



FEROVIARII Moldovei



N 28 (5790) 9 iulie 2014

Ziarul apare din 1 mai 1941

DE LA AUDIOCONFERINȚĂ

CFM în luna iunie și primul semestru 2014

În cadrul unei audioconferințe ordinare Serghei TOMȘA, director general interimar al ÎS «Calea Ferată din Moldova», a făcut bilanțurile activității Magistralei moldovenesti pe parcursul lunii iunie și în prima jumătate a anului 2014. La consfătuire au participat vicedirecții generali, șefii serviciilor și secțiilor independente. Intreaga magistrală s-a conectat la legătura audio cu studioul principal al Administrației ÎS «Calea Ferată din Moldova».

În raport s-a menționat că în iunie curent volumul de muncă estimat va constitui 102,8 tkm, adică cu 25,1 la sută mai puțin decât prevede cifra planificată. Circuitul tarifar al mărfurilor a constituit 80,8 mln tkm — cu 25,6 la sută mai puțin decât prevede planul.

În aceeași perioadă de timp planul la circuitul călătorilor va fi îndeplinit în proporție de 76,9 la sută. Cauza unui asemenea indicator scăzut este reducerea semnificativă a fluxului de călători la cursele lungi. Planul de expediere a mărfurilor în iunie a fost realizat cu 110,7 procente, iar comparativ cu perioada similară a anului trecut s-au expedit cu 54,6 la sută mai multe încărcături. Recepționarea fluxului de marfă în iunie a constituit în medie diurn 228 vagoane, planul fiind 236.

Indicatorii calitativi ai utilizării vagoanelor și locomotivelor se prezintă în felul următor: circuitul vagonului de marfă s-a accelerat cu 0,32 diurn; randamentul mediu diurn al vagonului de marfă a constituit 988 tkm netto, planul fiind 1270 tkm netto; au fost îndeplinite și depășite planurile la viteza de sector a circulației marfărilor, viteza tehnică de circulație a trenurilor de marfă, solicitarea statică medie a unui vagon, tonajul mediu al marfărilor; parcursul mediu diurn al locomotivei a alcătuit 417 km în loc de cei 430 planificați; randamentul mediu diurn al locomotivei a constituit 782,3 mii tkm brutto, planul fiind 800 mii tkm brutto.

În 6 luni ale anului 2014 volumul estimat de muncă va constitui 662,6 mln. tone-kilometri, ceea ce e cu 6 la sută mai puțin decât prevede planul și cu 0,6 la sută mai mult decât în anul trecut. Circuitul tarifar al mărfurilor n-a atins cifra planificată cu 1,9 la sută, dar a depășit cu 7 la sută nivelul anului trecut și a constituit 533,1 mln. tkm, ori 2,94 mln. tkm diurn.

Circuitul călătorilor estimat pentru 6 luni 2014 va constitui 80,3 la sută față de cifra planificată ori 129,5 mln.

pasager-kilometri, iar față de nivelul perioadei similare a anului trecut procentul îndeplinirii va fi de 80,8 la sută din cauza scăderii fluxului de călători în traficul internațional.

Planul de expediere a încărcăturilor în șase luni ale anului 2014 a fost realizat în proporție de 112,1 procente, s-au expedit 824,3 mii tone în loc de 735,6 mii tone, iar comparativ cu perioada analogică a anului trecut — de două ori mai mult.

În medie diurn au fost recepționate 228 vagoane în loc de 227 planificate, adică zilnic cu un vagon mai mult. Predarea fluxului de marfă a constituit în medie diurn 236 vagoane în loc de 233, adică cu 3 vagoane mai mult.

