



FEROVIARII Moldovei

N 30-31 (5792-5793) 31 iulie 2014

Ziarul apare din 1 mai 1941



Felicitări cu ocazia sărbătorii, dragi feroviarilor!

Stimați oameni ai muncii de la magistrala de fier a Moldovei, dragi veterani!

Administrația Întreprinderii de Stat «Calea Ferată din Moldova» și Sindicatul feroviarilor din Moldova vă adresează cordiale felicitări cu ocazia sărbătorii profesionale – Ziua feroviarului!

Magistrala de fier este temelia, ce asigură integritatea spațiului economic al țării noastre, iar traficul feroviar – metoda de bază de transportare a mărfurilor și călătorilor.

Eficiența activității transportului feroviar o asigură în primul rând munca înalt calificată a tuturor angajaților din domeniu. Anume profesionalismul și spiritul de sacrificiu fac să se consolideze pozițiile Căii Ferate a Moldovei pe piața internă și internațională a serviciilor de transport.

Sînt păstrate cu grijă și transmise din generație în generație glorioasele tradiții ale feroviarilor: adevăratul patriotism, responsabilitatea extraordinară, devotamentul profesiei.

Le mulțumim în mod special stimaților noștri veterani, care transmit tinerilor feroviarilor experiența de muncă, dar și atitudinea lor față de profesie.

Dorim din toată inima tuturor angajaților și veteranilor transportului feroviar multă sănătate, fericire, bunăstare, dispoziție de sărbătoare și numai bine!

Felicitări cu ocazia
Zilei feroviarului!

Administrația ÎS «Calea Ferată din Moldova»
Sindicatul feroviarilor din Moldova



Stimate Serghei Petrovici!

Din numele Consiliului de transport feroviar și al meu personal vă felicit cordial, iar în persoana dumneavoastră – pe toți angajații și veteranii magistralei de fier a Moldovei, membrii familiilor lor cu ocazia sărbătorii profesionale – Ziua feroviarului!

Căile ferate sînt considerate pe bună dreptate arterele de transport ale fiecărui stat, de succesul funcționării cărora depinde dezvoltarea social-economică stabilă a țării.

La temelia colaborării noastre se află funcționarea bine coordonată a tuturor subdiviziunilor, profesionalismul, responsabilitatea și sacrificiul angajaților căilor ferate, care asigură desfășurarea traficului de marfă și călători în țările noastre.

Dați-mi voie să exprim tuturor feroviarilor moldoveni profunda recunoștință pentru munca conștiincioasă de zi cu zi, grație căreia se păstrează unitatea spațiului cu ecartament de 1520 mm. Mulțumiri speciale veteranilor din domeniu, care au pus baza unor frumoase tradiții, urmate astăzi cu demnitate de actuala generație de feroviar.

În această zi festivă primiți cele mai cordiale urări de noi succese în domeniul muncii, multă sănătate, fericire și bunăstare dumneavoastră, rudelor și tuturor persoanelor apropiate!



Cu respect –
Vladimir IAKUNIN,
președinte al Consiliului
de transport feroviar
al statelor-membre
ale Comunității,
președinte al SAD «RJD»

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

Dacă nu se precupețesc eforturile, rezultatele sînt înalte

Domeniul feroviar al țării noastre se mindrește pe bună dreptate cu istoria și tradițiile sale. La ora actuală Calea Ferată a Moldovei este unul din cele mai populare și accesibile tipuri de transport de marfă și călători. Magistrala de fier funcționează ritmic și continuu, asigurând temeinic dezvoltarea social-economică a statului nostru.



Am toată certitudinea, că munca eficientă și spiritul profesionist al angajaților magistralei vor permite și de acum încolo să facem față cu succes tuturor problemelor, să asigurăm funcționarea stabilă, în ritm continuu a CFM, vor contribui și în viitor la realizarea sarcinilor de mare importanță, înaintate căii ferate.

În pofida situației geopolitice încordate din cauza evenimentelor din Ucraina, Calea Ferată a Moldovei a reușit nu doar să păstreze volumul existent al traficului de marfă, ci și să-l majoreze întrucîtva comparativ cu perioada analogică a anului trecut. Astfel în primul semestru 2014 s-au transportat 2,2 milioane tone de încărcături, ceea ce depășește cu 6 la sută nivelul real al anului 2013. Circuital tarifar a crescut cu 7 la sută, atingînd 533 milioane tono-kilometri. A sporit de 2 ori față de perioada similară a anului trecut volumul de expediere a mărfurilor, acesta constituind 824 mii tone.

La o serie de indicatori calitativi ai utilizării vagoanelor și locomotivelor, planul pe 6 luni a fost depășit: s-a accelerat circuitul vagonului de marfă cu 0,43 diurn, constituind 9,08 zile, a crescut cu 0,2 km/h viteza de sector, atingînd 34 km/h, cu 33 tone s-a majorat tonajul mediu al unui marfar, ajungînd la 2417

tone, a crescut cu 0,8 la sută randamentul mediu diurn al locomotivei, alcătuiind 806,7 mii tono-kilometri. Din cauza refluxului călătorilor la trenurile de cursă lungă s-a diminuat numărul pasagerilor transportați. În 6 luni ale anului curent au beneficiat de serviciile căii ferate 1,9 mln pasageri, sau 91,7 la sută față de nivelul anului 2013.

Reparațiile capitale și curente ale mijloacelor fixe ale întreprinderii se desfășoară în condițiile deficitului acut de mijloace financiare. Astfel pe parcursul a 6 luni, în cadrul gospodăriei liniei au fost supuse tuturor tipurilor de reparare 10,5 km de linie, ceea ce depășește cu 2,1 km cifra înregistrată în perioada analogică a anului trecut. De remarcat că, deși asigurarea cu materiale ale suprastructurii liniei este dificilă, toate secțiile liniei au îndeplinit planul la punctaj. La calea ferată în ansamblu acest indicator a constituit 76 puncte, planul fiind 140.

