



FEROVIARII

Moldovei



N 21-22 (5783-5784) 28 mai 2014

Ziarul apare din 1 mai 1941

Mai multă responsabilitate și spirit întreprinzător

**REVIZIA CU COMISIA.
PRIMĂVARA-2014**

Pe 23 mai curent la Magistrala moldovenească s-a încheiat revizia de primăvară cu comisia. Membrii acesteia în frunte cu directorul general interimar al ÎS «Calea Ferată din Moldova» Serghei TOMSA a verificat gradul de pregătire al subdiviziunilor nodurilor feroviare Basarabeasca, Bender și Chișinău pentru traficul estival de marfă și călători.

În virtutea amplasării sale geografice sectorul de sud are o importanță foarte mare pentru magistrala noastră, deoarece, paralel cu asigurarea procesului de trafic local, oferă posibilități ample pentru participarea la proiectele internaționale de transportare a încărcăturilor de tranzit, în particular, a containerelor de mare tonaj și produselor petroliere. Or, pentru a pune în valoare toate avantajele acestor priorități, este necesar a păstra și dezvolta în modul respectiv infrastructura feroviară existentă.

Comisia în frunte cu Serghei Tomsa, director general interimar al ÎS «Calea Ferată din Moldova», a început verificarea gradului de pregătire a acesteia către traficul estival la nodul feroviar Basarabeasca, care asigură accesul direct spre orașul Galați din România, precum și spre porturile Reni și Giurgiulești. La fel ca și pe sectorul de nord, n-a fost trecut cu vederea nici un detaliu, ceea ce a permis evaluarea reală a situației create, care nu este deloc simplă în condițiile insuficienței acute de mijloace și materiale.

Revizia a demonstrat, că în pofida dificultăților bine cunoscute majoritatea colectivelor întreprinderilor și stațiilor din zonă au avut o atitudine destul de serioasă vizavi de pregătirile către această acțiune. A demonstrat-o chiar exemplul secției liniei nr.3, în subordinea căreia se află cel mai lung sector de cale ferată: numai traseul principal constituie aproape 380 kilometri. Nu e deloc simplu a asigura securitatea circulației trenurilor în condițiile deficitului acut de materiale ale suprastructurii liniei și numeroaselor focare de putregai al traverselor, însă colectivul, format din specialiști cu experiență, face față situației. Cel mai bine stau lucrurile la districtul maistrului-picher Dumitru Mitioгло, unde punctajul nu depășește 11-12 unități. Președintele comisiei a decis să-l stimuleze pe acest conducător sirguincios cu un premiu bănesc. Experiența avansată servește drept o bună orientare pentru alții, demonstrează ce



Comisia înainte de a demara revizia sectorului de sud



mult depinde de atitudinea personală față de muncă.

Picherii au de soluționat numeroase probleme. Una din cele mai importante vizează consolidarea în continuare a sectorului Giurgiulești—Cahul—Prut-2—

Prut-1—Iargara. Am parcurs un sector de linie, unde în procesul de reparație capitală, efectuat de picheri în comun cu SML-130, pe 5 kilometri sinele erau deja pozate pe traverse din beton armat. Astfel trebuie să fie cu tim-

pul întregul sector, însă deocamdată aici există limită de greutate pentru marfare, dar și de viteză. Sectorul are o importanță strategică mare, deoarece oferă agenților economici posibilitatea de a aduce în țară mărfuri fără

controale vamale suplimentare. O atenție sporită necesită de asemenea gospodăria liniei pe direcția Abaclia—Etulia, care asigură circulația mărfurilor din țara vecină Ucraina.

Din cauza conservării unor linii la o serie de stații este îngreuiat procesul de manevră, bunăoară, la Taraclia. În situația când se duce contul fiecărei traverse, situația respectivă trebuie soluționată, după cum a specificat Serghei Tomsa, în mod individual, adică se va interveni în primul rând acolo unde se înregistrează o creștere reală și stabilă a traficului de marfă. Alternativă deocamdată nu există.

Pe sectorul de sud s-a ameliorat activitatea de încărcare-descărcare, în special la stațiile Iargara, Vulcănești, Comrat. Principala rămâne, însă, traficul de tranzit. În promovarea acestuia o importanță tot mai mare capătă stația Giurgiulești. De aceea pe parcursul reviziei ea a beneficiat de atenție deosebită. Fluxul de încărcături este aici în permanentă creștere. În curând vor apare noi proiecte serioase, grație cărora acesta ar putea să sporească în continuare. Și dacă în prezent colectivul face față volumului mare de muncă, apoi în viitor ar putea să apară probleme. De aceea este necesar deja în prezent a începe ▶ 2-6



Mai multă responsabilitate

(Continuare. Începutul în pag.1)

rea în continuare a infrastructurii feroviare locale. Directorul general interimar Serghei Tomșa a atras atenția, printre altele, asupra necesității finalizării reconstrucției liniei nr.3 (ecartament european). Dacă din România vor sosi mai multe mărfuri anume pe acest ecartament, va fi imposibilă organizarea operațiunilor de manevră fără linia respectivă. În acest caz devine posibilă închirierea de la partea română a unei locomotive de manevre, iar șefii de manevră de la noi trebuie să fie pregătiți a munci în comun cu echipajul ei. Cheltuielile nu vor fi suportate de calea ferată, ci de agenții economici.

