



# FEROVIARII Moldovei



N 17 (5779) 7 mai 2014

Ziarul apare din 1 mai 1941

## Fir de legătură între timpuri

### Stimați feroviar, dragi veterani!

Din numele Administrației Întreprinderii de Stat «Calea Ferată din Moldova» și Sindicatului feroviarilor din Moldova vă adresăm cordiale felicitări cu ocazia Zilei Victoriei.

9 Mai este cu adevărat sărbătoarea întregului popor. În această zi senină îi pomenim pe toți cei ce au parcurs groaznică perioadă tragică pentru țara noastră. Luna mai a anului 1945 se cufundă tot mai mult în noianul istoriei... Or, amintirea despre fapta nemuritoare de eroism a feroviarilor în anii Marelui război pentru apărarea Patriei va dăinui veșnic!

Vă dorim dumneavoastră și familiilor multă sănătate, fericire, speranțe de bine, bunăstare și viață lungă!

**Serghei TOMȘA,**  
director general interimar  
al ÎS «Calea Ferată din Moldova»

**Serghei LOGVINENCO,**  
vicepreședinte al Sindicatului  
feroviarilor din Moldova

## Felicitări cu ocazia Zilei Victoriei!

### ● ÎN COLECTIVELE DE MUNCĂ

## Secția linii nr.3: cel mai lung sector, resurse umane calificate

**Din cele șase secții linii ale Magistralei moldovenești cel mai lung sector de cale ferată îl are în subordinea sa întreprinderea de profil de la Basarabeasca, condusă de Feroviarul de onoare Ivan Koinak, decorat cu medalia «Meritul Civic». Lungimea traseului principal de aici constituie 379,7 km, a liniilor de stație — 152,9 km.**

**C**ollectivul secției, care numără 546 angajați, dintre care 280 montatori linii, 41 brigadieri, 17 maștri-picheri, îngrijește trei sectoare principale de traseu: Bender—Basarabeasca, Basarabeasca—Abacia—Reni și Basarabeasca—Cahul—Giurgiulești. În trei luni planul la indicatorul de bază — punctaj — a fost îndeplinit cu 145 procente: 88 puncte în locul celor 160 admise. Numărul cadrelor de conducere și a specialiștilor din secție este de 36 persoane.

Zile numărate despart feroviarul de examenul profesional tradițional — revizia de

primăvară cu comisia a magistralei. La fel ca și anii trecuți, colectivul secției linii nr.3, gestionat cu multă iscusință de Ivan Koinak, conducător experimentat și un veritabil profesionist, s-a pregătit în modul cel mai serios de acest eveniment. Timp de trei săptămâni a avut loc examinarea generală detaliată cu comisia a liniei de cale ferată, terasamentului și construcțiilor feroviare. S-au inspectat în total peste 121 km de linii și s-au depistat peste 500 defecte.

Deoarece nu sînt înlocuite la timp traversele defecte, focarele de putregai pe linii sînt iminente. Se atestă un imens deficit de traverse. Este la fel imposibil a menține în stare tehnică bună macazurile: din lipsă de bare de manevrare ele nu pot fi înlocuite la timp. Pentru rărirea putregaiului pe traseul principal sînt necesare 20,9 mii traverse, pe liniile din stație — 12,8 mii traverse. 1367 km de linii necesită reparație capitală.

De la începutul anului s-au executat lucrări de rărire a putregaiului, schimbare singulară a traverselor în procesul de îngrijire curentă a liniei, reparație cu ridicare pe 0,150 km de linii la st. Basarabeasca, s-a încheiat reparația cu ridicare la km 178 și 181 ai liniei curente Ciadir-Lunga—Chiriutnea. Pînă pe 1 mai muncitorii secției linii nr.3 au pozat în total 5111 traverse.

Pentru perioada de primăvară-vară se preconizează: reparația capitală a 9,2 km de linii, reparația cu ridicare a 2,5 km, înlocuirea cu altele noi a 9 seturi de bare de manevrare a macazurilor, înlocuirea cu șine la mina a doua pe un segment de 1,6 km, reparația capitală a pasajelor de nivel și pardoselilor de pasaj. Picherii de la Basarabeasca în comun cu SML-130 au planificat reparația capitală a liniei la km 73 al tronsonului largara—Prut.

Continuitatea ciclului de activitate al picherilor secției linii nr.3 este asigurată cu succes prin atitudinea conștiințioasă față de munca fizică grea, prin eforturi și străduință maximă de echipa unită a specialiștilor de aici. Administrația secției monitorizează eficient activitatea maștrilor-picheri și a brigadierilor linii la districte și sectoare. Colectivul de aici este ocupat la îngrijirea curentă a liniilor, executarea lucrărilor primordiale de asigurare a securității circulației trenurilor.

Administrația secției linii Basarabeasca pledează pentru îmbunătățirea aprovizionării cu materialele necesare ale suprastructurii liniei, ceea ce va stimula, încontestabil, munca grea a picherilor.

**Liliana NICHIFOROV**



## Aici cunosc prețul fiecărei traverse

**Colectivul secției linii Ocnîța muncește în condițiile insuficienței acute de materiale pentru suprastructura liniei. Or, aceasta nu scade responsabilitatea pentru asigurarea securității circulației pe sectorul din subordine. Atenția principală este concentrată pe supravegherea permanentă a stării șinelor și traverselor. Toate materialele primite în mod centralizat sînt folosite imediat la rărirea focarelor de putregai pe cele mai vulnerabile segmente, care prezintă pericol.**

**A**nume la executarea unor asemenea lucrări i-am surprins în ziua respectivă pe membrii echipelor districtului nr.3, conduse de Andrei Crivoi, Alexei Mironov și Petru Cerepinschii. Concentrîndu-se în zona de intrare cu macazuri a parcului Noua-Suliță al stației nodului feroviar, ei se căzneau să sustragă de sub macazuri barele putrede și să monteze în locul lor altele noi, cu miros proaspăt. Serviciul linii, care monitorizează cu strictete distribuția și folosirea materialelor, le-a permis să folosească din rezervă un set de 43 bare noi.