În cadrul gospodăriei locomotive a fost reparată capital o secție de locomotivă, s-a executat reparația cu ridicare a unei locomotive de manevră de marca CMA-3 și ajustarea ei pentru lucrări pe ecartamentul european de la stația Giurgiulești. 366 vagoane de marfă avînd termenul de exploatare expirat au fost diagnosticate și supuse reparațiilor

de remiză și capitale cu prelungirea termenului de exploatare.

Au continuat lucrările de perfecționare a mijloacelor de comunicație. În primul semestru al anului curent s-a încheiat construcția primei tranșe a sistemului de comunicație prin cablu cu fibră optică pe sectoarele Chișinău–Ungheni și Ungheni–Bălți în limitele secțiilor Chișinău și Bălți semnalizare și comunicații. Asemenea sisteme asigură o calitate mai bună a transmisiilor informațiilor, amplasarea compactă a utilajului, reducerea cheltuielilor pentru îngrijire tehnică și consumul de energie electrică. În prezent la calea ferată există 98 km de linie de comunicație cu fibră optică.

La capitolul protecția socială a feroviarilor se îndeplinesc toate acțiunile stipulate în Contractul colectiv de muncă, încheiat între administrația întreprinderii și sindicat. Deoarece la calea ferată salariile n-au fost modificate din octombrie 2011 și ele sînt mai mici decît cele medii pe țară, s-a luat decizia de a majora din 1 august 2014 cu 15 la sută salariile tuturor angajaților întreprinderii.

Oricît de complicate ar fi sarcinile, pe care le pune timpul în fața magistralei de fier, nu există nici o îndoială, că feroviarii Moldovei vor reuși să le îndeplinească cu cinste și responsabilitate.



Stimate Serghei Petrovici!

Din numele Direcției Consiliului de transport feroviar al statelor-membre ale Comunității vă felicit pe dumneavoastră și colectivul Căii Ferate a Moldovei cu ocazia sărbătorii profesionale – Ziua feroviarului!

Vă doresc din tot sufletul dumneavoastră, tuturor oamenilor muncii și veteranilor Magistralei moldovenești sănătate, fericire, bunăstare în familie și succese mai departe în asigurarea funcționării stabile a căii ferate pentru a dezvolta și consolida relațiile interstatale în domeniul transportului.

Piotr KUCERENKO,
președinte al Direcției
Consiliului de transport
feroviar al statelor-membre
ale Comunității



Eveniment

Mai că nimeni nu-și amintește, când s-a edificat ultima oară la Călea Ferată din Moldova vreo construcție feroviară. Și iată că marea surpriză s-a produs: pe linia curentă Ghindești—Țira a direcției Mateuți s-a construit un pod de mai mare frumusețe! Jos, sub deschiderile de beton circulă incontinuu pe asfaltul șoselei automobilele. Nici nu-ți vine să crezi, că pînă mai ieri, când era folosit podul vechi, construit acum mai bine de o sută de ani (imaginea nr.2), prin acest loc abia de puteau trece concomitent două căruțe. Din cauza spațiului îngust și a coborișului deseori aveau loc accidente.

Noul pod s-a înscris în infrastructura feroviară fără mari cheltuieli din partea Magistralei moldovenesti. Fiind parte a proiectului de reconstrucție a șoselei naționale Sărăteni—Soroca, el a fost edificat de compania turcească ONUR SUMMA pe banii alocați de guvernul SUA prin intermediul Fundației «Provocările mileniului—Moldova». Calitatea corespunde celor mai bune standarde europene. Feroviarilor nu le-a rămas decît să strămute 575 metri de linii — lucrare executată foarte bine de specialiștii SML-294 Răuțel și ai secției linii nr.5 Bălți (imaginea nr.3). Ziua rezervată pozării a fost una ploioasă, părea că natura a

După standarde europene



vrut să pună la încercare rezistența oamenilor adunați pe sector. Însă mijloacele tehnice au funcționat cit se poate de bine, muncitorii au dat dovadă de mult profesionalism.

Evenimentul a trezit interesul viu al opiniei publice din republică. La darea în exploatare a podului au asistat reprezentanți a numeroase mass-media. Ei au urmărit momentul încheierii procesului de pozare a liniei, apoi au participat și la mica solemnitate — baterea «crampoului de aur» simbolic în traversa de lemn de la intrarea pe pod. Această misiune de onoare a fost incredintată lui William N. Moser, ambasador al SUA în Republica Moldova; Boris Gherasim, viceministru al Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al RM, și Serghei Tomșa, director general interimar al ÎS «Călea Ferată din Moldova».

Deja mai bine de o lună noua construcție cu patru deschideri (imaginea nr.1) stă la dispoziția echipajelor de locomotivă, ce remorchează garnituri de tren pe acest sector de cale ferată important pentru transportarea mărfurilor și pasagerilor. Podul are o lungime de 77 metri, toate elementele pot rezista la încărcătura, ce corespunde categoriei respective. Ar fi bine să existe la călea ferată cit mai multe edificii de acest gen: moderne, sigure în procesul de exploatare.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagini: Iurie KOZLOV

MODERNIZAREA ÎPTBA DIN BĂLȚI

Modernizarea utilajului postului de preparare a mortarului de la întreprinderea de producere a traverselor din beton armat de la Bălți va permite îmbunătățirea serioasă a calității articolelor fabricate. Grație acesteia a fost perfecționat procesul tehnologic de preparare a amestecurilor în urma dozării mai exacte a materialelor utilizate: nisip și pietriș. Acum fiecare lot cîntărit este fixat cu ajutorul unui program special în calculatoarele, montate în odaia operatorului și al șefului de laborator.