Există și un alt aspect. O parte a macazurilor stației sînt mutate manual, de aceea a fost abordată chestiunea creării la Giurgiu-lești a unui post modern de centralizare electrică. Elaborarea proiectului poate începe deja în prezent, astfel încît realizarea lui să devină posibilă imediat după finalizarea dezvoltării gospodăriei liniei. Demult a devenit stringentă construcția unei clădiri noi, care ar adăposti atît postul CE, cît și diverse servicii, amplasate astăzi în încăperi strîmte și vagoane adaptate. În viitor este posibilă lărgirea parcului de marfă.

În cadrul lucrărilor de procesare și transportare a încărcăturilor o verigă tehnologică importantă ar putea deveni stația Colibaș, situată pe direcția Cahul. În prezent aici există doar un vagonaș pentru impieगतul de mișcare și clădirea nefinisată a postului CE. Lucrările de construcție au fost stopate pînă la trecerea terenului în proprietatea stației, iar decizia în acest sens poate fi luată numai în urma unei dispoziții speciale a guvernului.

S-a mai discutat și următoarea chestiune. La stația Giurgiu-lești, în imediata apropiere a liniei de cale ferată într-un container adaptat se află un generator diesel, prevăzut pentru cazurile deconectării spontane a energiei electrice de la sursa centralizată. Atunci cînd vor începe să sosească încărcături cu gabarit special, amplasarea nu prea reușită a acestuia ar putea crea impedimente pentru circulație. Generatorul trebuie mutat în altă parte. În plus, s-a mai constatat, că deja o perioadă îndelungată nu există un specialist responsabil de exploatare.

S-a dispus transmiterea generatorului diesel din subordinea stației în cea a sectorului Vulcănești a secției alimentare cu energie electrică nr.2, ceea ce va permite îngrijirea tehnică competentă, conform cerințelor protecției sănătății și securității muncii a acestuia.

Comisia a acordat multă atenție și stației Etulia — altă verigă importantă de recepționare-predare a mărfurilor de tranzit, unde la fel ca și în cazul stației Giurgiu-lești, reprezentanții diverselor servicii își concentrează eforturile la realizarea sarcinilor comune. A fost remarcată, în particular, pregătirea destul de bună a locomotivărilor din localitate. Pe teritoriul, în hala postului de îngrijire tehnică a depoului de locomotive Basarabeasca domnește ordinea, în casa de odihnă a echipajelor de locomotivă sînt create toate condițiile pentru odihna bună a mecanicilor de locomotivă și mecanicilor-secunzi, ce remorchează trenurile. Este organizată evidența strictă a motorinei livrate, îngrijirea tehnică convenită a locomotivei de marca 2TÄ10L, exploatate pe sectorul Giurgiu-lești—Galați, precum și a locomotivei de manevre de la stație. În sfîrșit, constructorii au executat reparația demult promisă a încăperii impieगतilor de mișcare de la stația Etulia, biroul predare a fost dotat cu un calculator și un aparat de aer condiționat noi. Ar fi necesar ajutor la instalarea unui aparat de aer condiționat în odaia impieगतului de mișcare, montarea unor instalații bune de iluminat în blocul administra-



tiv-habitual. Trebuie reparate WC-ul și canalul de gaze.

În ce privește asigurarea securității circulației mult depinde de comportamentul și nivelul de pregătire al impieगतilor de mișcare. Verificînd cunoștințele specialiștilor, directorul general interimar Serghei Tomșa și revizorul principal pentru securitatea circulației Ilie Țurcan au vrut să afle, în primul rînd, despre acțiunile ce urmează a fi întreprinse în situații neordinare, de aceea întrebările adresate de ei au vizat anume acest aspect. Au susținut cu succes examenul, printre alții, impieगतii de serviciu de la stațiile Etulia, Comrat,

rea termenului de exploatare a clădirilor și construcțiilor între reparații. Din păcate, există probleme și la acest capitol. Vizitînd o stație sau alta, se întîmplă să vedem: într-un loc cade tencuiala, în altul s-a cojit vopseaua ferestrei, în al treilea podeaua abia se ține. Pe alocuri ușa nu e vopsită, apare putregaiul. Explicațiile șefilor de stații în atare cazuri sînt aceleași: lipsesc banii pentru întreținere. Are dreptate în acest sens, să zicem, conducătorul stației Zloti, unde pereții clădirii s-au lăsat, formînd fisuri, și e necesară intervenția constructo-



Giurgiu-lești, Chiriutnea, Cimișlia, halta de la km 111. Or, impieगतii de mișcare de la stațiile largara, Căinari și altele, care se aflau la panoul de dirijare în acea zi, vor trebui să mai muncească la perfecționarea cunoștințelor. Acesta e un semnal și pentru șefii stațiilor, care trebuie să perfecționeze instruirea tehnică a subalternilor, organizînd-o în spirit activ, invitînd la lecții maistrilor-picheri și electromecanicii SCB.

La stația Căinari a ieșit la iveală următoarea chestiune. În scopul economisirii cărbunelui folosit la încălzire, în fiecare iarnă ghișeul de marfă și bilete este transferat din clădirea gării în una din încăperile postului de centralizare electrică. Pînă aici nimic rău și s-ar părea, că o astfel de inițiativă trebuie salutăată, dacă n-ar exista un «dar». Acesta a fost expus de șeful serviciului semnalizare și comunicații Ivan Bariliuk. Orice post CE constituie un sediu de securitate, unde accesul persoanelor străine este interzis. Iar în cazul dat pasagerii, care doresc să cumpere bilete de tren, traversează... odaia impieगतului de mișcare, ceea ce constituie o încălcare gravă.