— Decizia este una foarte corectă, deoarece schimbarea barelor de manevrare nu mai putea fi tărăgănată, — a explicat brigadierul Andrei Crivoi. — În această zonă cu macazuri se află cocoșa de manevrare. Zilnic aici are loc descompunerea marfărilor și macazurile sînt exploatate la maximum. Pentru ziua de azi este programată pozarea a cel puțin 20 de bare — cîte două de fiecare montator linii, iar miine lucrarea va fi încheiată.

De remarcat, că districtul respectiv, condus de maistrul-picher Igor Gavinschii, este unul dintre cele mai bune în cadrul

ACTIVITATE COTIDIANĂ A PICHERILOR



secției linii nr.6. Pe sectorul din subordine, ce include o parte a liniilor din stație, liniile de tracțiune ale depoului locomotive de rulaș, linia curentă Ocnîța—Secureni pînă la km 160 și 300 metri de linii pe teritoriul ucrainean, se menține punctajul de 23-25 unități, planul fiind 100. În anul curent echipele au pozat în scop de rărire a putregaiului și traverse din beton armat, inclusiv cîte 20 de unități pe linia nr.2 și pe teritoriul locomotivărilor. Numărul traverselor de lemn deteriorate în focarele de putregai s-a redus de la nouă și opt pînă la șase și mai puțin.

Districtul nu duce lipsă de cadre, fluctuația lor s-a redus aproape la zero. Novicele angajat are la dispoziție două luni de probă, timp în care sînt testate calitățile sale profesionale. De aceea persoanele în timploatoare nu se rețin prea mult aici. Nucleul îl constituie picherii, care muncesc la linii de mulți ani. Peste 26 ani are la activ, bunăoară, montatorul linii Ion Mel-

nic, care în preajma Zilei feroviarului din anul trecut a fost premiat. Eugeniu Nedopaca, însă, s-a angajat la district acum doi ani, după satisfacerea serviciului militar. Or, a reușit deja să se adapteze în colectiv și se numără printre cei mai buni muncitori. Munceste cu trager de inimă și Veaceslav Cașneanu (posedă specialitatea inrudită de slinger, care-i permite să participe la descărcarea materialelor), Alexandru Snegur și alții. Iar Anatolie Plămădeală știe să minuiască de minune tirnăcopul, dar și să construiască cu măiestrie sobe din cărămidă, una din ele asigurînd iarna trecută cu căldură sediul picherilor din zona cocoșei.

**Vladimir SEVERNÎI**

**ÎN IMAGINE: picherii districtului muncesc la schimbarea barelor de manevrare**

Imagine de autor



● INTERVIU ACTUAL

# Starea liniei are prioritate

**Gospodăria linii este domeniul, de starea căruia depinde în cea mai mare parte soarta de mai departe a magistralei. Orice reforme vor fi zadarnice, dacă va lipsi o linie bună de cale ferată. De aceea picherii secțiilor liniei poartă pe umerii lor o imensă responsabilitate pentru întreținerea acestora în conformitate cu cerințele securității circulației.**

**Despre felul, în care fac față acestei sarcini picherii bălteni, despre problemele, cu care se confruntă în activitatea cotidiană a relatat corespondentului nostru șeful secției liniei nr.5 Alexei Cruglii.**

— **Dle Cruglii, situația creată în prezent la întreprinderea, pe care o conduceți, nu diferă prea mult de cea a altor secții linii ale căii ferate: lipsă acută de materiale, numeroase focare de putregai al traverselor. Totuși, datele vagonului de măsurat linia, care a parcurs-o de curind, demonstrează, că punctajul se menține la nivelul convenit...**

— Într-adevăr, în ianuarie el a constituit, bunăoară, 40 unități, în februarie — 56 unități, planul fiind 110. Nu s-au admis sectoare în stare nesatisfăcătoare. Acest aspect este foarte important, deoarece partea de nord a magistralei constituie una din verigile principale pentru traficul de marfă și călători. Se munceste din greu, picherii noștri depun eforturi considerabile pentru obținerea unor astfel de indicatori. Munca lor este una istovitoare. Din cauze obiective deseori nu este motivată. Or, noi reușim a păstra la districte un nucleu de cadre sănătos, capabil să îndeplinească sarcinile propuse. La menținerea entuziasmului de muncă contribuie în mare măsură înlăturarea lunare ale administrației, specialiștilor principali, comitetului sindical al secției cu colectivele districtelor și echipelor. Desfășurăm munca explicativă, ascultăm opiniile și propunerile, discutăm în comun rezervele. Astfel oamenii conștientizează problemele, cu care se confruntă în prezent calea ferată, se străduie să facă tot ce le stă în puteri pentru a redresa situația.

Din lipsă acută de materiale picherii se văd nevoiți să aplice o tactică specială pentru a menține linia în starea convenită. E vorba de verificarea permanentă serioasă a stării șinelor și traverselor. În cazul depistării unor abateri se întreprind acțiuni cu caracter operativ. Maiștrii-picheri și



maiștrii-picheri superiori dispun de normative, dar ei le aplică astfel încât să poată acorda atenția principală locurilor vulnerabile. Anume acolo are loc, în primul rând, rărirea focarelor de putregai cu ajutorul traverselor, care se pun la dispoziție. Anul trecut au fost pozate aproape 5100 traverse. Această lucrare importantă continuă și în prezent, pe măsura aprovizionării cu materiale. Lipsesc, din păcate, și materialele de fixare.