Betonul va fi numai de calitate înaltă



Serghei Barbăneagră, șef de producere, reiterează că toate acțiunile principale de renovare a postului de preparare a mortarului au fost chibzuite și realizate de specialiștii întreprinderii. E vorba, în particular, de instalarea unor dozatoare suplimentare cu cîntar, înlocuirea buncărului de stocare a materialelor cîntărite și descărcare ulterioară în malaxor. Acestuia din urmă i-a fost schimbată armatura, ceea ce este important pentru prevenirea uzurii metalului.

La producerea traverselor se preconizează înlocuirea armaturii actuale cu alta mai trainică și mai sigură din sîrmă, care de asemenea va spori calitatea articolelor fabricate.

Proiectul respectiv a fost elaborat cu suportul savanților din Kiev.

Pregătindu-se să reinceapă producerea traverselor,

muncitorii întreprinderii au curățat cu get de nisip formele metalice de turnat. Au fost verificate camerele cu aburi, alte utilaje. Analizele de laborator demonstrează, că la utilizarea betonului de marca 550 rezistența traverselor produse corespund tuturor exigențelor exploatareii ulterioare pe linii.

La efectuarea lucrărilor de dotare și pregătire s-au afirmat sudorul Petru Cusnir, lăcătușii-ajustori Victor Burlacu, Petru Neghin, Rodion Beleaev, Nicolae Hrapencov, electricienii Tudor Dicoș și Ghenadie Pavlov, operatorii postului de preparare a mortarului Valeriu Bodilo și Serghei Vasilev, macaragiul Ion Rogac, armaturierii Eugeniu Gorin, Dumitru Nedelea, Andrei Forcaș și alții.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagini: Iurie KOZLOV



BLIȚ-SONDAJ

Anul acesta Calea Ferată a Moldovei împlineste 143 de ani. Decenii la rând, în luna august a fiecărui an țara mulțumeste angajaților din transportul feroviar pentru eforturile lor de muncă. Feroviarii marchează această sărbătoare cu un sentiment de mândrie și respect, pentru că de-a lungul anilor s-au schimbat multe, dar nu și modul insistent, calificat de a munci al feroviarului, devotamentul său profesiei și respectul imens față de tradițiile formate și păstrate de toate generațiile predecesoare. În preajma Zilei feroviarului redacția a solicitat angajaților magistralei răspuns la întrebarea «De ce ați ales profesia de feroviar?».



Vasile BOICO,
șef de tură
la depoul de
locomotive nr.4
Bălți:

— M-am născut și am crescut într-o familie de picheți. Am locuit la cantonul de la km 15 al direcției Slobodka și așa putea spune, că de mic copil am fost captivat de calea ferată, care trecea pe lângă casa noastră. Ulterior, când învățam la școala-internat feroviară din preajma stației Bălți-Slobozia, deseori am mers în excursie la depoul de locomotive. Atunci mi-a încolțit în suflet visul legat de locomotive, pe care l-am realizat la maturitate, în anul 1972. Absolvind cursuri speciale, am muncit mecanic-secund în depou, apoi și mecanic la locomotivele de manevră și magistrale. Acum cincisprezece ani, din motive de sănătate a trebuit să mă fac șef de tură în depou. Expediez echipajele de locomotivă în curse și, să fiu sincer, îi invidiez un pic pe colegii mei.



Oxana VOINOVA,
tehnician-distribuitor
la districtul
9 al secției linii
nr.1:

— Am venit în Moldova însoțită după absolvirea în anul 1984 a Colegiului feroviar din Nicolaev. Consider că am avut noroc în viață, deoarece aici, la calea ferată, am cunoscut oameni adevărați, devotați profesiei. Prezența lor te mobilizează, te disciplinează, îți însușește încredere în ziua de mâine. Districtul nostru este unul din cele mai bune în secție. Facem tot ce ne stă în puteri pentru ca circulația pe sectorul din subordine, care, de altfel, este parte a unui culoar internațional de transport, să fie sigură și rapidă.



Vasile CERNOT,
conducător al
echipei nr.1
a districtului 8
al secției linii
Bender:

— Muncesc în secție deja 36 de ani. M-a interesat cum se menține linia în stare bună de funcționare, disciplina strictă la calea ferată, subordonarea indiscutabilă a montatorilor linii, conducătorilor ne-

De ce am ales profesia de feroviar?

mijlociți — brigadierului, maistrului — aproape ca în armată.

La început am fost angajat ca șofer al unui camion de marca GAZ-51, cu care transportam la locul de muncă montatorii, instrumentele, materialele din suprastructura liniei etc. Mai apoi am devenit picheț, iar în ultimii 16 ani, după susținerea examenului, îndeplinesc funcția de brigadier. Mă strădui cu întreaga echipă să menținem linia în stare bună, dacă e posibil — chiar foarte bună, să asigurăm punctajul preconizat — principalul criteriu de evaluare a muncii pichețului.



Nicolae CUCER,
maistru-picheț la
districtul Vălcineț
al secției linii
nr.6:

— Pe timpuri au muncit la calea ferată și bunicul — podar, și tata — paznic de barieră. Terminând clasa a opta, m-am înscris la o școală profesională din Jmerrinka și am fost repartizat brigadier linii în secția linii Darnița a Căii ferate Sud-Vest. La Magistrala moldovenească sint angajat din anul 1970. Am muncit la diferite sectoare, dar cea mai lungă perioadă — la districtul Vălcineț, deoarece sint bășinaș de pe aici. Îmi place acest domeniu de activitate. Anume grație picheților, în primul rând, trenurile se pot deplasa pe teritoriul țării noastre, transportând mărfuri și pasageri.