În primele șase luni ale anului curent indicatorii calitativi ai utilizării vagoanelor și locomotivelor s-au prezentat astfel:

- circuitul vagonului de marfă: planul — 9,51, în realitate — 9,08, adică s-a accelerat cu 0,43 diurn;
- randamentul mediu diurn al vagonului de marfă: planul — 1082 tkm netto, în realitate — 1056 tkm netto;
- viteza de sector a circulației marfărilor: planul — 33,8 km/oră, în realitate — 34 km/oră;
- viteza tehnică de circulație a marfărilor: planul 38,3 km/oră, în realitate — 38,1 km/oră;
- solicitarea statică medie a unui vagon: 58,34 tone în loc de cele 55,39 tone planificate;
- tonajul mediu al trenului de marfă: 2417 tone în loc de 2384 tone planificate;
- parcursul mediu diurn al locomotivei: planul — 431 km, în realitate — 434,7 km;
- randamentul mediu diurn al locomotivei: planul — 800 mii tkm brutto, în realitate — 806,7 mii tkm brutto.

În primul semestru 2014 personalul a alcătuit 10242 angajați ori cu 242 feroviari mai puțin decât prevede cifra de plan și cu 157 angajați mai puțin decât în primele șase luni ale anului 2013. Inclusiv în trafic au fost antrenați

8279 salariați, adică cu 126 angajați mai puțin decât prevede planul și cu 174 — mai puțin decât anul trecut.

Salariul mediu lunar în 6 luni curente a alcătuit 3284,01 lei, în trafic — 3357,13 lei.

Veniturile estimate din trafic în 6 luni 2014 vor constitui 445,1 mln. lei. Consumurile estimate vor atinge cifra de 557,3 mln. lei, adică cu 32,2 mln. lei mai puțin decât se planificase.

În ultimă instanță bilanțurile pe 6 luni ale anului curent vor estima pierderi în sumă de 84,9 mln. lei, ceea ce depășește cu 47,5 mln. cifra planificată. Inclusiv în trafic pierderile se estimează la 112,2 mln. lei, planul fiind 120,7 mln. lei; în activitatea auxiliară veniturile vor constitui orientativ 36,5 mln. lei, încadrându-se în parametrii planificați; în activitatea operațională se estimează venituri în sumă de 0,7 mln. lei și venituri planificate de 29,1 mln. lei. Rezultatul final a fost influențat de renunțarea la închirierea vagoanelor de marfă și pierderile de 16,1 mln. lei din activitatea financiară din cauza diferenței semnificative a cursului valutar dintre euro și leul moldovenesc la imprumuturile luate anterior.

În raportul său șeful magistralei a evaluat activitatea tuturor întreprinderilor în vederea asigurării traficului de marfă și călători. El s-a referit în special la disciplina de muncă în colective, fiind convins că starea acestora depinde în mod direct de exemplul personal al conducătorului întreprinderii. Nivelul disciplinei influențează și indicatorii economico-financiar, securitatea circulației și protecția sănătății.

Referindu-se la sarcinile primordiale ale angajaților magistralei, Serghei Tomșa a pus accentul pe cele esențiale: securitatea circulației, protecția sănătății și securitatea muncii, economisirea consumurilor de exploatare. Toate subdiviziunile CFM trebuie să înceapă pregătirile pentru traficul în perioada iernii viitoare.

Irina KRAEVSKAIA

În procesul de îngrijire a gospodăriei linii muncitorii secției linii nr.6 Ocnița au mereu nevoie de diverse detalii mărunte. Și este foarte important, că multe din ele sunt confecționate în atelierul mecanic ale întreprinderii, astfel fiind soluționate numeroase probleme de aprovizionare.



În atelierul mecanic muncesc meșteri buni

Lista celor confecționate, bunăoară, de strungarul Gheorghe Arhip și lăcătușul Serghei Ciugunicov (primul muncește aici din anul 1981, al doilea — unsprezece ani) este lungă. E vorba de tăierea buloanelor de macaz (și confecționarea bușelor), sfredelirea ecliselor de racordare pentru șine, confecționarea conexiuni-

lor etc. Specialiștii înlătură de asemenea baterea roților de uzină ale cărucioarelor cu două roți, le modifică astfel încât acestea să poată fi exploatate o perioadă cât mai îndelungată la transportarea pe linii a instrumentelor grele ale picherilor.

Utilajul atelierelor mecanice este foarte vechi, însă deocamdată nu există posibilități de a-l înlocui, de aceea este exploatat cu multă grijă.