Pentru a exclude cheltuielile suplimentare o mare importanță capătă prelungi-

rilor. Or, după cum a demonstrat revizia, în unele cazuri mișcările sînt în stare să întreprindă acțiuni de sinistătător pentru îngrijirea clădirilor. Bunăoară, să vopsească ferestrele pe dinafară ca să nu putrezească, să văruiască pereții în încăperi etc. Acum un an la stația Vulcănești o firmă comercială a instalat geamuri noi, iar pervazurile acestora nu sînt finisate nici în prezent. Pentru a rezolva problema șeful stației putea face o comandă secției edificii civile, cu atît mai mult că în acea perioadă angajații ei tocmai reparau aici cazangeria, dar n-a făcut-o. Astăzi spuma de montare din jurul geamurilor putrezește, au de suferit și ferestrele, ceea ce ulterior va cauza cheltuieli suplimentare.

La halta de la km 208, de asupra ușii de la intrarea în clădire a început să cadă tencuiala din cauza ploilor și pentru a o fixa nu sînt necesare careva eforturi extraordinare. Ar fi suficiente mici cantități de ciment, nisip și niste miini dibace. Tot aici, pe teritoriul nu sînt retezați tufarii. Iar la ghișeul de marfă și bilete al stației Taraclia există altă problemă: șoarecii. Aceștea au fost otrăviți, dar soluția n-a fost tocmai cea mai potrivită, pentru că șoarecii și-au găsit sfîrșitul după pardoseala de

plastic a pereților și acum în încăpere domnește un miros insuportabil. Va trebui să fie scoasă pardoseala, iar aceasta presupune cheltuieli...

Există, însă, și exemple pozitive la îngrijirea clădirilor, teritoriului adiacent. O impresie bună a lăsat, de exemplu, ordinea de la stația Chiriutnea. Sala de așteptare a stației Ciadîr-Lunga mai păstrează și acum picturile murale frumoase, executate pe timpuri de un pictor din partea locului. **Or, cea mai bună atît pe sectorul de sud, cît și la magistrală în ansamblu, a fost declarată stația Comrat.** Acum vreo zece ani clădirea ei avea un aspect neatrăsător, pereți jerpeliți și podea din beton, acoperișul era spart. Constructorii fostei secții edificii civile nr.2 sub conducerea lui M. Maeruța și a adjunctului său V. Carabagi (actualmente inginer-șef al stației Basarabeasca) au făcut o adevărată minune. Pereții au fost înălțați cu vreo 60 centimetri și finisați cu materiale moderne, podeaua a fost acoperită cu plăci de ceramică. Iar meritul mișcăriștilor de aici este că mențin clădirea în starea cuvenită, astfel încît ea pare ca și nouă, deși a trecut ceva timp după reparația capitală. În odăi și pe teritoriul adiacent bine îngrijit cresc multe flori, tufari, pomi; aleile sînt asfaltate, există cale de acces pentru automobile.

Aspectul exterior al stațiilor formează imaginea căii ferate. În condiții favorabile el poate constitui un factor de atractivitate pentru investitori, agenții economici. În acest sens administrația căii ferate pune speranțe, în particular, pe stația Prut-2, care în perioada sovietică era un important post de transbordare. Aici s-au păstrat scheletul de beton al rampei, liniile de acces la ea.

Directorul general interimar Serghei Tomșa a menționat grupul de picheri în frunte cu maestrul superior de sector Petru Oglindă, maistrilor-picheri Mihail Căzacu și Ion Țicău, șeful sectorului silvic Alexandru Chiriluc, care au nimicit tufarii și copacii dintre liniile de cale ferată. Pentru ordinea din încăperi și de pe teritoriile stațiilor Prut-2 și Prut-1 au fost premiate muncitorele Iulia Baran și Natalia Bocirova.



și spirit întreprinzător

REVIZIA CU COMISIA.
PRIMĂVARA-2014

Au fost inspectate separat sediile centrale ale întreprinderilor nodului feroviar de sud, precum și stația, gara Basarabeasca. După o revizie detaliată a întregii infrastructuri și analiza minuțioasă a stării edificiilor de transport din subordinea nodului feroviar Basarabeasca, în cadrul sesiunii de totalizare directorul general interimar Serghei TOMȘA a expus concluziile vizavi de gradul de pregătire a acestora către traficul estival de marfă și călători.

Primăvara — perioadă a primenirilor

În procesul discutării rezultatelor cu șefii serviciilor, conducătorii întreprinderilor și organizațiilor sindicale de la nodul feroviar, conducătorul magistralei și-a expus impresiile privind pregătirea infrastructurii feroviare pentru asigurarea securității circulației și a securității muncii, îngrrijirea construcțiilor, instalațiilor, edificiilor tehnice și de serviciu, s-a referit la ne-regulile de întreținere a infrastructurii. La încheierea reviziei de primăvară va fi emis un document final, care va stabili termenele pentru lichidarea lacunelor.

Directorul general interimar Serghei Tomșa s-a arătat interesat de tot ce puteau să demonstreze conducătorii subdiviziunilor nodului feroviar drept mărturie, că au muncit cu elan la pregătirea către traficul estival de marfă și călători. În același timp nu i-au scăpat nici detaliile: «Scopul meu este de a vedea nu doar ceea ce este demonstrat în momentul reviziei, dar și de a controla ceea ce nu este expus vederii», a declarat la sedință Serghei Tomșa, adresându-se conducătorilor prezenți în sală.