O altă problemă este uzura șinelor la curbele cu rază mică. Cum ar putea fi acestea înlocuite, dacă de mult timp nu s-au mai procurat șine noi?

În asemenea condiții se mizează pe unica rezervă internă accesibilă: reparația șinelor. Demontăm șinele pe sectoarele drepte, unde nu există uzură orizontală, și le pozăm la curbe, iar pe cele de la curbe — pe sectoarele drepte. În luna martie s-a aplicat o asemenea rotație pe sectorul Cobilneș—Șoldănești. Firește, soluția este una temporară, însă pe viitor va fi imposibilă reparația fără șine noi. Or, acestea sînt foarte costisitoare.

— **La calea ferată se preconizează infaptuirea unor reforme serioase, menite să îmbunătățească semnificativ aprovizionarea cu materiale din suprastructura liniei cu suportul organizațiilor financiare internaționale. Dacă aceasta se va întâmpla cu adevărat în viitorul apropiat și va exista numărul necesar de traverse, dar și de șine, de cât timp va fi nevoie, în opinia dumneavoastră, pentru a lichida toate focarele de putregai pe sectorul din subordinea secției?**

— Întrebarea este foarte serioasă. Pe sectorul de linie al secției noastre există circa 100 mii traverse de lemn deteriorate numai pe traseul principal, iar împreună cu

liniile din stații — aproape de două ori mai mult. Cît privește posibilitățile potențialului uman existent, sîntem în stare să facem față realmente unui volum anual de pozare de 5-7 mii traverse. Acum să calculăm. Pentru înlocuirea tuturor traverselor deteriorate într-un asemenea ritm va fi nevoie de 15-20 de ani. Între timp se vor deteriora traversele, care în prezent sînt considerate bune. O asemenea situație se atestă la întreaga magistrală.

— **Să înțelegem, că s-a creat un cerc vicios, din care nu există ieșire?**

— Ba deloc. Soluția există și ea constă în sporirea randamentului muncii în procesul de înlocuire a traverselor. Reușim să antrenăm unele rezerve. Pentru a imprima mai multă eficiență muncii montatorilor liniei, încercăm să transportăm traversele noi din beton armat de la întreprinderea de producere a acestora direct la locul pozării, descărcându-le cu macaraua. Deoarece traversele sînt foarte grele, în procesul de pozare se aplică metoda de grup. La executarea lucrărilor mai voluminoase deseori districtele învecinate își unesc eforturile. Totuși, din cauza lipsei mijloacelor de mecanizare majoritatea lucrărilor tehnologice se execută manual. Un alt factor negativ este numărul comparativ mic al angajaților din cadrul echipelor. Uneori lipsește combustibilul pentru mijloacele de transport auto, care ar putea transporta operativ muncitorii pe linie. În atare situație unica soluție justă în lupta de lichidare masivă a focarelor de putregai al traverselor, firește, în condițiile aprovizionării bune cu materiale, este intensificarea reparațiilor capitale. Atît pe traseul principal, cît și pe liniile de recepție-expediere. Anume asamblarea centralizată a panourilor liniei și folosirea macaralelor puternice de pozare oferă posibilități de sporire semnificativă a randamentului muncii la operațiunile de pozare. Din păcate, la magistrala noastră acest aspect este deocamdată fragil. Anul trecut pe sectorul nostru s-a reparat capital un segment mic de linie. Pentru anul curent s-au planificat 1,6 km — la kilometrii 56, 57 și 58 ai direcției Ungheni, dar și aceasta — cu condiția că vor exista șine...

— **Din cîte știu, pe sectorul din subordinea secției se infaptuiește un anumit volum de muncă la îngrijirea construcțiilor feroviare: injectarea cu ciment lichid a suporturilor din piatră ale podurilor, curățarea sistemelor de evacuare a apelor, șurparea pietrelor ce amenință să cadă. Însă și aici s-au acumulat destule probleme, ce nu pot fi soluționate atît de ușor, deoarece majoritatea construcțiilor sînt vechi. Să ne referim, bunăoară, la starea tunelului feroviar de lângă Mateuți...**

— Starea tunelului cu lungimea de 150 metri, construit în anul 1893, într-adevăr trezește neliniște. Sub influența factorilor climaterici are loc procesul treptat de distrugere. Apa ce pătrunde în interior îngheață iarna și slăbește zidul din piatră, formînd fisuri, goluri. S-au înregistrat cazuri de cădere a pietrelor, mai ales acolo unde au ieșit din perete deja la cîteva centimetri. Trebuie întreprinse acțiuni urgente. Or, consecințele deteriorării ar putea afecta serios circulația trenurilor. Această circumstanță este bine cunoscută la calea ferată. S-au planificat lucrări de investigare în zona tunelului, rezultatele cărora vor fi puse la baza adoptării unor decizii tehnice optime.

— **Odată ce veni vorba despre construcțiile feroviare, pe sector există și un exemplu bun, ce însuflă speranță. Deja în vara anului acesta pe linia curentă Ghindești—Țira va apărea un pod nou de cale ferată, construcția căruia se efectuează conform standardelor europene...**

— Acest pod cu patru deschideri și lungimea totală de 77 metri îl va înlocui pe cel vechi, sub care trece traseul auto reconstruit de importanță națională Orhei—Sorooca. Construcția acestuia în cadrul programului internațional «Compact», finanțat de guvernul SUA, este efectuată de compania turcă ONUR. Deoarece noul pod va fi amplasat ceva mai într-o parte, urmează a fi strămutată și linia de cale ferată. Imediat ce va fi pregătit terasamentul, vor începe lucrările de pozare cel mai probabil muncitorii SML-294 Răuțel în comun cu picherii secției noastre.