Alexandru BABENCO,
electromecanic
SCB în secția
Basarabeasca
semnalizare și
comunicații:

— Am optat pentru o profesie din domeniul transportului feroviar încă acum 41 de ani, când după absolvirea Colegiului electromecanic din Kiev la specialitatea «Automatică și electromecanică» mi-am început activitatea de muncă în calitate de electromontor SCB, categoria a IV-a, în secția Kiev semnalizare și comunicații. Dar și acum 30 de ani, când am fost transferat în secția Basarabeasca semnalizare și comunicații în calitate de electromontor, categoria a V-a, și m-am convins o dată în plus, că profesia de feroviar este una responsabilă și interesantă, foarte captivantă. Ea oferă posibilități de perfecționare permanentă. Anume aceasta mi-am dorit încă din copilărie să fac la Colegiul electromecanic din Kiev.



Ala CURTI,
recepționează
la stația Mateuți:

— Locuiesc la Rezina, dar deja m-am deprins să mă deplasez la serviciu la stația de cale ferată Mateuți situată la cinci kilometri de oraș. De șapte ani muncesc la sectorul marfă de aici și conștientizez tot mai mult importanța funcției de recepționează, pe care o îndeplinesc alături de colega mea Lilia Volontir. În zona adiacentă stației noastre activează întreprinderi mari, care-și expediază producția — metal laminat și ciment — nu doar consumatorilor din republică, ci și peste hotare. Menținem relații de afaceri foarte strânse cu agenții economici, dar prioritar pentru noi este apărarea intereselor căii ferate.



Tatiana RACU,
impiecat de
mișcare la stația
Bahmut:

— Nu doar eu, ci și tot colectivul nostru considerăm, că stația la care muncim este una din cele mai frumoase la magistrală. Ea este situată în inima codrilor Moldovei. Chiar și acest motiv mă face să vin cu plăcere de fiecare dată la serviciu. Dar la fel de mult îmi place munca la panou, executarea dispozițiilor dispecerului de circulație privind organizarea procesului de trafic. Am activat în total la stație deja douăzeci de ani, dar așa mai muncesc încă mult și bine.



Eugeniu PISLARI,
impiecat de
mișcare la stația
Chișinău:

— Părinții mi-au servit drept exemplu atunci, când am ales să practic profesia de feroviar. După absolvirea Colegiului feroviar din Bălți a venit și rîndul meu să continui tradițiile de muncă ale dinastiei noastre familiale. Trei ani am muncit ajutor al șefului de manevră. În anul 2004 am absolvit Academia de transport, informatică și comunicații din RM. Pe parcursul ultimului deceniu sint impiecat de mișcare la stația Chișinău.



Serghei NAZARENKO,
maistru-tehnolog
în cadrul Trenului
poduri nr.1
Bender:

— Mi-am început activitatea de muncă în acest colectiv în anul 1979. Am ales această profesie pentru că e demnă de un bărbat. La calea ferată munca este eficientă, domină disciplina. M-am convins de aceasta și mai mult după ce am început să activez brigadier: sectorul nostru confecționează carcasa metalice, construcții din beton și beton armat, iar responsabilitatea pentru calitatea producției fabricate o poartă în primul rând brigadierul. Tot el trebuie să poseze capacitatea de a conduce, a cere echitabil răspundere de la subalterni. Din 2008 îndeplinesc funcția de maistru-tehnolog. E o treaptă mai înaltă, deci și responsabilitatea este mai mare. Pe parcursul anilor am primit diplome de onoare din partea administrației, m-am învrednicit de medalia «Pentru distincție în muncă».



Greta SCRIPNIC,
dispecer în secția
liniei nr.6:

— Mulți locuitori ai orașului Ocnita au într-un fel sau altul tangență cu calea ferată. Bunicul meu a fost feroviar. Probabil, sub influența lui am absolvit în anul 1986 școala tehnică «Fediko» și mi-am început activitatea de muncă în calitate de impiecat de mișcare la stațiile liniare: Grinăuți, Hirbova. Ulterior circumstanțele m-au făcut să mă angajez în secția linii, unde activez deja nouă ani. În virtutea obligațiilor de serviciu sint mereu la curent cu situația la districte și înțeleg cit de greu le vine picheților să mențină linia în stare bună în condițiile lipsei acute de materiale.



Grigore CATAN,
șef de manevră
la st.Bender:

— Activitatea de șef de manevră la stația Bender mi-am început-o în 1991. Prefer transportul feroviar și mă strădui să fac muncă cu trageră de inimă, îmi place profesia mea. Se întâmplă să apară situații ieșite din comun și e necesar a lua decizii pentru a îndeplini sarcina. Desigur, astăzi volumul de muncă comparativ cu 1991 este mult mai mic, iar starea liniilor — mult mai precară, de aceea este necesară atenție maximă. În procesul de muncă discut deseori cu impiecații de mișcare de la stațiile liniare, cu recepționezii, vagonarii. Majoritatea lor sint oameni binevoitori, specialiști calificați.



Dumitru MITIOGLO,
maistru-picheț
la districtul 11
al secției linii nr.3
Basarabeasca:

— Au trecut anii și am conștientizat, că munca de feroviar e foarte potrivită pentru un bărbat, că aici muncesc oameni puternici în aspect fizic și moral, buni conducători și organizatori. Cot la cot și împreună cu ei am parcurs calea de la montator linii, categoria a IV-a, până la maistru-picheț. Mă bucur, că eforturile comune ale districtului Comrat, pe care-l conduc, au fost înalt apreciate de șeful Magistralei moldovenești în timpul reviziei de primăvară cu comisia. Se bucură de succesele mele și realizările districtului soția mea Oxana, sint mândri de tatăl lor feciorii mei.



Natalia PERMINOVA,
electromecanic
în secția Chișinău
semnalizare și
comunicații:

— Pur și simplu nu puteam să nu optez pentru că toate rudele mele sint feroviar. Vechimea cumulată de muncă a familiei de feroviar Balandin alcătuiește 169 ani. Iar dacă s-ar mai adăuga și anii de muncă la magistrală ai sotului meu și părinților săi, vechimea totală de muncă a celor două dinastii familiale de feroviar ar constitui 252 de ani!