Șeful magistralei n-a avut obiecții vizavi de pregătirea **SML-130** pentru traficul de vară, infrastructura este menținută aici în ordine bună. A fost expusă doar o chestiune de ordin tehnologic, ce vizează organizarea nu prea eficientă a «ochiurilor» pentru picheri: de ce SML-130 și secția liniei nr.3 reușesc să pozeze pe parcursul unui «ochi» cel mult 600-800 metri de linie în locul celor 1800 metri de odinioară? Situația trebuie clarificată, sporind eficiența muncii picherilor.

A fost apreciată pozitiv activitatea **remizei vagoane nr.4**. Ea reprezintă în fond o veritabilă uzină de reparație a vagoanelor, în halele căreia se execută astăzi practic toate tipurile de reparație cu respectarea procesului tehnologic.

Un volum de muncă destul de mare a înfăptuit colectivul **stației Basarabeasca**. Au fost reparate două etaje ale blocului administrativ. Dar apare o întrebare: mai are rost să se cheltuiască bani pentru reparația celorlalte etaje, dacă ele sînt aproape goale? Ar fi mai rentabil să se ocupe birourile deja reparate, iar etajele nereparate să fie conservate temporar.

Șeful căii ferate Serghei Tomșa a rămas plăcut impresionat de gospodăria **secției liniei nr.3**. Aici se simte spiritul de gospodărie al conducătorului Ivan Koinak. Teritoriul este amenajat, toate bunurile sînt întreținute cu grijă. Au existat obiecții vizavi de întreținerea mototransportului pe linie și s-a dispus redresarea situației în acest sens în viitorul apropiat. Trebuie să se facă ordine și în gospodăriile **trenului de intervenție și TCM-740**.

Vis-a-vis de activitatea de muncă în halele **depoului de locomotive Basarabeasca** a colectivului de aici membrii comisiei n-au avut obiecții. Însă condițiile habituale ale mecanicilor de locomotivă necesită îmbunătățire.

Colectivele **secțiilor semnalizare și comunicații, alimentare cu energie electrică** din localitate au muncit mult la pregătirea către traficul estival. Drept lacună Serghei Tomșa a calificat modul de întreținere a teritoriului, depozitarea și păstrarea materialelor. A fost apreciată pozitiv pregătirea pentru traficul de vară a **remizei vagoane nr.2**.

Discuția, care a avut loc pe 23 mai în cadrul sesiunii de totalizare pe marginea celor constatate la întreprinderile de la Basarabeasca, a depășit cadrul nodului feroviar, vizind situația de ansamblu la calea ferată și în interiorul serviciilor CFM. Referindu-se la activitatea **serviciului mișcare**, șeful magistralei a punctat momentele principale. Primul ține de resursele umane: se concediază angajați de mișcare și șefi de stații, iar în locul lor nu e ușor a găsi într-un termen scurt alți specialiști. În acest sens serviciul mișcare trebuie să aibă un

program de acțiuni. Altă chestiune vizează pregătirea profesională a mișcărilor. Unii angajați de mișcare n-au răspuns corect la întrebările puse de șeful magistralei, au încurcat răspunsurile ori de emoție făceau doar presupuneri... Cea mai bună soluție în această situație sînt instruirile tehnice regulate, seminarele.

Activitatea **serviciului vagoane** în ansamblu este bună. Aici munca se desfășoară conform unui plan. Printre remizele vagoane Serghei Tomșa a menționat în aspect pozitiv întreprinderea de profil din Bălți și a expus ideea necesității revenirii la formele anterioare de propagare a celei mai bune experiențe. E vorba de școala experienței avansate de odinioară — o metodă foarte utilă.

Serviciul semnalizare și comunicații este o altă subdiviziune, unde problema resurselor umane este una acută.

Serghei Tomșa a calificat drept gravă situația la **serviciul liniei**. El a cerut persoanelor responsabile să monitorizeze cu strictețe starea liniilor. În acest domeniu nu există fleacuri, pentru că e vorba de securitatea circulației. Pînă la finele lunii iunie își va relua activitatea întreprinderea de producere a traverselor din beton armat de la Bălți. Aici va fi montat un sistem automat de dirijare a procesului de pregătire a betonului, ceea ce va exclude factorul uman din tehnologia fabricării traverselor.

Au existat obiecții vizavi de activitatea **serviciului locomotive**. Ele țin în special de exploatarea și reparația materialului rulant.

Deși la calea ferată soluționarea multor probleme depinde de finanțare, Serghei Tomșa este ferm convins, că foarte mult depinde de abordarea profesională a conducătorilor din teren. Spiritul gospodăresc și inițiativa nu valorează mai puțin decît asigurarea materială a procesului de producere.

Firește, feroviarul de la Basarabeasca au vrut să afle despre perspectivele dezvoltării Magistralei moldovenești. Serghei Tomșa a împărtășit celor prezenți la sedință planurile de viitor. După cum se știe, calea ferată va beneficia de un împrumut de 105 milioane euro: 75 milioane vor fi cheltuite la dezvoltarea infrastructurii, 25 milioane de euro — pentru procurarea materialului rulant de tracțiune și 5 milioane de euro — pentru continuarea procesului de modernizare a magistralei. Este gata deja proiectul de procurare a locomotivelor magistrale. Alt proiect vizează modernizarea locomotivelor din seria CMA3. Ele vor fi renovate după experiența colegilor din Belarus. Al treilea proiect ține de modernizarea suprastructurii liniei și a tuturor construcțiilor feroviare pe sectorul Chișinău—Ungheni—Ocnița.