— **Ași vrea să cred, că problemele, cu care se confruntă în prezent picherii secției, căii ferate în ansamblu, sînt temporare și mai devreme ori mai tîrziu, cu suportul respectiv, vor interveni schimbări spre bine în ce privește întreținerea gospodăriei liniei, a construcțiilor feroviare.**

— Sperăm și noi. Muncim în numele acestui scop, conștientizînd adevărul, că o linie bună de cale ferată constituie garanția securității circulației trenurilor și, în ultimă instanță, a condițiilor activității stabile a magistralei.

A dialogat  
 Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: șeful secției liniei nr.5  
 Alexei Cruglii

Imagine: Iurie KOZLOV

● ÎN COLECTIVELE DE MUNCĂ

## «Ochiurile» necesită operativitate

**Colectivul de muncă al SML-130 de la st. Basarabesca, condus de Victor Podgurskii, specialist cu vechime în muncă de 19 ani în domeniul feroviar, depune eforturi maxime pentru executarea fără întîrziere și calitativă a tuturor lucrărilor de pregătire către traficul de primăvară-vară. La inițiativa administrației, în cadrul acestui program la întreprindere a activat o comisie pentru depistarea neregulilor și obiectivelor în toate subdiviziunile structurale ale SML-130.**

În urma rezultatelor activității comisiei au fost elaborate acțiuni de înlăturare a lacunelor. Angajații responsabili de la întreprindere au și purces imediat la realizarea acțiunilor trasate.

Un suport semnificativ în procesul îndeplinirii cu succes a acestora au devenit rezultatele pozitive ale activității întreprinderii în primele luni ale anului curent.

Astfel, bunăoară, primul trimestru din 2014 a fost unul reușit pentru colectivul SML-130. În trei luni au sosit 20 vagoane cu traverse din beton armat. Volumul materialelor pentru suprastructura liniei, furnizate în acest an, s-a majorat considerabil. Aceasta a permis membrilor

colectivului să sporească volumul lucrărilor de asamblare a panourilor liniei. În primul trimestru aici au fost asamblate 2288 metri liniari panou de linie, 2063 dintre care sînt meniți pentru linia curentă largara—Prut, iar 225 metri — pentru tronsonul Cimișlia—Zloți. Dacă furnizarea materialelor din suprastructura liniei nu se va diminua, colectivul va reuși să-și îndeplinească obiectivele.

Paralel cu munca de asamblare a panourilor, în cadrul stației mașini de linie este în toi reparația și renovarea mașinilor și mecanismelor. Mecanicii au sarcina de a pregăti integral tehnica pînă la demararea lucrărilor de reparație capitală a liniei.

Sub conducerea mecanicului-șef Gordei Seleznirov muncesc cu multă abnegație mecanicii-mașiniști A. Suhin, E. Popușoi, I. Anghel. Face față destul de bine reparațiilor echipa mecanicilor mașinii de marca VPO-3000: ei au pregătit deja practic agregatul pentru a-l folosi în timpul «ochiurilor». Muncitorii întreprinderii sînt cointeresați să exploateze calitativ mecanismele reparate, ceea ce va permite asigurarea operativității lucrărilor pe parcursul «ochiurilor».

Liliana NICHIFOROV

## Locomotivarii fac față sarcinilor

**Locomotivarii Magistralei moldovenesti au îndeplinit cu 112,4 procente planul de transportare a încărcăturilor în primul trimestru al anului curent. S-a diminuat numărul locomotivelor defectate, nu s-a admis supraconsum de combustibil și lubrifianți.**

A muncit destul de bine, printre altele, colectivul depoului nr.4 Bălți, care asigură cu material de tracțiune sectorul de nord al magistralei. Echipa de conducere a întreprinderii în frunte cu șeful Anatolie Eșan depune eforturi conjugate la mobilizarea angajaților, care trebuie să asigure îngrijirea tehnică calitativă a locomotivelor, lansarea fără întîrziere în cursă și pentru lucrările de manevră a materialului rulant, exploatarea acestuia în regim necesar.

De rînd cu toate acestea, în hala de producere a depoului continuă reparația planificată tip 3 a secției «A» a locomotivei magistrale 2TA10L 1225. Lucrările sînt executate de o echipă alcătuită din muncitorii de diverse specialități — de la lăcătuși pentru mecanismele de rulare, electricieni pînă la motoristi. Este practicat consolidarea cu plasmă a osiilor montate, ce sporește durabilitatea și rezistența la uzură a buzelor de bandaj la curbe.

Vladimir SEVERNÎI



# ÎN NUMELE PĂCII NU UITA RĂZBOIUL

**Aproape șaptezeci de ani s-au scurs de la terminarea celui de-al doilea război mondial, dar importanta lecție, deja a cîta oară oferită de istorie omenirii, dăinuiește în memoria poporului. Această memorie este necesară celor vii — în numele păcii, în numele valorilor sacre, pentru care și-au jertfit viețile cei ce zac în numeroasele morminte de pe fostele cîmpuri de luptă, la cimitirele din sate și orașe. În preajma Zilei de 9 Mai corespondentul nostru a dialogat cu Mihail Eșan, președinte al Consiliului veteranilor nodului feroviar Bălți, și i-a solicitat povestirea, despre cum vor marca aniversarea Marii Victoriei din acest an feroviarii, familiile lor și veteranii din localitate.**