Vlad DOBROV

ÎN IMAGINE: strungarul Gheorghe Arhip și lăcătușul Serghei Ciugunicov

Imagine de autor

Gara obține venituri

Deși se confruntă cu o concurență acerbă din partea mijloacelor auto și aeriene de transportare a pasagerilor, calea ferată continuă să rămână cel mai atractiv mijloc de transport pentru mulți locuitori ai municipiului Bălți și localităților învecinate.

O demonstrează și încasările bănești din vânzarea biletelor, obținute, bunăoară, de gara stației Bălți-orăș. Numai în cinci luni ale anului curent ele au constituit mai bine de 6,4 mln. lei. Reprezentative în acest sens sint luna mai și prima jumătate a lunii iunie, deși fluxul de pasageri a fost afectat de ultimele evenimente din Ucraina, pe teritoriul căreia se deplasează cursele noastre de tren spre Moskova și Sankt-Petersburg.

Casieritele bilete în frunte cu Ludmila Erșova exploatează cu îndeminare sistemul «Express-2». În procesul de vânzare a biletelor ele se străduie să țină cont de doleanțele pasagerilor, le oferă sfaturi cum să ajungă mai bine la destinație, în special cind pasagerii trebuie să prindă alte trenuri. Activitatea de informare este la nivel.

Acum citiva ani constructorii din cadrul secției edificii civile au reparat sala de așteptare, montind tavane moderne. Aici



domnește ordinea și curățenia, iarna e cald. Există o singură problemă: în incinta ghișeului de bilete lipsesc pervazurile, de aceea se formează curenți de aer și se deteriorază geamurile. Asupra acestor lacune au fost atenționați constructorii în timpul reviziei de primăvară cu comisia și ele vor fi, desigur, înlăturate.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: casierita bilete Ala Popova și casierul bilete superior Ludmila Erșova

Imagine: Iurie KOZLOV

Un examen dificil a pus la încercare picherii

Citiți
în pag. 2-3



Un examen dificil a pus

FOTOREPORTAJ

În condiții obișnuite picherii, dislocați pe tot parcursul căii ferate, au grijă de securitatea circulației doar în limita sectoarelor din subordine. Însă atunci, când apare necesitatea executării unor lucrări deosebit de importante care solicită implicarea unui număr mare de picheri, ei își unesc eforturile și se transformă într-un torent concentrat și puternic de energie care permite a obține cel mai înalt rezultat într-o perioadă scurtă de timp. La finele lunii iunie un asemenea fenomen putea fi observat pe linia curentă Ghindești—Țira a direcției Mateuți unde avea loc pozarea panourilor linii.

Cine știe cât am mai fi așteptat asanarea capitală a liniei pe acest sector dacă n-ar fi fost acest pod feroviar, construit de o companie străină din mijloacele Guvernului SUA. Anume construcția lui a impus necesitatea repozării urgente a unui segment de linie de 575 m. Această sarcină responsabilă a fost încredințată specialiștilor SML-294 Răuțel și secției linii nr. 5 Bălți, care deja au participat la asemenea lucrări și s-au dovedit a fi la înălțime. Cu mult înainte de a se deplasa în teren, cu susținerea serviciului liniei, întreprinderile au desfășurat o serioasă muncă organizatorică, stabilind în detalii modul de interacțiune, distribuirea forțelor. Și iată că în sfârșit s-a stabilit ziua «ochiului» mult-așteptat.

Muncitorii SML-294 au pornit cu mijloacele tehnice de la Răuțel spre stația Țira încă în timpul nopții. Iar la orele 5 dimineața de la sediul central al secției liniei a pornit la drum motrisa nodului feroviar în care se afla un grup de angajați ai întreprinderii, inclusiv o parte din montatorii liniei ai districtului de la stația Bălți-Slobozia. Pe parcurs acestora li s-au alăturat angajații districtelor Alexândreni și Ghindești. În ajun meteorologii au anunțat timp frumos, cald. Or, în dimineața cu pricina cerul era acoperit de nori grei. Oamenii însă erau îmbrăcați cum se cuvine: în impermeabile, scurte. Aceste acțiuni de precauție s-au dovedit a fi cât se poate de binevenite. Abia ajuși la locul cu pricina, timpul s-a răcit, a început ploaia care mai apoi n-a conținut nici pentru o clipă.