Tudor NEMȚAN,
brigadier la revizia
comercială de la
stația Berești:

— Muncesc la stație din anul 1973, după satisfacerea serviciului militar. Trebuie să spun sincer, că magistrala m-a atras prin stabilitate, disciplină și, desigur, salariu, care la acea vreme era destul de bun. Am însușit cu plăcere câteva specialități: de la reglarea vitezei, ajutor al șefului de manevră până la dispecer în traficul de marfă. În calitate de brigadier al reviziei comerciale muncesc deja al patrulea an. Rămân devotați căii ferate până la capăt și-mi doresc ca situația aici să se amelioreze.

Consemnare:
Liliana NICHIFOROV, Vlad PAVLOV,
Alexandru NICHIFOROV



■ MECANICI DE ECITĂ

Experiența merită încredere

Mai toate trenurile de pasageri, care se îndreaptă spre est, trec prin stația Ocnița. Remorcarea lor pe sector este încredințată celor mai experimentate echipaje ale depoului locomotive de rulaj din localitate. Inclusiv mecanicului, categoria I, Victor Burcovskii și mecanicului-secund Igor Știrbu, care demonstrează un înalt nivel de profesionalism, disciplină la efectuarea curselor responsabile.

Deseori turele coincid cu perioada de noapte. Iată că și de astă dată, când orașelul din preajma stației dormea, locomotiva magistrală cu acest echipaj la bord ieși din nou pe porțile largi ale întreprinderii. La peronul gării a încremenit în așteptare trenul accelerat Chișinău—Sankt-Petersburg. Urmează un schimb laconic de cuvinte prin stația de radio cu impiegatul de mișcare, locomotiva este atașată ușor, fără zgomot la garnitura de vagoane pentru a nu trezi pasagerii și trenul pornește la drum.

Remorcarea trenurilor solicită vigilență sporită în timpul zilei, iar noaptea — îndoit. Pe parcursul anilor de muncă echipajul pare că a studiat în cele mai mici detalii fiecare curbă, fiecare urcuș și coborîș. Or, linia de cale ferată poate oferi surprize.

Nu este exclus ca lumina puternică a proiectoarelor, ce aleargă în fața locomotivei, să ajute a observa o șină cu fisură ori un automobil staționat pe pasajul de nivel. La intrarea într-o stație intermediară vreun macaz al centralizării electrice poate reacționa greșit la comenzi și schimba direcția de deplasare. Mai există și limitele de viteză la curbele cu rază mică, precum și pe sectoarele cu focare de putregai. Mecanicul de locomotivă și mecanicul-secund nu obosesc să citească deja a cîta oară cartea indicatoarelor rutiere pentru a asigura securitatea circulației.

— Nu e ușor, dar ne place această profesie, — declară cei doi.

Victor Burcovskii a făcut alegerea profesională încă în 1975, cînd după satisfacerea serviciului militar s-a angajat la depoul locomotive de rulaj. Aici muncea și tatăl său, de asemenea mecanic de locomotivă, iar mama, dna Ana, avea grijă de casa de odihnă a echipajelor de locomotivă. Băiatul hotărîse ferm să continue dinastia de muncă. A efectuat curse în calitate de mecanic-secund, apoi i s-a încredințat remorcarea sinestătătoare. A avut grijă să-și îmbogățească bagajul de cunoștințe, de aceea a absolvit Colegiul feroviar din Odesa, secția cu frecvență redusă. Și soția sa muncește în domeniul transportului feroviar — casieră de bile-



te. Fiica a absolvit IITF din Dnepropetrovsk. Iar Igor Știrbu a însușit profesia la școala tehnică «Fediko», care a pregătit mulți specialiști buni pentru calea ferată. Pe parcursul celor patru ani de muncă în tandem cu V. Burcovskii el s-a dovedit a fi un partener sigur. Dar și cu perspectivă, ceea ce e la fel de important: recent a susținut examenul pentru dreptul de a conduce locomotive.

Echipajul remorchează trenurile de pasageri nr.61/62 și nr.47/48. Atît spre Moghiliiv-Podoliskii, cit și spre Chișinău.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: mecanicul de locomotivă Victor Burcovskii și mecanicul-secund Igor Știrbu

Imagine: Iurie KOZLOV



Imagine: Iurie KOZLOV

■ ACTIVITATE COTIDIANĂ A ENERGETICIENILOR

Ritmul muncii — unul fructuos

La calea ferată electricitatea este atît de importantă, încît nici cea mai mică stație liniară nu poate funcționa fără ea. Pe sectorul Călărași—Visterniceni din subordinea electromecanicului Constantin Popov (secția Chișinău alimentare cu energie electrică) se află cîteva stații de acest fel. Pentru a asigura aprovizionarea continuă cu energie electrică a edificiilor de aici trebuie să se acorde atenție maximă transformatoarelor, liniilor electrice, cablurilor, surselor de curent electric de rezervă etc. La toate acestea se mai adaugă deplasările operative pe linie în caz de necesitate la orice oră de zi și noapte și în orice condiții climatice, lupta cu vegetația, care acoperă liniile aeriene de curent electric și amenință să provoace

scurtcircuite, precum și multe alte acțiuni, stipulate în planul lucrărilor preventive planificate.

Specialiștii fac față situației. În timpul reviziei de primăvară cu comisia din mai curent șeful serviciului alimentare cu energie electrică Dumitru Moțoc a fost atît de satisfăcut de activitatea lor, încît a făcut și o poză cu acest colectiv. Alături de electromecanicul Constantin Popov pe sectorul Călărași muncesc fără a-și precupeți eforturile și măiestria electromontorii Andrei Nichiforov, Simion Curicheri și șoferul Nicolae Iacovenco.