* * *

«Marte neagră» a devenit ziua de 20 mai 2014 pentru pasagerii trenului nr.341/342 Moskova—Chișinău. În aceea zi la efectuarea lucrărilor neplanificate de reparație pe linia curentă Bekasovo-1—Naro-Fominsk feroviarul au încălcat regulile de executare a acestora. În plus, mecanicii de locomotivă ai trenurilor de marfă și călători, ce se deplasau pe sectorul respectiv, n-au fost avertizați despre lucrările efectuate și necesitatea schimbării regimului de circulație.

În consecință, după depășirea unei curbe mecanicul marfarului n-a mai avut posibilitatea să prevină deraierea vagoanelor materialului rulant și ciocnirea acestuia cu trenul de pasageri Moskova—Chișinău, ce se deplasa în sens opus.

Serghei Tomșa, vorbind cu durere despre această tragedie, i-a indemnă pe feroviar să facă concluziile de rigoare despre accidentul feroviar, care a răpit viața a 6 cetățeni ai Republicii Moldova și a cauzat rănirea a 31 persoane.

Irina KRAEVSKAIA



Sedința de totalizare la st.Basarabeasca



Spiritul gospodăresc și inițiativa nu valorează mai puțin decît asigurarea materială a procesului de producere.





Mai multă responsabilitate

(Continuare. Începutul în pag.1)

Si la **nodul feroviar Bender**, strâns legat în aspect tehnologic de cel de la Basarabeasca, s-au întreprins anumite acțiuni în vederea pregătirii pentru traficul estival. Picherii secției linii nr.2 asigură cel mai bun punctaj — de doar 14-12 unități — în particular, pe sectorul dintre kilometri 8 și 29 al direcției Căușeni, îngrijit de districtul nr.7 în frunte cu maestrul-picher Valeriu Pankin. Colectivul efectuează la timp lucrările planificate, se desfășoară munca de atragere a tinerilor din localitățile învecinate. Pe același sector specialiștii sectorului construcții feroviare au vopsit elementele metalice a două poduri. Sunt în stare bună mijloacele de transport pe șine. Totuși, comisia a constatat o serie de lacune, precum marginile neîngrijite ale terasamentului, indicațiile nerenovate de pe liniile curente etc. Au existat anumite semne de întrebare vis-a-vis de întreținerea blocului administrativ-habitual de la sediul central, preluat de curînd în subordine. Încăperile nu se aerisesc, geamurile în exterior nu sint vopsite, ceea ce poate cauza deteriorarea lor rapidă.

Același contrast în pregătirea către traficul estival există și la sectorul mișcare al nodului feroviar. Pe de o parte, nu poate să nu bucure starea de lucruri la stația Căușeni, bunăoară, unde se află biroul predare, revizia tehnică a vagoanelor, pe de altă parte, trezește neliniște lipsa ordinii necesare la stația Bender-2, unde s-a prezentat cit de cit bine doar sectorul spălare a vagoanelor pentru transportarea zahărului. Atunci, cînd membrii comisiei au deschis numeroasele soproane sub acoperiș de ardezie, au văzut grămezi de obiecte inutile, acumulate și păstrate nu se știe pentru ce. Dacă feroviarilor nu le ajunge curaj să le evacueze la gunoi, cel puțin ar trebui să le depoziteze cum se

cuvine! Miroase insuportabil în încăperea, unde pe timpuri erau întreținute animale. În blocul administrativ-habitual a fost amenajată o saună. Nimic rău, desigur: muncitorii au posibilitatea să facă baie la sfîrșitul zilei de muncă. De ce însă e plină de mușgai pardoseala de lemn a pereților? În atare condiții ar putea să apară vreo boală infecțioasă.

Nu lipsesc lacunele nici pe sectorul mișcare spre capitală. Stația Bulboaca, bunăoară. Șeful ei, care este responsabil de starea gospodăriei de aici, pentru ameliorarea condițiilor habituale ale angajaților nu este în stare nici măcar să schimbe o bucatică de furtun spart și așteaptă sosirea instalatorilor sanitari din Chișinău.

În sala de așteptare avizele cu informații pentru călători sint fixate pe perete cu adeziv și scoci, astfel deteriorîndu-se tencuiala, vopseaua.

Ce împiedică a meșteri un panou informativ, după cum se procedează la multe alte stații ale căii ferate. Comisia n-a constatat semne de bună gospodărie nici la stația Revaca. Șeful ei ar trebui să dea dovadă de mai multă exigență și cointeresare în organizarea muncii.

Nu poate să nu trezească neliniște situația că pe parcursul reviziei cu comisia a sectorului respectiv a demonstrat cunoștințe bune doar impiegatul de mișcare de la halta km 1507, pe cînd ceilalți «pi-păiau» răspunsurile chiar și la cele mai simple întrebări referitoare la securitatea circulației. Ori anumite emoții, ori pregătirea insuficientă le-a împiedicat acestora să răspundă clar și laconic, dar un adevăr e cert: la stațiile de pe sector trebuie să se acorde mai multă atenție instruirii tehnice.

— La următoarea revizie, cea de toamnă, întrebările pentru determinarea nivelului cunoștințelor vor fi mai serioase și mai aprofundate, — a promis conducătorul magistralei Serghei Tomșa, nemulțumit de pregătirea nesatisfăcătoare a impiegăților de mișcare. — Dacă nu va putea răspunde

corect impiegatul de mișcare, va trebui să ofere răspunsul șeful stației, apoi va urma reexaminarea. De aceea vă rog să faceți de pe acum concluzii!

