da;  
b) nu.
- Vă este indiferent în principiu, ce loc să ocupați la teatru ori la concert?  
a) da;  
b) nu.
- Vă indispu-neți mult, cînd se rupe pe neașteptate nasturele de la cămașă (bluză)?  
a) da;  
b) nu.
- Se întâmplă uneori, ca ieșind în stradă, să vă gândiți, dacă ați deconectat fierul de călcat, gazul, dacă n-ați uitat ceva?  
a) da;

- nu.
- Deseori tresăriți cînd sună telefonul?  
a) da;  
b) nu.
- Deseori vă simțiți extrem de obosit, deși parcă nu ați făcut mare efort?  
a) da;  
b) nu.
- De obicei luați decizia rapid?  
a) nu;  
b) da.
- Vă călăuziți în fapte în special de ceea ce așteaptă de la voi oamenii din jur?

Adunați punctele și faceți concluziile.

**15-13 puncte.** Cel mai probabil, nu dați friu liber sentimentelor, vă este frică de gîndurile «rebele». Nu vă închideți în cochilie! Încercați să vă depășiți ororile și viața va deveni mult mai interesantă!

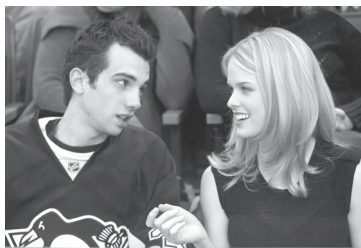
**12-9 puncte.** După cum se vede, nu puteți fi considerat foarte sigur de sine și forțele proprii. Acest sentiment, probabil, nu vă permite să «întindeți larg aripile».

Analizați-vă faptele, nu vă leneviți și nu vă fie frică a vă apăra punctul de vedere. Iar principalul, nu vă lăsați dus de vînt?

**8-5 puncte.** Acest rezultat demonstrează, că aveți necesitatea de a vă simți mult mai încrezut. Dar sinteți cam inhibat și deseori vă este frică de opinia celor din jur.

**4-1 puncte.** Nu este exclus, că rareori săvîrșiți fapte nechibzuite și, în linii generale, stați bine pe picioare. Dacă uneori sinteți neîncrezut, nu e vorba de un viciu, ci doar demonstrează flexibilitatea psihicului.

**0 puncte.** Sinteți atît de încrezut, încît apare bănuiala, că nu ați răspuns sincer la întrebări. Sperăm că anume așa este. Or, un aforism antic spune: «Încrederea în sine excesivă devine cauza unor mari necazuri». Încercați să susțineți testul încă o dată.



- da;
- nu.

13. Deseori sinteți nemulțumiți de sine, vă indispu-neți fără careva motive evidente?

- da;
- nu.

14. Vă bucură oaspeții sosiți pe neprins de veste?

- nu;
- da.

15. Aveți destul de des dorința să nu vedeți pe nimeni, să rămî-neți în singurătate și să vă gîndiți cu tristețe la ceva?

- da;
- nu.

# FELICITĂRI!

Biroul bilete al stației Chișinău îl felicită cu ocazia zilei de naștere pe **Vladimir SUȘCO**, ajutor în probleme resurse umane și habituale al șefului secției liniei Bender.

*Ai mai urcat o treaptă din a vieții scară,  
Noi îți dorim din suflet a suta primăvară.  
Iar cînd te vei uita-napoi pe treptele urcate  
Să nu vezi urme de noroi, ci faptele curate.  
Tot ce-i în jur și e frumos  
Păstrează-n amintire.  
Iar noi din suflet îți dorim  
Mulți ani, noroc și fericire!*

\*\*\*

Colectivul și administrația secției Basarabeasca alimentare cu energie electrică adresează felicitări de JUBILEU lui **Vladimir COJUHARI**, mecanic de automacara — la 60 de ani; **Eugeniei COVADJI**, electromontor la sectorul reparație-revizie — la 25 de ani.

*La mulți ani cu sănătate,  
Să vă dea Domnul tot ce doriți.*

*Zile senine și fericire,  
Și mulți ani să trăiți!*

\*\*\*

Colectivul gării stației Basarabeasca vine cu felicitări către iepiegatul de gară **Nina DIVNICI** la împlinirea vârstei de 55 de ani.

*Astăzi este ziua-n care  
Te-ai născut pe-acest pămînt.*

*Ca un inger, ca o floare,  
Veselă și zimbitoare,  
Din al firii legămînt.  
Mult succes și voie bună,  
Mulți amici, puțini dușmani,  
Și cu toții împreună  
Bucurie și mulți ani!*

\*\*\*

Colectivul secției roți-rola al remizei vagoane Chișinău o felicită din tot sufletul cu ocazia împlinirii a 40 de ani pe zugrava **Ludmila POLOZ**. Îi dorim omagiatei multă sănătate, succese și bunăstare în toate.