— Cel de-al doilea război mondial, numit pe bună dreptate «pentru apărarea Patriei», a lăsat o urmă profundă în ținuturile bălțene, — povestește Mihail Eșan. — Imediat după eliberarea orașului nostru de ciuma fascistă nodul feroviar din localitate a fost supus unui distrugător atac aerian, în urma căruia și-au pierdut viața zeci de oameni, care organizau deplasarea spre front a eșaloanelor militare. Martorii oculari povesteau ulterior, că și în copaci zăceau cadavre. Rămășițele pămîntesti ale victimelor aceluia atac sîngeros au fost înhumate în două morminte frățești — pe teritoriul depoului de locomotive și în scuarul gării. La rugămintea Consiliului veteranilor colectivele întreprinderilor nodului feroviar au reconstruit monumentul ostașului-eliberator și obeliscul cu numele celor ucși fără nici o vină, care fuseseră instalate după război. La fel ca și anii trecuți, se vor aduna aici mături și copii pentru a depune flori vii, a se închina în semn de respect. Mai apoi vom merge în centrul orașului, la Memorialul gloriei militare, unde va avea loc mitingul consacrat Zilei de 9 Mai.

— **Din cite știu, pe timpuri numai la depoul de locomotive munceau cel puțin o sută de veterani de război și participanți la frontul de muncă, era mare numărul lor și la alte întreprinderi...**

— Într-adevăr, să ne amintim de N.Sapega, participant la asaltul Reihstagului, care a făcut parte din vestitul batalion al căpitanului L.Zincenco. Ori de starsinaua P.Coren, care a luptat în Spania contra colaboraștilor,



Imagine de autor

la Halhin-Gol și pe fronturile celui de-al doilea război mondial contra Germaniei fasciste. S-a remarcat ca și comandant curajos locotenentul M. Verihovskii. Din primele zile ale războiului a remorcat eșaloane militare sub gloanțele inamicului V. Nevzorov. Mai pot fi amintiți încă mulți alții, numai că inima se frînge de durere: majoritatea celor cu care am muncit cot la cot au urcat, din păcate, la ceruri, au plecat să nu se mai întoarcă. În prezent din cei 472 membri ai organizației noastre de veterani numai cinci sînt participanți la război. E vorba de Nicolae Cuzub, Anatolie Abașin, Vladimir Vladîșevskii, Anton Sevastian și Daniil Pcela. Anul trecut trei dintre ei au primit din partea Federației Ruse cite 1000 de lei în calitate de ajutor material, iar anul acesta Consiliul veteranilor a făcut un demers către ambasada acestei țări și vor beneficia de ajutorul respectiv încă doi participanți la război.

— **Nu sînt trecuți cu vederea, probabil, și alți veterani?**

— Am vrea să le acordăm toată atenția, astfel încît oamenii în etate, care au muncit toată viața, să nu ducă lipsă de nimic. Din păcate, starea societății noastre i-a transformat, de fapt, în cea mai vulnerabilă categorie a populației din republică. Bine că primăria municipiului și

calea ferată le mai oferă cite un mic ajutor material. S-a majorat pînă la 150 kilometri distanța, pe care foștii feroviarilor pot să călătorească gratuit cu trenurile diesel. Cele mai vulnerabile persoane primesc lunar de la primărie cite 500 lei, iar cei ce refuză banii beneficiază zilnic de mese de binefacere (bolnavii ținuiți la pat le primesc la domiciliu). Consiliul veteranilor găsește înțelegere din partea comitetului sindical al nodului feroviar, a conducătorilor întreprinderilor de aici, în particular, ai stației Bălți-Slobozia, depoului de locomotive. Ni s-a pus la dispoziție o încăpere separată, telefon, mobilier. Este asigurată abonarea la o serie de publicații periodice. Primitiv gratuit «Feroviarul Moldovei» în două limbi, avem posibilitatea de a fi mereu la curent cu activitatea magistralei, de a publica în paginile ziarului felicitări cu ocazia jubileelor, condoleanțe, pentru care facilităm multumim mult colectivului redacției. Ne-am dori mai multe bilete de tratament pentru pensionari la Centrul de recuperare al căii ferate.

— **Ce funcții are Consiliul veteranilor de la nodul feroviar?**

— El constituie acel centru, care în perioadele dificile devine un adevărat punct de sprijin pentru mulți oameni în etate. Vizitîndu-ne, ei își împărtășesc bucuriile și liniștea. Or, uneori este suficient un cuvînt de bine, o simplă consolare pentru ca pe fața tristă a vîrstnicilor să apară zîmbetul. Oferim asistență juridică în soluționarea unor probleme, expediind în scris demersurile respective în adresa autorităților publice din oraș. Vizităm persoanele grav bolnave la domiciliu și la spital. S-ar putea face mult mai mult, însă după lichidarea fundației de caritate, care exista anterior grație mijloacelor transferate de primărie și calea ferată, posibilitățile s-au diminuat semnificativ. Consiliul nostru este unul eficient, din el fac parte, de rînd cu mine, L. Stakanova, V. Bugaievskiaia, V. Ocolot, I. Sfirnei, V. Șașurin.

În încheiere vreau să felicit din numele Consiliului și al meu personal toți veteranii de război și participanții la frontul de muncă cu ocazia aniversării Victoriei! Ne închinăm adînc în fața dumneavoastră pentru tot ceea ce ați făcut pentru noi!