Asigură destul de bine traficul de marfă și călători pe sectorul important de cale ferată de la Bender-2 pînă la Chișinău și Basarabeasca locomotivarii depoului de locomotive nr.2. Echipa de lăcătuși experimentați, trimisă în deplasare de la depou la remiza vagoane nr.2, este ocupată la reparația capitală a locomotivelor. Dar pe parcursul controlului au existat întrebări și pentru tînărul conducător al întreprinderii. Unele din ele au vizat neregulile depistate la sediul central: cel mai mult a afectat imaginea dezordinea din garajul auto. În cadrul TP-1 urmează să se facă ordine în numeroasele boxe, unde sint parcate tehnica auto și tractoarele. Vizitînd atelierele mecanice, președintele comisiei s-a interesat de munca strungarului, și anume, de procedura executării comenzilor de confecționare a diferitor detalii, dacă se perfectează actele respective. O asemenea abordare este foarte importantă, deoarece permite supravegherea cheltuirii mijloacelor și materialelor și împiedică folosirea lor fără nici un efect.

În linii generale, controlul la **nodul feroviar Bender** a demonstrat, că aici nu s-a făcut tot posibilul pentru buna pregătire către traficul estival. Există deocamdată lacune serioase, cauzate de atitudinea insuficient de gospodărească față de muncă. Subdiviziunea va avea la dispoziție două luni pentru redresarea situației.

Mult mai multă insistență comparativ cu colegii lor de la Bender au manifestat angajații **nodului feroviar Chișinău** în procesul de pregătire pentru traficul de vară. Membrii comisiei au remarcat deja pozitiv activitatea picherilor secției linii nr.1 pe direcția Ungheni, inspectată anterior. De astă dată ei s-au convins, că și la sediul central al întreprinderii, la districtele adiacente domnește ordinea — fie că e vorba de îngrijirea utilajelor atelierelor meca-





și spirit întreprinzător

REVIZIA CU COMISIA.
PRIMĂVARA-2014



ce, a tehnicii ori clădirilor. S-a ameliorat semnificativ situația în cadrul trenului de intervenție. A demonstrat cunoștințe bune, răspunzând la întrebări, impieगतul de mișcare de la stația Chișinău Ivan Surighin. La remiza vagoane nr.1 specialiștii au început reparația capitală a unui vagon de pasageri după experiența colegilor belaruși, eveniment precedat de un volum mare de muncă de pregătire a documentației respective, încheiere a contractelor. Administrația căii ferate susține activ această inițiativă, care constituie o rezervă importantă de redresare a stocului vechi de vagoane de pasageri.

Totuși, nici la nodul feroviar din capitală n-au lipsit lacunele, ce reflectă atitudinea față de muncă. Dacă în blocul habitual al reviziei tehnice a vagoanelor, transmis în subordinea stației, bunăoară, domnește ordinea aproape ideală, apoi zona macaralei, se pare, a fost trecută cu vederea de revizorii de vagoane și lăcătușii pentru reparația curentă cu detașare. Pe ici-pe colo se văd lucruri aruncate la întâmplare, sub cerul liber stau piese, care pot fi păstrate în boxe. Demult trebuia predată la sectorul colectare grămadă de fier vechi, ca să nu strice aspectul.

Atenționind asupra dezordinii din jur, directorul general interimar Serghei Tomșa a comunicat, că în viitorul apropiat la calea ferată va intra în vigoare o dispoziție, conform căreia întreprinderea va beneficia de 50 la sută din încasările bănești pentru metalul uzat livrat, care vor putea fi folosite pentru propria dezvoltare, pentru îmbunătățirea condițiilor social-habituale.

Poate că aceasta va deveni un stimulent pentru muncitorii reviziei tehnice să se despartă de ceea ce nu le mai servește la nimic. Și nu doar pentru ei, ci și pentru specialiștii secției nr.1 semnalizare și comunicații, pe teritoriul căreia, în preajma blocului administrativ-habitual există o cantitate imensă de metal ruginit: schelete de mașini, cutii deteriorate ale mecanismelor de acționare electrică, detalii voluminoase trecute la rebut în urma reparațiilor. Alături de ele zac grămezi de pietriș, năpădite de buruieni. Dacă ceva din toate acestea se mai poate folosi — nimic de zis. Însă piesele trebuie păstrate într-un anumit loc, asigurându-se ordinea, i-au atenționat membrii comisiei pe conducătorii întreprinderii. Iar pe teritoriul eliberat se poate amenaja un teren de volei pentru muncitori.

Se depun eforturi considerabile la DDC pentru pregătirea către curse a trenurilor de călători și echipelor de însoțitori de vagoane, dar și aici au existat obiecții. Membrii comisiei au sperat să găsească ordine, bunăoară, la sectorul de reparație curentă cu detașare a vagoanelor. Or, deja la inspectarea primului container din preajma pozițiilor de reparație au fost nevoiți să-și schimbe părerea. În loc să fie așezate în ordine pe rafturi, detaliile și ansamblurile s-au dovedit a fi puse într-o



grămadă direct pe podea. Pentru a găsi piesa necesară lăcătușii trebuie să răscolească toată grămada. Dezordinea nu denotă doar lipsa culturii de producere, ci este și sursă a unui posibil traumatism, la care maestrul sectorului, în subordinea căruia muncesc lăcătușii, nici nu se gindește, probabil. Dar ce se întâmplă în vestiarele acolorași lăcătuși-reparatori de material rulant! În lipsa dulapurilor cu două secții oamenii sînt nevoiți să lase hainele de lucru pe unde se nimereste, grămadă, cu loarele sînt strimte. O asemenea situație este inadmisibilă, a subliniat șeful Căii Ferate a Moldovei. În birourile inginerilor și tehnicienilor, ale conducătorilor întreprinderii domnește ordinea și curățenia, mobilierul e nou, pereții sînt finisați cu materiale moderne, există tot felul de comodități, pe cînd de condițiile habituale, ale feroviarilor simpli, pe umerii cărora e pusă îndeplinirea sarcinilor de bază, nimeni nu se îngrijește.