Vlad DOBROV

ÎN IMAGINE: echipa lui Constantin Popov (al doilea din stînga) alături de șeful serviciului alimentare cu energie electrică Dumitru Moțoc (primul din dreapta)

FELICITARE

Administrația și comitetul sindical ale depoului de locomotive nr.2 felicită colectivul depoului Bender și pe toți angajații ÎS «Calea Ferată din Moldova» cu ocazia Zilei feroviarului!

Avem bucurie mare:
CFM e-n sărbătoare!
Vă dorim noroc în toate,
împliniri și sănătate!
Felicitări, stimați feroviarilor!

■ ÎN OBIECTIV — OMUL

Pe prima linie a picherilor

La stația Căușeni, loc important pentru circulația trenurilor pe traseul Kuciurgan—Basarabeasca—Reni, s-au concentrat eforturile a cîtorva servicii feroviare. Printre ele e și districtul nr.7 al secției linii Bender, care îngrijește sectorul de linii dintre kilometrii 8-29. Lună de lună muncitorii conduși de maestrul-picher Valeriu Pankin obțin un punctaj foarte bun — 12-14 unități, planul fiind 70, asigurînd astfel securitatea circulației la nivelul convenit. Acest indicator este unul dintre cei mai buni atît în cadrul secției linii, cit și pe întreg sectorul de sud al magistralei.



Situația la district nu se deosebește deloc de celelalte: deficit acut de materiale, o motivare minoră a muncii grele, din care cauză tinerii de prin satele din jur nu se prea înghesuie să se angajeze aici. Ceea ce asigură succesul este doar dispoziția de muncă a oamenilor, încrederea deoamdată vie că vor veni timpuri mai bune și, desigur, eforturile permanente de căutare a rezervelor accesibile, organizarea rațională a muncii. Insuficiența cadrelor, inclusiv în zona de manevre a stației Căușeni, este compensată la executarea lucrărilor de proporții prin unirea provizorie a eforturilor montatorilor de linie din cele două echipe antrenate aici.

Astfel se formează un grup de șoc, grație căruia au putut fi schimbate contracele macazurilor 1, 2, 3, 4, 5, 24, seturile de bare ale macazurilor 1 și 5. La indicația serviciului linii a fost demontată linia de acces nr.24; deoarece agentul economic respectiv nu mai dispune de volum de încărcare-descărcare. Din același motiv este demontată și linia nr.10. Materialele disponibilizate astfel vor fi utilizate la fortificarea traseelor principale.

Munca sporește și aceasta se datorează în mare măsură nucleului organizatoric de forță în persoana brigadierilor cu expe-

riență Serghei Iepure și Vladimir Turcan, dar și a celor tineri — Serghei Catanoi și Andrei Bursuc, absolvenți ai școlii tehnice feroviare Basarabeasca. Experiență bogată posedă maestrul-picher, care deja 36 ani muncește în domeniul transportului feroviar. Și-a început biografia de muncă în calitate de montator linii, apoi a muncit o perioadă îndelungată ca și brigadier, iar funcția actuală o ocupă de 15 ani.

M-am interesat de condițiile habituale ale picherilor. Nimic de zis: administrația secției are mare grijă de oameni. Fiecare echipă dispune de o încăpere, unde muncitorii pot lua masa, schimba hainele, păstra instrumentele. Ei sînt asigurați destul de bine cu îmbrăcăminte specială. Totuși, mai există loc de lucruri bune.

Deși pînă la iarnă mai e timp destul, deja acum trebuie să se întreprindă acțiuni pentru a nu se repeta situația din iarna trecută, cînd încăperile habituale ale picherilor de la Căușeni nu erau încălzite suficient, nu funcționau camerele de duș.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: maestrul-picher Valeriu Pankin face parte din categoria specialiștilor zbuçiumați, pasionați de munca lor

Imagine: Iurie KOZLOV



Locul, unde își întremează sănătatea feroviarilor



Vasile MITITIUC,
medic-șef al Centrului de recuperare

Centrul nostru de recuperare activează din noiembrie 2004, iar în acest an va implini un deceniu. Aici își întremează sănătatea feroviarilor și membrii familiilor lor. Dar vindem bilete de tratament și doritorilor, care nu au nimic în comun cu domeniul feroviar. Principiul de bază al activității Centrului de recuperare este oferirea serviciilor medicale calitative, accesibile tuturor categoriilor de populație din Republica Moldova. Tratamentul sanatorial are loc la patru profiluri: bolile organelor respiratorii, bolile tractului gastro-intestinal, afecțiunile sistemului nervos, bolile aparatului locomotor. Centrul de recuperare dispune de toate cele necesare în acest scop – utilaj medical modern, specialiști de înaltă calificare ai Centrului și SCC, care efectuează investigații medicale, diverse proceduri calitative, oferă consultații.



Realizăm câteva tipuri de reabilitare a pacienților: balneoterapia – băi cu extracte de ierburi și sare de mare, duș-masaj subacvatic; chinetoterapia; aeroionoterapia; tratamentul cu nămol; fitoterapia; masajul curativ; întinderea dozată a coloanei vertebrale și masajul vibrator; aplicații cu parafină și ozocerită; speleoterapia. Apropos, pensionarii și copiii cu vârsta de 5-12 ani pot beneficia de acest tip de reabilitare în mod gratuit.

Pe parcursul a 12 zile pacienții își întremează după toate regulile sănătatea, dar și se odihnesc bine. Ei au la dispoziție saloane de lux, saloane cu două locuri, dotate cu instalații sanitare și duș, televiziune prin cablu. Cu alte cuvinte, sînt create toate condițiile necesare. În plus, doritorii pot juca biliard, pot vizita barul, piscina, sauna. Pacienții pot lua masa de cinci ori pe zi, pot consuma ape minerale din Kaukaz (Artiz, Narzan, Esentuki), cocktail oxigenat.

Secția fizioterapie oferă diverse tipuri de proceduri: inhalatii, magnetoterapie, fototerapie (terapie cu laser, raze ultraviolete) etc.