**A dialogat  
Vladimir DOBREANSCHI**

**ÎN IMAGINE: președintele Consiliului veteranilor nodului feroviar Mihail Eșan**

## «De n-ar fi fost război»

**F**ără război aerul a devenit mai curat pentru toți locuitorii acestui pămînt. Cît de frumos colorează anotimpurile anului natura ce ne înconjoară: primăvara și vara — în verde de smarald și auriu spicelor, toamna — purpuriu, iarna — povestea feierică a zăpezii, cînd întîmpinăm și anul următor!

Păcat, mare păcat, că și iau rămas bun de la această natură minunată, de la viața tot mai multă și mai multă dintre cei ce au cucerit-o cu prețul sănătății lor și al vieții camarazilor de armă, rămași să zacă pe cîmpurile de luptă.

Parcă mai ieri în listele Consiliului veteranilor transportului feroviar de la st.Basarabeasca erau 11 veterani ai Marelui război pentru apărarea Patriei și 5 participanți la activitatea din spatele frontului. Astăzi, din păcate, printre cei vii sînt doar trei veterani de război — Ivan Bondarev, Egor Rubțov, Trofim Kiriușenco, și o participantă la activitatea din spatele frontului — Melania Lavrova. Tot mai des numele veteranilor din listă sînt luate în chenar negru...

Pe timpuri, cînd erau în viață mai mulți veterani de război, marcăm sărbătoarea Victoriei în cadrul Consiliului veteranilor, invităm conducătorii întreprinderilor nodului feroviar, pe comisarul militar din localitate, prezentăm concerte alături de elevii școlii și liceeni, invităm văduvele veteranilor

**Doar un an ne desparte de cea de-a 70-ea aniversare a Victoriei asupra fascismului. Ce plăcere și liniște sufletească e a trăi fără sunetele înspăimîntătoare ale războiului: canonada tunurilor, țacănitul mitralierelor și automatelor, bombardamentele aviatice și exploziile bombelor. Cît de ușor este a respira aerul neintoxicat de praful de pușcă și norii de fum ai exploziilor.**



decedați. În prezent vizităm veteranii la domiciliu.

În orașul nostru desfășoară o activitate intensă cu veteranii războiului Centrul de tineret, condus de Andrei Țurcan. Tinerii fac rost de bani și editează un ziar, vizitează veteranii la domiciliu, oferindu-le mici ajutoare — cite 150-200 lei. Liceenii le povestesc veteranilor despre succesele lor, ascultă cele relatate de ei, iar apoi publică în paginile ziarului amintirile foștilor combatanți. În plus, elevii participanți la activitatea Centrului iau cuvîntul la orele de bărbăție, reevocînd povestirile veteranilor pentru cei de-o vîrstă.

Și noi, membrii Consiliului veteranilor, căutăm mijloace pentru

a oferi cadouri, ajutor material veteranilor, de rînd cu felicitările verbale. Toți veteranii primesc ziarul departamental al căii ferate. Ei îl așteaptă cu nerăbdare.

Consiliul veteranilor transportului feroviar de la st.Basarabeasca felicită toți veteranii cu ocazia aniversării a 69-a a Victoriei asupra fascismului, dorindu-le sănătate, viață lungă! Tuturor participanților la război le oferim buchete de flori pentru Biruinta, ce ne-au adus-o, pentru posibilitatea de a trăi, a iubi, a munci!

**Lidia VOLOȘCIUK,  
președinte al Consiliului  
veteranilor transportului  
feroviar de la  
st.Basarabeasca**

## FELICITĂRI!



Administrația și comitetul sindical ale secției Chișinău alimentare cu energie electrică îi felicită cu ocazia JUBILEULUI pe **Alexandru ZAZIUC**, șofer la rețelele electrice zonale Chișinău, și **Vsevolod POPOV**, electromontor la sectorul reparație-revizie.

*Vă dorim s-aveți de toate,  
Să trăiți nestingherit.  
S-aveți multă sănătate,  
Să fiți veșnic fericiți!*  
Îngerii să vă vegheze  
Viața pe care-o trăiți.  
Mintea să v-o lumineze  
Întru mulți ani fericiți!

Administrația și comitetul sindical ale secției Chișinău alimentare cu energie electrică îi felicită de ziua nașterii pe colegii-omagiați: **Vasile CARP**, **Vladimir PEREGUDA**, **Ion BUTNARI**, **Valentina BOICO**, **Cristina DOLOȘCAN**.

*O viață lungă să trăiți  
Cu multă demnitate.  
S-aveți mereu doar bucurii,  
Succese mari în toate!  
Norocul, fericirea  
Să nu vă părăsească.  
Iar pacea și iubirea  
Mereu să vă-nsoțească!*

Administrația și comitetul sindical al Trenului poduri nr.1 vin cu felicitări de ziua nașterii către **Iurie GHEREG**, montator de linii, și **Ion DRAGAN**, excavatorist.

*De zîmbet vă dorim să fie fața  
plină,  
Pe drumul vieții s-aveți  
mereu lumină.*

*În inimă să crească sămîntă  
de iubire.  
Mulți ani și multă, multă  
fericire!*

Administrația și comitetul sindical din cadrul Trenului poduri nr.1 îi felicită de JUBILEU pe **Nina ANDROSOVA**, inginer principal, și **Vasile MOGILDEA**, betonist.

*Natura-ntreagă azi vă felicită,  
Și flori, și soare — toate  
să primiți!*  
*Noi vă dorim o viață fericită  
Și visurile dragi să le-impliniți!  
Mulți ani cu noroc!*

Colectivul sectorului nr.2 Ungheni alimentare cu energie electrică o felicită cu ocazia zilei de naștere pe **Galina CVASIUC**, inspector resurse umane în secția nr.1 alimentare cu energie electrică.

— Vă felicităm din suflet cu ocazia zilei de naștere. Vă dorim o dispoziție minunată, fericire, multă sănătate.