În asemenea situație mai putem aștepta de la muncitori un randament înalt, executarea conștiințioasă a tuturor dispozițiilor, sentimentul de echipă unită?

Ideea că anume de atitudinea față de muncă a cadrelor de conducere ale întreprinderilor și nodurilor feroviare depinde, în primul rînd, succesul, a predominat și în luarea de cuvînt a conducătorului magistralei Serghei Tomșa la sesiunea de totalizare a rezultatelor reviziei de primăvară cu comisia.

— Nu prea înțeleg atitudinea conducătorilor și specialiștilor față de pregătirea către traficul estival la unele filiale, — a reiterat dumealui. — Am prevenit încă acum două luni, că voi verifica totul în detalii, dar unii au mizat, probabil, pe noroc: chipurile, vor scăpa de control! Ar mai putea fi cumva explicate neregulile cauzate de lipsa mijloacelor și materialelor. Dar nicidecum nu pot fi iertate lipsa spiritului gospodăresc, a cointeresării de a realiza ceea ce poate fi realizat.

În condițiile actuale dificile o asemenea atitudine este ina-





Mai multă responsabilitate și spirit întreprinzător

REVIZIA CU COMISIA.
PRIMĂVARA-2014

(Sfârșit. Începutul în pag. 1)

dmisibilă, a specificat Serghei Tomsa. Față de energeticieni și specialiștii SCB, bunăoară, nu există în general pretenții în legătură cu îngrijirea instalațiilor liniare. Însă la o serie de stații conducătorii trebuie să-și schimbe radical atitudinea față de muncă.

Este important a asigura integritatea clădirilor pentru a cheltui mai puțin la reparații, a spori randamentul instruirii tehnice, a menține în ordine încăperile și teritoriile, a atrage mai mulți tineri. Șeful magistralei a recomandat serviciului mișcare să organizeze un seminar pentru schimb de experiență la stația Cahul — una din cele mai bune la calea ferată. În gospodăria locomotive materialul rulant de tracțiune, trenurile diesel sînt foarte vechi și renovarea lor nu are sens din cauza uzurii metalului, drept mărturie servind experiența amară a trenurilor diesel modernizate. Sînt necesare acțiuni cardinale, realizarea cărora ar fi posibilă cu suportul financiar promis de structurile internaționale. Or, în condițiile dificultăților obiective existente nu poate fi admisă sporirea rebutului cauzat de factorul uman.

Analizînd pe scurt activitatea de muncă, gradul de pregătire pentru traficul estival a altor subdiviziuni, șeful căii ferate moldovenesti Serghei Tomsa a subliniat, că va cere răspuns cu toată strictetea pentru nereguli, deoarece dumnealui recunoaște un singur principiu: la fiecare întreprindere trebuie să existe stăpîn! Un rol mare aparține serviciilor, conducătorii cărora trebuie nu doar să controleze, dar

și să ajute la organizarea activității în teren. Anume astfel ei ar fi putut proceda și înainte de revizie, și atunci poate că pregătirea ar fi fost mai bună.

Fiecare trebuie să conștientizeze în deplină măsură dificultățile, cu care se confruntă în prezent magistrala. E vorba în fond de supraviețuire, deoarece materialul rulant de marfă nu mai este solicitat ca odinioară: din cauza evenimentelor din Ucraina s-a redus fluxul de călători, iar toate acestea au impact asupra situației financiare a căii ferate. În primele patru luni s-a înregistrat un mare minus la capitalul venituri. Pentru a ne menține pe linia de plutire trebuie să fim uniți, să ne schimbăm atitudinea față de muncă, să utilizăm orice rezerve accesibile, să economisim, alocînd mijloace în primul rînd domeniilor prioritare, care servesc în mod direct la asigurarea traficului, a securității circulației. Dar și să avem încrederea, că dificultățile poartă caracter temporar, starea de lucruri se va schimba numaidecît în bine, dacă fiecare dintre noi va depune toate eforturile, va face tot ce depinde de el ca magistrala să funcționeze ritmic.

Pe această notă revizia de primăvară cu comisia s-a încheiat. Urmează o muncă serioasă, noi încercări. Cu atît mai mult, că paralel cu asigurarea traficului estival este important a începe de pe acum pregătirile de toamnă și iarnă, ca gerurile să nu ne ia prin surprindere.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagini: Iurie KOZLOV



PALATUL DE CULTURĂ AL FERVIARILOR INVITĂ

la sărbătoarea copiilor «Calea minunilor»,
care va avea loc pe 1 iunie 2014 la orele 11.00.

Cei prezenți la sărbătoare vor avea parte de:

- ✓ o călătorie prin stațiile vesele;
- ✓ întâlniri cu eroi din basme;

- ✓ concert festiv;
- ✓ competiții sportive;
- ✓ vernisajul «Culorile copilăriei»;
- ✓ jocuri, concursuri, cadouri.

Vă așteptăm cu drag, prieteni!

FELICITĂRI!