Picherii care muncesc permanent sub cerul liber, sînt deprinși cu asemenea condiții climatice. Cineva dintre montatori, aflați probabil sub impresia campionatului lumii la fotbal, își incurajă în glumă colegii: — Curaj băieți, meciul va avea loc în orice condiții!

Gluma a trezit zimbete pe fețele oamenilor. Ei au început să descarce și mai energic de pe platforma feroviară remorcă de motrisă pe iarba umedă din preajma liniei instrumentele. Alături de șeful secției Alexei Cruglii, adjunctul responsabil de construcții feroviare Igor Sfirnei și inginerul-șef Alexandru Prusov, dădea dispozițiile necesare și maestrul-picher superior al sectorului Anatolie Bambuleac. Dinsul e specialist cu experiență și vechime de muncă, cunoaște în detalii domeniul liniei și posedă capacități organizatorice. Au sosit la fața locului și montatorii liniei de la districtele Soldănești, Cobilnea și Rogojeni sub conducerea maestrului-picher superior al sectorului adiacent Feodosie Patric. De jur împrejur — numai veste portocalii. Multimea acestora dădea de înțeles că la operațiunea de pozare participă picheri de pe toată direcția Mateuți a căii ferate. O forță imensă!

Oficial, circulația pe linia curentă a fost stopată la orele 7.30. Lucrarea a început de la indicatorul hectometric 10 al kilometrului 47 și prima a sosit la fața locului din-



spre Țira macaraua pentru deszasamblarea liniei. Echipajul format din mecanicii Valeriu Negoită și Anatolie Caras sub conducerea maestrului Anatolie Rusnac era asistat de o echipă de montatori, din care făceau parte Nicolae Buga, Valeriu Chișleac, Nicolae Botnaru, Ghenadie Afanasii. Tot acolo se afla și maestrul lor Nicolae Bînzari — toți din cadrul aceleiași SML-294. Din panourile liniei vechi, ridicate de pe terasament, se rupeau și cădeau cu zgomot pe pământ traversele de lemn putrede. Ele erau aruncate la marginea liniei, ca să nu împiedice desfășurarea lucrărilor. Schelele panourilor erau aranjate grijuliu cu mecanismele pe platforme speciale. Ulterior, deja la sediul întreprinderii, ele vor fi desmembrate și elementele în stare bună vor fi utilizate la asamblarea altor panouri linii. Un asemenea spirit grijuliu este cât se poate de binevenit, deoarece la calea ferată, din cauza situației financiare dificile, se înregistrează un deficit acut de materiale noi pentru suprastructura liniei.

Evacuind de pe terasament sinele și traversele, macaraua pentru deszasamblare se deplasa încet înainte. Atunci, cînd în spatele ei s-a creat în sfârșit un spațiu suficient pentru acțiunile ulterioare, au intervenit buldozerele și greiderile. Încă noaptea ele fuseseră descărcate de pe platformele feroviare cu ajutorul unui dispozitiv special. Mecanizatorii Gheorghe Bizuskii, Vitalia Zabureanii, Mihail Frunza și Valeriu Golovatic au început să netezească migălos suprafața, pregătind locul pentru noile panouri linii.

Curînd apăru la orizont și macaraua de pozare împreună cu maestrul Nicolae Severin. Acest specialist știe să mobilizeze oamenii. Și de astă dată dinsul nu înceta să dea dispoziții mecanicilor Vladimir Zelișco și Iurie Țurcanu, muncitorilor Victor Chișlari, Ion David, Andrei Iacubenco, Radu Rusu, Vadim Burlacu. Dar și montatorilor linii din secția linii nr.5 în momentul cînd aceștia susțineau din ambele părți și di-



recționau spre locurile strict determinate panourile linii coborite de brațul macaralei. Operațiunea se desfășura după toate regulile. Oamenii munceau cu entuziasm, ba chiar și cu un fel de azart susținut de umor ascuțit.