Toate serviciile sînt incluse în costul biletului. Prețul locurilor de lux este de 8100 lei, al salonului cu un loc – 5900 lei, iar întremarea și odihna într-un salon cu două locuri costă 5500 lei. Centrul de recuperare oferă și cursuri de tratament de 12 zile la prețul de 1200 lei (fără masă și cazare).

Notă: feroviarilor angajați în câmpul muncii beneficiază gratuit de bilete de tratament în saloanele cu două locuri din partea sindicatului de profil.

Am remarcat deja, că pacienții se află sub îngrijirea unor lucrători medicali cu experiență. Îi voi nominaliza doar pe cîțiva dintre ei. E vorba de asistenta medicală Nadejda Gherdan, asistentele medicale din secția fizioterapie Tatiana Motigan, Xenia Ganea, masorul Mihail Timotin, dar și de asistenta medicală superioară Larisa Stratulat, asistenta-intendent Eugenia Babii. Numeroase griji ce țin de asigurarea funcționării bune a Centrului de recuperare cad și pe umerii medicului-șef adjunct responsabil de gestionare Vladimir Cirpa, contabilului-șef Oxana Șereper și multor altora, care participă zilnic la întremarea sănătății pacienților noștri, crearea condițiilor pentru odihna calitativă a acestora, îndeplinindu-și conștiincios și profesionist obligațiunile. Profitînd de posibilitatea oferită de redacția ziarului «Feroviarul Moldovei», adresez tuturor felicitări cu ocazia Zilei feroviarului, le doresc sănătate și bunăstare!

Imagini: Iurie KOZLOV



■ **MIJLOACELE ECONOMISITE
AJUNG ÎN BUGETUL
CĂII FERATE**

Accentul – pe eficiență

Exploatarea ciocanelor de burat electrice, a sfredelelor electrice și altor instrumente de acest gen implică deseori un efort imens, ceea ce cauzează defectarea motoarelor electrice. Reparația acestora la întreprinderile din afara căii ferate este foarte costisitoare.

De aceea responsabilii din secția liniei Ocnîța au chibzuit cum să organizeze procesul de reparație în atelierele mecanice proprii. Ori, mai bine zis, să reia acest proces, deoarece încă prin anii '70 aici funcționa un sector specializat, ce repara motoarele electrice pentru mai toate secțiile liniei ale Căii ferate Odeșă-Chișinău de atunci.

Într-o încăpere separată s-au păstrat destul de bine locurile de muncă dotate cu cele necesare, la unul dintre care l-am găsit pe bobinatorul Valeriu Bărbuță. Depănarea cablului este o operațiune complicată. La ea se folosește cablu foarte subțire – cu diametrul de pînă la 0,6-0,8 mm. Nu oricine reușește. Bunăoară, a dorit să muncească la sector o femeie, dar n-a făcut față. V.Bărbuță (*in imagine*), însă, posedă experiență practică, acumulată anume în acea perioadă de acum mai bine de patruzeci de ani.

– În fiecare an sîntem nevoiți să schimbăm vreo 40-50 motoare electrice numai la ciocanele de burat, barem alte instrumente. Grație reparației în atelierele proprii reușim să economisim mijloace considerabile, – declară Alexandru Brodskii, șef al secției liniei nr.6. – Dar aceasta nu este unica rezervă de economisire. Fierăria confecționează labe pentru sustragerea cramponelor, rîngi, tîrnăcoape, conexiuni pentru lucrările de reparație. Reparam și multe alte detalii, bunăoară, cablul electric interior al macaralei de pe platforma de încărcare-descărcare.

În secția liniei au fost vopsite recent două motolocomotive de marca DGKU. E și aceasta o economisire, deoarece vopsirea calitativă previne ruginirea precoce a cutiilor metalice. La districte și la sediul central al secției se colectează metalul uzat sub formă de bucăți de șină deteriorate, dispozitive de fixare a cramponelor, plăcuțe izolante, devenite inutile din cauza renunțării la tehnologia învechită. Voi mai remarca în special încărcarea prin sudare a inimilor de macaz, care, după ce a fost aplicată la Ocnîța, se înfăptuiește în prezent și la stațiile direcției Vălcînet. O inimă de macaz nouă costă circa 46-65 mii de lei, iar cheltuielile de reparație a unei inimi vechi și prelungire cu 3-4 ani a termenului de exploatare nu depășesc o mie de lei. Efectul economic este unul evident.

Vladimir DOBREANSCHI





Magistrala – stea călăuzitoare

Mulți ani Vladimir Cruglii, specialist de cea mai înaltă calificare, om de omenie, de adevărată cumsecădenie, generos, vesel și optimist, a activat în calitate de șef-adjunct responsabil de construcții feroviare al secției liniei Bălți. În prezent continuă cele începute de el feciorul Alexei, care pe timpuri, după absolvirea IITF din Dnepropetrovsk a demonstrat aptitudini de organizator în funcția de inginer-șef, iar în prezent conduce secția liniei. Principalele sale calități sînt competența în soluționarea chestiunilor complicate de ordin tehnic și organizatoric, cu care se confruntă întreprinderea în această perioadă deloc simplă pentru calea ferată, capacitatea de a se înțelege cu colegii specialiști la fel de devotați domeniului liniei ca și el.

În transportul feroviar și-a găsit vocația și soția dînsului, dna Aliona, inginer-șef al stației nodului feroviar Bălți-Slobozia, de asemenea absolventă a IITF din Dnepropetrovsk. Prestația sa de muncă este înalt apreciată: e specialist cu experiență, atașat profesiei.

De remarcat, că la calea ferată muncește un număr mare de asemenea tandemuri de muncă precum soții Cruglii. Este vorba de generația tină, care are misiu-

■ FAMILII DE FERVIARI



Imagine: Iurie KOZLOV

nea grea, dar nobilă de a dezvolta în continuare Magistrala moldovenească.