Colectivul școlii tehnice feroviare Basarabeasca o felicită cordial cu ocazia zilei de naștere pe directoarea instituției **Nadejda KUPRIKOVA**.



— Un trandafir s-a atașat la buchetul vieții dumneavoastră. Fie ca el să înflorească mai frumos și mai plin de sănătate decît cei care sînt deja. Mulți ani cu realizări!

Comitetul sindical și administrația remizei vagoane Bălți felicită cu ocazia zilei de naștere muncitorii **Ion DICOV**, sudor; **Alexandru OALA**, mecanic compresoare; **Igor ISKOLINII**, macaragiu, dorindu-le sănătate, fericire, bună dispoziție.

*Un cer senin și fără nori
În cale să vă fie.
S-aveți în viață numai flori,
Succes și bucurie!*

Administrația și comitetul sindical din cadrul secției Bălți alimentare cu energie electrică îi felicită de ziua nasterii pe **Vladimir COLIBABA**, electromontor la rețelele electrice zonale Ocnița, și pe **Alexei SAVCA**, electromecanic la rețelele electrice zonale Ocnița.

*Să vă dea Domnul sănătate,
Noroc și succes în toate.
Viață lungă pămîntească,
Ce doriți să se-mplinească!*

Administrația și comitetul sindical de la stația Bălți-Slobozia vin cu felicitări cordiale de ziua nasterii către **Elena STEȚIU**, inginer pentru securitatea și sănătatea în muncă; **Eufrosinia BÎRCA**, recepționar superior la stația Mateuți; **Victor APOSTOLIUC**, impiegat de mișcare la stația Unchitești; **Ala CURTI**, recepționar la stația Mateuți; și la JUBILEUL de 50 de ani — către **Galina PALII**, muncitoare la stația Șoldănești.

— Vă dorim multă sănătate, bunăstare, succese în muncă, împlinirea tuturor doleanțelor și un cer pașnic de asupra capului!

Administrația și comitetul sindical ale Trenului poduri nr.1 vin cu felicitări de ziua nasterii către **Eugenia MIHAILENCO**, economistă, și **Grigore BODIU**, șef de șantier.

*De zîmbet vă dorim să fie fața plină,
În drumul vieții s-aveți mereu lumină.
În inima fierbinte — sămînța de iubire,
Mulți ani și multă-multă fericire!*

Colectivul gării feroviare Basarabeasca adresează urări de bine la JUBILEUL de 60 de ani **Eudochiei DANILOVA**, casier de bilete mobil.

*Pe drumul vieții mai deschizi astăzi
o poartă.
Sperăm că după ea un an mai bun
te-așteaptă.*

*Un an bogat în pace, dragoste
și sănătate,*

Mulți ani și nu uita: să fii prima
în toate!

Comitetul sindical al secției Chișinău semnalizare și comunicații adresează felicitări de JUBILEU colaboratorilor **Boris VATA-MANIUC**, **Svetlana GAIUS**, **Maria DICUSAR**, **Vitalie SMUC**, **Victor SURUCEANU**.

*La mulți ani cu sănătate,
Domnul să vă dea de toate.
Poate-un strop de fericire,
Poate unul de iubire.
Poate unul de noroc,
Poate toate la un loc!*

Administrația și comitetul sindical ale depoului locomotive Basarabeasca îi felicită cu prilejul zilelor de naștere pe soferul **L.PETCOVICI** și dereticătoarea **T.SELIN**.

— Cele mai cordiale urări de sănătate, bine, bucurii, bunăstare și încredere dumneavoastră și familiilor! Succese în activitatea de muncă și împlinirea tuturor doleanțelor!

Administrația și comitetul sindical ale remizei vagoane frigorifere Basarabeasca sînt bucurosi s-o felicite pe **Marina RADUL**, bobinatoare în secția electrică, cu ocazia frumosului JUBILEU de 60 de ani.

*Dacă există-n lume fericire
Noi v-o dorim azi însutit.
La fel cum vă dorim multă iubire,
Noroc și un trai împlinit!*

Comitetul sindical din cadrul secției Chișinău semnalizare și comunicații transmite cordiale felicitări de ziua nasterii lui **Ion BARCAR**, **Maia BOINITKAIA**, **Dumitru GHIDIC**, **Gheorghe DODON**, **Tudor COBZAC**, **Nicolae PASAT**, **Natalia POPOVA**, **Nicolae TRIFAN**, **Svetlana CERNÎȘOVA**, **Maria CICHINIOVA**.

*Vă dorim s-aveți de toate,
Să trăiți nestingheriți.*

*S-aveți multă sănătate,
Să fiți veșnic fericiți!
Îngerii să vă vegheze
Viața pe care-o trăiți.
Mîntea să v-o lumineze
Întru mulți ani fericiți!*

Colectivul stației Bucovăț o felicită de ziua nasterii pe impiegatul de mișcare **Valentina PLEȘCA**.

*Atunci cînd încă o petală
din ai tăi ani frumoși
Se scutură agale, vibrînd armonios,
Fii fericită, gîndind neîncetat
La restul de petale, ce nu
s-au scuturat!*



Colectivul CIC al ÎS «CFM» o felicită cu ocazia JUBILEULUI pe **Svetlana RAȘCOVA**, programatoare.

*De ziua ta noi îți dorim
Să fii mereu așa frumoasă
Și veselă, precum te știm,
Și optimistă, inimoasă.
Fii sănătoasă, fericită,
Fii respectată și iubită!*

SE VINDE
sector de vilă în zona stației Calfa.
Sunați la tel.: 069409287