Să vă însoțească mereu succesul! Să aveți întotdeauna în preajmă prieteni fideli și parteneri de încredere! Să vă bucurați toată viața de dragostea și respectul rudelor și prietenilor, precum și colegilor.

Colectivul și comitetul sindical ale Școlii tehnice feroviare Basarabeasca adresează cordiale felicitări cu ocazia zilei de naștere **Verei EVCENKO**, dorindu-i zile senine de soare pline, sănătate, prosperare, longevitate.



● OMUL — ÎN PRIM PLAN

## TRIBUTUL DE ÎNCREDERE SE CERE ÎNDREPTĂȚIT

**La magistrala noastră a devenit deja o tradiție a menționa în preajma sărbătorii profesionale meritele de muncă ale celor mai buni angajați. S-a învrednicit de o asemenea onoare și Vitalie Vetriniuc, care la începutul lunii august a anului trecut a fost decorat cu insigna «Feroviar de onoare». Probabil, a meritat-o, deoarece activitatea de muncă, pe care o prestează în calitate de șef-adjunct responsabil de reparație al remizei vagoane Bălți, este foarte dificilă. În special acum, când s-a trasat un program serios de renovare a stocului vechi de vagoane de marfă.**

În condițiile deficitului de materiale, mijloace financiare nu e deloc ușor a organiza acest proces necesar. Or, tinărul conducător nu obișnuiește a ceda în fața greutăților. Cu atât mai mult, că există oameni, pe care se poate bizui la realizarea obiectivelor propuse. La sectorul reparații al întreprinderii s-a creat un nucleu de profesioniști adevărați, devotați cauzei. Ei nu sînt simpli executanți ai obligațiilor de serviciu, ci inovatori creativi, mereu în căutarea rezervelor.

Vitalie Vetriniuc vorbește despre ei cu mult respect, deoarece în comun au reușit să soluționeze numeroase probleme, menite să sporească randamentul muncii, calitatea reparației. Este vorba, în primul rînd, de implementarea tehnologiilor avansate, cu ajutorul cărora se efectuează lucrări de restaurare și confecționare a detaliilor necesare, astfel renunțîndu-se la serviciile costisitoare ale intermediarilor. În repetate rînduri a fost îndeplinit sarcini de o importanță deosebită pentru magistrală, precum, bunăoară, în aprilie 2012, cînd în toiul lucrărilor de reparație capitală s-a defectat pe neașteptate macaraua de pozare a SML-294. Defectul

mecanismului de rulare s-a dovedit a fi atât de serios, încît era necesară reparația la uzină și toată operațiunea ar fi luat mult timp și, desigur, mijloace. În acest moment și-a propus ajutorul un grup de vagonari bălteni, din care făcea parte și șeful-adjunct responsabil de reparație al remizei. Luînd o decizie tehnică neordinară, grupul a rezolvat cit se poate de bine problema ansamblului pivot-crapodină al boghiului macaralei. Apropo, pentru aceasta fiind stimulată printr-o dispoziție a directorului general al ÎS «Calea Ferată din Moldova».

Începutul anului curent nu este nici el simplu. S-au înapărit cerințele de exploatare a vagoanelor noastre peste hotare. În prezent reparația lor poate începe numai după o diagnosticare detaliată, efectuată de experți independenți de la institute de cercetări științifice. Împărtășind problemele, V. Vetriniuc a reiterat, că cea mai mare parte a materialului rulant supus reparațiilor capitale și de remiză e pe cale de a-și ieși din resursele de uzină, de aceea e dificil a face față noilor cerințe. Dar a adăugat imediat, că sarcinile trebuie îndeplinite, de aceea munca va fi și mai încredințată. Reparatarii de la in-



treprindere sînt pregătiți să-i facă față.

Încrederea în forțele proprii este o calitate, pe care o posedă nu oricine în aceste vremuri grele. Tinărul conducător o are. Domeniul vagoane s-a implantat în anul 1990 atît de temeinic în viața sa, încît nu-și imaginează existența fără el. Deși anterior se pregătea să devină mișcărist. Întimplarea a făcut, însă, ca absolventul colegiului de transport feroviar să nu găsească un loc vacant de mișcărist la stația nodului feroviar Bălți-Slobozia. Atunci a decis să schimbe radical destinul și s-a angajat la remiza vagoane nr.3. Astăzi, după atîtea ani, nu regretă deloc cele întîmplate. Or, nimerise într-un veritabil mediu muncitoresc, în care putea să demonstreze inițiativă, să-și aplice forțele creatoare. A muncit mai întîi brigadier, apoi maistrul la sectorul asamblare, îmbinînd aproape un an în tura sa această funcție cu cea de recepționar de vagoane. Au urmat apoi posturile de maistru al sectorului roți-rolie, maistru superior-interimar. Concomitent și-a continuat studiile la Academia de transport și in-

formatică din Chișinău, secția cu frecvență redusă. Experiența și cunoștințele acumulate au fost remarcate și în anul 2000 Vitalie Vetriniuc este desemnat în funcția responsabilă, pe care o îndeplinește și în prezent.

Pentru activitatea de muncă prodigioasă tinărul conducător a fost premiat de șeful căii ferate cu un ceas personalizat. Distincția «Feroviar de onoare», de care s-a învrednicit vara trecută, a fost o nouă confirmare a importanței acelei activități, pe care o desfășoară zilnic împreună cu colegii, și un stimulent pentru a munci în continuare la fel de bine.

Vitalie Vetriniuc provine dintr-o dinastie de feroviar, la originea căreia s-a aflat bunicul, pe timpuri fochist de locomotivă cu abur, iar apoi — mecanic-secund de locomotivă diesel. Astăzi la depoul de locomotive continuă să muncească un văr și o verișoară a sa. Cot la cot cu el muncește soția și fiul.