*Vise, planuri împlinite,  
Mulți ani de acu-nainte.  
S-ai parte de fericire,*

*Sănătate și iubire,  
De tot ce-i mai bun pe lume.  
De la noi — doar gînduri bune!*

\*\*\*

Comitetul sindical al secției Chișinău semnalizare și comunicații adresează cordiale felicitări omagiatilor **Nina GRIGORAȘ** și **Tudor NEGARA**

*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!*

Venim de asemenea cu felicitări către omagiații noștri, care s-au născut în luna ianuarie: **Irina AZAROVA, Alexandru ALEXANDROV, Anatolie BARBĂNEAGRĂ, Petru BUGA, Natalia BIRSAN, Vladimir GAVRILIȚĂ, Eugeniu ZINZLOVSKII, Nadejda CHIRICIUC, Alexandru COVERCO, Ion LIPCAN, Valentin MICULENCO, Ivan MIȘCENCO, Victor NICOLAIENCO, Liuba POLISCIUCENCO, Serghe SALCUTAN, Jana SAMSONOVA, Mircea SANDULEAC, Tamara SOLCUTAN, Eugenia URECHE, Veaceslav CIRITĂNEANU, Dumitru ȘARCOV, Alexandru IAMANDI, Iurie IAȚKEVICI.**

\*\*\*

Felicitări cordiale cu ocazia JUBILEULUI de 60 de ani lui **Gheorghe BADARĂU**, mecanic ȘCIOM la SML-130 Basarabeasca.

Îți doresc fericire, dragoste, împlinirea tuturor dorințelor, iar anul 2014 să-ți ofere doar surprize plăcute.

*Să plouă-ncet deasupra ta  
Cu picături de fericire.  
Să fie visul tău un zbor  
de împlinire...  
Povara vieții să-ți fie car  
cu sănătate,  
Să-ți fie sufletul scaldat  
în stropi de bunăta-te.  
Să ai oricînd în drumul tău  
un soare zimbitor,  
Să ai alături chipuri dragi  
și-un inger păzitor!*

**Cu respect —  
Svetlana KOSTIC,  
inspector superior al biroului  
bilete de la st. Chișinău**

# Integrame

Impreștie lumină	Adunat ghem cu ghem A preștii recolta	E ca și numită Declama-re artistică	Volum redus înconștientă Căpătută	Trageri pe creștea Lovită la figură	Reunire de voci Ghem de tors	Subțire! Arsură gravă în fond	Luat din natură A face căldură
Tare la bălănește Se face rătăc	Solist de cameră Joc cu cai de lemn	Lustie... la general Atinse de precipitații	Asculte... la feță Măi consumatori	Tîngul bisnițanilor Notă bună la purtare	Cuvînt de grație Bună la suflet		Apărător pe linia porți
Tibetani... ca teauri Măr american	Trac prin sat A se încovoia	Farfuri la meseă Probă de ciocan	Trage concluzii Ași refacă viața	Duce la treabă Duse la centru!	Insuă plutoare A urca... pe pereți	Ultimul la țese Socoală din mizerie	Se păstrează în secret
Intîrziat la serviciu Pus deasupra	Trăc prin apă Transformare nereușite	Tritu de glorie țeste din multime	Ași duce traul A lipsi nemotivat	Doarme pe tavan Potrivit în natură	la viața de le cap Dincolo de mare	Bun de dres Peste tot e la fel	
Ochi albaștri Unități de partizani	Grup la grecii Crescut în cocină	A mîncă urîl Strîns legat	De toate pentru toi Fie de patron	A lucra... la negru A lucra pe secțiuni		Lumea ce re trăiește sub cerul liber	
Pentru păjin Durată... în piatră	A mîncă urîl Strîns legat	Indesată în sac Privită de dește	Ambalat la pomire Pe mâine!	Da de mîncare la pul			
A socoti precis Coborât din țările							
Dansator de samba A pune în temă							

## ISTORIOARE DE ODINIOARĂ Detașament de voluntari contra hoților



La mijlocul anului 1908, din cauza întetirii furturilor la căile ferate, Direcția Căilor ferate Sud-Vest a organizat detașamente de voluntari pentru paza ghideelor de bilete, patrimoniului feroviar și depozitelor de marfă. Au fost create două detașamente — la Kiev și Odesa, a cite 100 membri fiecare.

Detașamentele erau create, instruite și înarmate de către direcțiile locale ale poliției feroviare de jandarmi. Voluntarii erau aleși din numărul un-ter-ofițerilor celibatari în rezervă și împărțiți în echipe în frunte cu vagmiștri. Ultimii primeau 45 ruble pe lună, iar membrii de rînd — 30 ruble.

Străjerii beneficiau de toate drepturile funcționarilor feroviari. Armele lor erau puștile Mauser, pistoalele Nagan și săbiile. Expe-riența creării detașamentelor feroviare de voluntari s-a dovedit a fi reușită și Direcția Căilor ferate Sud-Vest a decis să majoreze numărul lor. Această experiență se aplică și în prezent.



«Poate ne pricopsim cu ceva gustos»

Studiu fotografic: Iurie KOZLOV