Finisind procesul tehnologic pe citeva zeci de metri, macaralele pentru deszasamblare și pozare s-au deplasat în direcții diferite. Prima a luat-o la stînga, spre podul vechi, iar a doua a continuat pozarea deja pe terasamentul suplimentar, construit recent, ce se îndrepta exact spre deschiderile din beton armat ale noului pod. În preajma mijloacelor tehnice s-au aflat permanent șeful serviciului linii Petru Saracuța, șeful SML-294 Marin Dubceac și inginerul-șef Nicolae Seliverstov, care urmăreau cu atenție desfășurarea lucrărilor și interveneau cu corectările necesare.

Noțiunea de «pozare» include și alte operațiuni importante care nu prea pot fi numite auxiliare deoarece executarea lor



la încercare picherii



nic, care au completat cu prundis terasamentul, a mașinii de marca VPO-3000 echipajul căreia îl formau Gheorghe Incuț, Iurie Ceban, Vasile Boboc, Gheorghe Bacsan, Vladic Rarancean și Ion Bodnariuc, picherii secției au avut încă mult de muncit în următoarele zile. În special cei de la districtul Ghindești, pe sectorul căruia a avut loc pozarea. Or, preocupările suplimentare ulterioare nu-i deranjau nici pe maestrul-picher Igor Friptu, nici pe colegii săi: cei aproape 600 m de linie nouă în locul focarelor de putregai care le creau atâtea probleme, nu puteau să le aducă decît bucurie!

După cum se preconizase lucrările principale de pozare au fost încheiate pînă la orele 15.30, ceea ce a însemnat de fapt darea în exploatare a podului. Cu această ocazie au sosit pe sector William H. Moser, ambasador al SUA în Moldova; Boris Gherasim, viceministru al Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al Republicii Mol-

dova; Serghei Tomșa, director general interimar al IS «Calea Ferată din Moldova». Picherii le-au înmînat «cramponul de aur», pregătit în prealabil, care a și fost bătut în traversa de lemn de la intrarea pe pod, în aplauzele susținute ale celor prezenți. Solemnitatea a fost una plăcută, pentru că a marcat rezultatul frumos al eforturilor depuse.

... Ploaia care pe tot parcursul zilei n-a conținut practic deloc, spre seară s-a oprit. Punînd la încercare caracterelor, natura s-a domolit, promițînd din nou timp frumos. Motriza nodului feroviar a pornit spre Bălți batînd cu roțile sinele la joante. Priveam fețele obosite ale oamenilor, care reveneau acasă după o zi încordată de muncă și mă gîndeam cit sînt de laudă. Munca lor este foarte grea, une-



operativă și calitativă joacă un rol foarte mare. E vorba de fixarea cu șuruburi a șinelor, ripare, burarea traverselor, sudarea cablurilor la joantele de șină etc. Toate acestea erau executate de picherii secției liniei. Într-un loc vîlăuau mecanismele, se auzeau loviturile frecvente ale tirnăcoapelor, în altul unde muncea de exemplu sudorul cu experiență Nicolae Coșer scripea lumina aparatului de sudat. Defectoscopistii executau acțiunile respective. Maștrii umblau pe linie cu rigla verificînd pînă la zecimi de milimetru distanța dintre șine. Nu pierdeau timpul în zadar nici muncitorii de la terasament și podarii sub conducerea

maștrilor Nicolae Pleșca și Ion Morari. Acest nivel înalt de coordonare a acțiunilor, cînd nu exista nici un pic de agitație, în pofida numărului mare de persoane implicate, s-a datorat în mare parte verticalității de conducere, bine construită și funcțională, care a inclus pe scara subordonării de serviciu specialiștii principali, maștrii-picheri superiori ai sectoarelor, maștrii-picheri și brigadierii districtelor. Fiecare știa unde îi este locul concret de muncă și ce are de făcut.