Vladimir DOBREANSCHI

În imagine: «Feroviarul de onoare» Vitalie Vetriniuc

Imagine: Iurie KOZLOV

## ATENȚIE: concurs!

PCF invită toți copiii feroviarilor să participe la concursul pentru cel mai bun desen cu genericul «CULORILE COPILĂRIEI»

**Regulamentul concursului pentru cel mai bun desen dedicat Zilei internaționale a ocrotirii copiilor — 1 iunie — cu genericul Desenează copii feroviarilor — «CULORILE COPILĂRIEI»**

Ediția I-a

**Moto:**

«Copilăria este inima tuturor vîrstelor» — Lucian Blaga.

**Organizator:**

Palatul de cultură al feroviarilor.

**Scopul concursului:**

— valorificarea potențialului creator al copiilor în domeniul desenului, picturii și colajului;

— educarea atitudinii respectului și mîndriei față de profesia de feroviar a părinților — angajați ai ÎS «Calea Ferată din Moldova»;

— stimularea creativității copiilor, dezvoltarea gîndirii independente și imaginației.

**Participanții concursului:**

— copiii colaboratorilor ÎS «Calea Ferată din Moldova». Concursul se desfășoară pe 2 categorii de vîrstă: I — 5-9 ani; II — 10-14 ani.

**Timpul și locul desfășurării concursului:**

— concursul pentru cel mai bun desen va avea loc pe 1 iunie 2014 în incinta Palatului de cultură al feroviarilor în cadrul sărbătorii Zilei internaționale a ocrotirii copiilor.

**Condițiile de participare:**

— dimensiunea lucrărilor — A4;

— tehnica îndeplinirii lucrării — la alegere;

— lucrările vor fi expediate însoțite de Anexa-formular de înscriere la concurs;

— termenul-limită de expediere a lucrărilor — pînă pe 28 mai 2014, pe adresa:

**mun. Chișinău, str. Decebal, 2 sau prin secția expediție a ÎS «Calea Ferată din Moldova», cu mențiunea — Palatul de cultură al feroviarilor, pentru Concursul «CULORILE COPILĂRIEI»;**

— lucrările prezentate la concurs nu se returnează.

**Aprecierea lucrărilor:**

— jurizarea concursului va avea loc pe 29-30 mai curent de către juriul de specialitate.

**Criterii de jurizare:**

— încadrare în temă;

— utilizare a întregului spațiu plastic;

— armonie cromatică;

— originalitate;

— aspect îngrijit.

Toate lucrările vor fi prezentate la vernisajul organizat la Palatul de cultură al feroviarilor.

Pentru fiecare categorie de vîrstă se vor acorda premiile I, II, III, mențiuni și diplome. Rezultatele concursului vor fi anunțate în cadrul sărbătorii din 1 iunie 2014.

**Telefon de contact: 022-83-29-57 — Palatul de cultură al feroviarilor.**

**Aurelia HÎNCU,**

director al PCF

**În formularul de înscriere pentru participare la concursul pentru cel mai bun desen «CULORILE COPILĂRIEI», anul 2014, e necesar de a indica numele și prenumele copilului, vîrsta și titlul lucrării.**

**Lucrarea va purta pe verso inscripțiile:**

— stația feroviară a CFM;

— numele și prenumele copilului;

— vîrsta;

— titlul lucrării;

— semnătura participantului la concurs.

### INVITAȚIE LA CONCERT



10 mai 2014, ora 12.00

**Palatul de cultură al feroviarilor VĂ INVITĂ la concertul studioului muzical pentru copii,**

**conducător artistic — Saveliu COJOCARU,**

**cu prilejul lansării albumului muzical «Crede-n steaua ta».**

Intrare liberă

## Au deviat de la normă...

**Bărbatul, ce nu simte frigul**

Devide Blayn mai are mult pînă a fi ca și olandezul Vim Hoff, care deloc nu simte frigul. Totuși, organismul său nu suferă de frig chiar și în cele mai extreme condiții. Bunăoară, el a escaladat în repetate rînduri munții purtînd doar chiloți, ori a stat întins pe gheață timp îndelungat.

În urma testelor efectuate de medici se constata, că organismul său nu suferea nici un fel de schimbări. El ca și cum nu reacționează la frig.

Oamenii de știință nu pot explica fenomenul, iar Vim Hoff continuă să uluiască oamenii, viețuind normal în condiții, care ar avea consecințe fatale pentru oricare alt om.

**Tinăra, ce poate minca doar Tic Tac**

Fata nu are nici o deviere psihică, și consumă aceste drajeuri de nevoie. Pur

și simplu ea nu poate minca nimic altceva. Din careva motive inexplicabile Natalie Koupper, o tinăra de 17 ani, poate consuma în alimentație numai Tic Tac, pentru că stomacul ei acceptă doar aceste drajeuri. Toate celelalte produse alimentare îi provoacă dureri și practic sînt respinse imediat de organism. Medicii au găsit o altă metodă: o hrănesc prin tub cu un concentrat nutritiv special.

Colectivul serviciului finanțe al ÎS «Calea Ferată din Moldova» exprimă sincere condoleanțe șefului-adjunct al serviciului finanțe Valentina Protasevici în legătură cu decesul prematur al

**MAMEI**

Fie-i țărina ușoară.

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică exprimă sincere condoleanțe Valentinei Protasevici, șef-adjunct al serviciului finanțe, în legătură cu moartea prematură a

**MAMEI**

Dumnezeu s-o odihnească în pace.