De remarcat că după plecarea macaralelor precum și a vagoanelor cu pietriș — mecanici Serghei Pușcari și Alexei Mel-

ori slab retribuită. Totuși, feroviarii mențin linia din subordine în starea convenită și sînt gata să îndeplinească cele mai complicate sarcini. De altfel, aceasta se referă la toți picherii căii ferate. O atare atitudine față de muncă constituie marele sens al adevăratei bărbății, lipsite de patos fals, grație căreia chiar și în cele mai dificile condiții continuă să funcționeze Magistrala moldovenească.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINI: aspecte de la lucrările «în ochi»

Imagini: Iurie KOZLOV

VEȘTI SINDICALE

Seminar al președinților comitetelor sindicale

Conform planului de activitate al Prezidiului Consiliului Sindicatului feroviarilor din Moldova pe trimestrul III, au loc seminare de pregătire și organizare a campaniei de dare de seamă și alegeri în organizațiile sindicale primare. Pe 1 iulie o asemenea acțiune a avut loc la Palatul feroviarilor cu participarea președinților comitetelor sindicale ale organizațiilor primare de la nodul feroviar Chișinău.

Despre pregătirea campaniei de dare de seamă și alegeri în organizațiile sindicale primare a vorbit Inna Vodeanițkaia, vicepreședinte al sindicatului feroviarilor. Tot ea a organizat și un joc interactiv cu genericul «Desfășurarea adunării (conferinței) de dare de seamă și alegeri». Șefa departamentului finanțe Ecaterina Oglindă s-a referit în alocuțiunea sa la «Regulamentul privind procedura de primire-preddare a atribuțiilor în cazul schimbării președinților, trezorerierilor, contabililor comitetelor sindicale ale organizațiilor primare». În continuare Inna Vodeanițkaia a pus în discuție și tema «Despre Statutul Sindicatului feroviarilor din Moldova».

La finele seminarului președinții comitetelor sindicale au completat anchete.

FELICITĂRI!



Colectivul serviciului finanțe al IS «Calea Ferată din Moldova» îl felicită pe **Anatolie LEORDA** la împlinirea vârstei de 55 de ani.

*Azi în buchetul vieții tale
A înflorit încă un trandafir.
Noi îți dorim pe hărăzita-ți cale
Doar zimbete și multe bucurii!*

* * *

Administrația și comitetul sindical de la remiza vagoane Bălți adresează felicitări cu ocazia zilei de naștere lui **Ghenadie CO-NEAGHIN**, maistru; **Vitalie GOMENIUC**, lăcătuș; **Andrei VOITENCO**, maistru superior; **Tatiana ȚIBIRNI**, inginer aprovizionare; **Iulia ȚIBIRNI**, distribuitoare de lucrări.

— Visele de azi să devină realitate. Speranțele de mîine — împliniri. Orice cădere — un pas înainte. Gîndul bun să vă însoțească mereu. Mulți ani cu noroc!

* * *

Administrația și comitetul sindical din cadrul depoului de locomotive Bălți adresează cordiale felicitări de JUBILEU lăcătușului **Anatolie GHERCAVI**, șefei grupului evidentă **Tatiana CISCO**.

— Vă dorim din tot sufletul multă sănătate, energie nesecată, viață lungă și succese de muncă în continuare!

* * *

Colectivul stației Ghindești îl felicită cu prilejul JUBILEULUI pe **Vladimir VICLIUC**, recepționar superior, dorindu-i omagiatului multă sănătate și prosperitate.

* * *

Administrația și comitetul sindical ale depoului de locomotive Basarabeasca vin cu felicitări de ziua nașterii către **M.CIAVDARI**, mecanic de locomotivă; **V.GROZDEV**, mecanic-secund; **I.CABACULAC**, șef-adjunct al depoului; **A.GLUȘCOV**, mecanic de locomotivă.

— Cele mai cordiale urări de sănătate, numai bine, bucurii, bunăstare și încredere în ziua de mîine dumneavoastră și familiilor!



FELICITĂRI!

Administrația și comitetul sindical din secția Bălți alimentare cu energie electrică adresează felicitări cu ocazia zilei de naștere lui **Andrei COLIBABA**, electromontor la rețelele electrice zonale Ocnîța.

— Vă urăm să fiți sănătos, plin de energie și inspirație, să vă simțiți mereu apreciat și iubit. Rezultate maxime în tot ceea ce faceți, căldură și dragoste în suflet. Mulți ani norocoși!

* * *

Comitetul sindical al secției Chișinău semnalizare și comunicații îi felicită cu prilejul JUBILEULUI pe **Vladimir DILEU**, **Anatolie CUCURUZEAC**, **Eugeniu SCRIPNIC**, **Silvia TOMOZEI**, **Alexandru TRETIACOV**, **Eugenia FUSA**.

*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 remizei vagoane Bălți îl felicită cu ocazia JUBILEULUI pe **Igor GALBUR**, lăcătuș la sectorul asamblare.

*Să-ți dea Domnul sănătate,
Baftă și succes în toate.
Viață lungă pămîntescă,
Ce dorești să se-mplinească!*

* * *

Colectivul sectorului energetic nr.2 îl felicită cu ocazia zilei de naștere pe **Vitalie MOISEEV**, șef-înterimar al secției nr.1 alimentare cu energie electrică.

*Să știi să lupți cînd vrei să ai,
Să nu regreti cînd pierzi sau dai.
Să poți urca cînd alții te coboară,
Să poți să-nduri cînd alții
te înșeală.
Să poți zimbi cînd inima îți plînge,
Să-ți fie cald, chiar dacă-afară
ninge.
Să ai în viață ce sufletul îți cere:
Credință, dragoste, plăcere.
Mulți ani fericiți!*



Gheorghe Țurcanu, medic de categorie superioară pentru igienă generală și organizarea sistemului de ocrotire a sănătății, marchează concomitent două JUBILEE: 60 de ani de la naștere și 25 de ani de muncă în calitate de șef al sectorului sanitar-epidemiologic de la stația Bălți-Slobozia al Centrului de medicină preventivă al IS «Calea Ferată din Moldova».

Încă în tinerețe el, fecior de miner din regiunea Donbas (tatăl său, originar din Moldova, a fost mobilizat acolo în perioada grea de după război), nu putea să privească indiferent cum suferă oamenii din cauza bolilor și condițiilor grele. Oare chiar nu se poate întreprinde

nimic la locul de muncă și în viața cotidiană pentru a înlătura condițiile dăunătoare organismului uman, își punea deseori întrebarea Gheorghe. Maturizîndu-se, s-a înscris la Institutul de medicină din Chișinău, consacîndu-și viața profesiei deloc ușoare de medic-epidemiolog. Și-a început biografia de muncă la centrul sanitar-antiepidemic din orașul Bălți. Mai apoi a activat în calitate de medic-șef al Casei de iluminare sanitară din oraș. Chiar de la primii pași s-a dovedit a fi un specialist, pentru care exercitarea onestă a datoriei profesionale este mai presus de orice. Principialitatea, intoleranța față de nelegui atunci, cînd e vorba de sănătatea oamenilor sînt și acum pe prim plan în activitatea sa cotidiană.

Preocupările unui epidemiolog se deosebesc esențial de ceea ce face, să zicem, un chirurg ori un internist. Ultimii pot

AI NOȘTRI OMAGIAȚI

Criteriul principal — sănătatea oamenilor

să vadă rezultatul muncii deja peste o săptămînă, o lună. În cazul epidemiologului trebuie să treacă ani pentru a vedea cit de eficiente au fost acțiunile profilactice întreprinse în scopul prevenirii bolilor, ce afectează colective întregi. Însă dacă a obținut ceea ce și-a dorit, dacă boala a bătut în retragere, specialistul trăiește o imensă satisfacție morală.

Din anul 1989, cînd Gheorghe Țurcanu abia se angajase la calea ferată, și pînă în 1999 la Bălți a funcționat o secție sanitar-epidemiologică cu 56 angajați. După reformare numărul lor s-a redus la șase.

Deși sectorul din subordine are o lungime de circa 200 kilometri, include 142 edificii, inclusiv 32 stații. Ba mai mult: exigențele privind asigurarea bunăstării sanitar-epidemiologice a feroviarilor la astfel de aspecte, precum igiena muncii, igiena comunală (aprovizionarea cu apă, casele de odihnă ale echipajelor de locomotivă, traficul de pasageri), igiena alimentației etc. au devenit mult mai dure.

În colectivul mic al sectorului Gh. Țurcanu este unicul medic, de aceea majoritatea contactelor cu șefii subdiviziunilor revin anume pe seama lui. Pe timpuri, sincer vorbind, nu era așteptat cu prea mare plăcere la întreprinderi: oamenii aveau planuri de îndeplinit, iar el, chipurile, le pune bețe-n roate. Aceasta se întîmpla din cauza că unii conducători nu conștientizau importanța protecției sănătății angajaților. Pentru a găsi mai ușor limbaj comun Gheorghe Țurcanu se străduie să nu aplice în primul rînd imputernicirile oferite prin lege, ci să vină cu argumente convingătoare, cu cifre concrete privind morbiditatea și rezultatele testelor de laborator pentru fiecare subdiviziune în parte. Concluzia este următoarea: realizarea unor indicatori înalți de producție este necesară, indiscutabil, dar trebuie îmbunătățite și condițiile pentru a evita îmbolnăvirea feroviarilor.

Grație conștientizării necesității realizării acțiunilor propuse, în ultima perioadă de timp s-au înregistrat rezultate pozitive în ce privește reducerea morbidității

la remiza vagoane nr.3, secția nr.3 semnalizare și comunicații, depoul de locomotive nr.4, secția linii nr.6, la stațiile nodurilor feroviare Ocnîța și Bălți-Slobozia.

Acum cîțiva ani fișa de protecție era într-o stare antisanoară groaznică. Aruncău pe ea gunoii din mers însoțitorii de vagon, locuitorii satelor învecinate. Situația s-a schimbat spre bine după raidurile organizate în comun cu reprezentanții primăriilor, organelor de poliție, televiziunii, presei.

În prezent teritoriul fișilor de protecție a devenit mult mai curat, ceea ce crează o imagine pozitivă a căii ferate. În cadrul acțiunilor de îmbunătățire a igienei muncii merită atenție experiența de studiere a condițiilor de muncă ale mecanicilor de locomotivă. Rezultatele căpătate de medicul de categorie superioară Gheorghe Țurcanu au avut o rezonanță largă, servind drept impuls pentru întreprinderea acțiunilor eficiente de asigurare a echipajelor locomotivelor cu truse medicale de prim ajutor, reparare a podelei și fotoliilor din cabinele locomotivelor.

Așa dar, s-au realizat multe. Însă de pe peretele biroului de serviciu îl privește pe șeful sectorului sanitar-epidemiologic Ghigheia, zeița sănătății din Grecia Antică, chipul căreia este sculptat în lemn.

Îl privește și parcă i-ar face cu degetul: nu cumva te-ai relaxat, dle Gheorghe?! Nu-ți va reuși, pentru că trebuie să te apuci iarăși de muncă! Într-adevăr, există atîtea probleme nesoluționate, încît e clar: zilele de muncă încordate vor continua.

Vreau să-i doresc domnului Gheorghe Țurcanu succese în continuare în domeniul activității sale, precum și să-l felicit din toată inima cu ocazia minunatelor JUBILEE din viața sa.

Fericire, sănătate, bunăstare, noi realizări!

Vladimir DOBREANSCHI

SPORT



Imagini din albumul clubului

Mișcarea olimpică

Zilele acestea s-a încheiat în republică luna Mișcării olimpice. La acțiunile din cadrul lunii au participat activ și membrii clubului feroviar al amatorilor de alergări «Express-K». Feroviarii sînt mereu prezenți la toate evenimentele sportive din Moldova.

Ion BABARĂ,
președinte al clubului «Express-K»