Vlad DOBROV

ÎN IMAGINE: calea ferată a devenit stea călăuzitoare pentru soții Cruglii din Bălți



«Cartea de onoare» de la stația Zloți

Timpul zboară vertiginos. O generație de feroviar i a locul alteia. Dacă se întâmplă să-l întreb pe vreun angajat tînăr de la o întreprindere sau alta, cine a muncit aici cu douăzeci-treizeci de ani în urmă, de obicei acesta strînge din umeri: adică, n-are de unde să știe. La stația Zloți din sudul republicii situația e puțin altfel, deoarece păstrează memoria o carte voluminoasă cu copertă tare.

Incepută încă în 1957, letopisețul faptelor de muncă ale colectivului mișcărilor din localitate, descris în ea, reprezintă astăzi valoare istorică. Răsfoiesc filele îngălbenite de vreme și interesul crește cu fiecare pagină. Iată numele și fotografiile celor mai buni feroviar din acea perioadă: impiegații de miș-

care Dumitru Eitutes, Marchian Danilov, Dumitru Bobicov, muncitorul superior Efrem Guțan. Din păcate, acești oameni minunați nu mai sînt printre noi, dar cartea amintește, că și ei au muncit pe timpuri la stație, asigurînd securitatea circulației trenurilor.

Tradițiile frumoase de odinioară, instituite de generațiile predecesoare, sînt continuate de actualii angajați ai stației. E vorba în primul rînd de Vasilișca Caraman, absolventă a școlii tehnice «Fediko», care de cîțiva ani conduce colectivul mișcărilor de aici, iar la stație muncește în general din 1977 în calitate de impieगत de mișcare. Svetlana Leancă stă de veghe la panou 15 ani, Larisa Guțu — 8. Cîte cinci ani vechime de muncă au impieगतele de mișcare

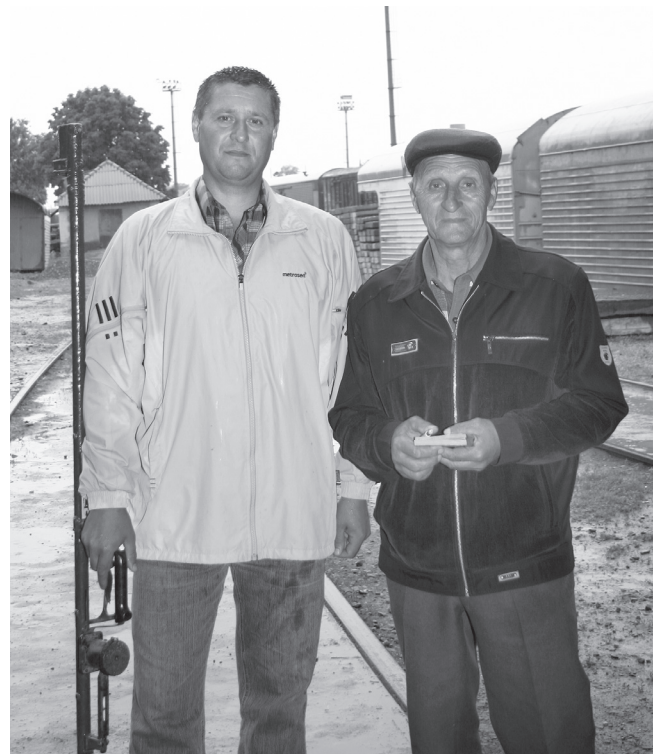
Ina Cioban și Elena Cujba. Merită toată lauda muncitoarea Valentina Grițco, care asigură ordinea în încăperi și pe teritoriu. În procesul de asigurare a securității circulației angajații stației mențin legături strînse cu maistrul-picher al districtului din localitate Vasile Grecov, cu electromecanicul SCB Alexandru Tabacari. Relațiile dintre oameni sînt prietenoase, ei obișnuiesc să împartă și bucuriile, și necazurile. M-am gîndit, că odată ce «Cartea de onoare» conține încă multe foi curate, de ce n-ar continua completarea lor cu nume noi. Mai mult ca atît: ar fi bine să preia această tradiție frumoasă și colectivele altor stații ale magistralei noastre.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: impieगतul de mișcare de la stația Zloți Ina Cioban ține în mînă «Cartea de onoare»

Imagine: Iurie KOZLOV

Ion MICLEUȘANU, mastru-picher superior al sectorului 1 din cadrul secției liniei nr.3, decorat cu insigna «Feroviar de onoare», cu medalia «Meritul Civic», a marcat de curînd 41 ani de muncă în secție și 40 de ani de viață conjugală. Împreună cu soția dna Dorina ei au crescut și educat 5 (!) feciori, doi dintre care au devenit picheri, iar unul a activat în cadrul poliției de transport. Soții Micleușanu au 8 (!) nepoți — 5 fetițe și 3 băieți, care-i iubesc și sînt mîndri de bunicii lor.



■ DEVOTAȚII CĂII FERATE

Tagma picherilor Micleușanu

Administrația secției liniei Basarabasca îl consideră pe maistrul-picher superior al sectorului 1 Ion Micleușanu un adevărat tezaur al experienței profesionale, înțelepciunii și bunătății, întru chiparea sirguintei și constiințiozității. Pe parcursul activității de muncă în secția liniei nr.3 colectivul condus de dumnealui a obținut și continuă să înregistreze cele mai bune rezultate la punctaj, cea mai înaltă calitate a lucrărilor de reparație capitală și curentă a liniei, asigurînd astfel securitatea circulației trenurilor.

...Ion Micleușanu s-a angajat la calea ferată urmînd exemplul fratelui mai mare Vasile, care a muncit 40 de ani în secția liniei nr.3 în calitate de mastru-picher la districtul 2. Ambii au fost la început montatori linii, apoi au avansat în domeniul profesional, iar munca prestată a fost apreciată la justa valoare. Cei doi frați sînt originari din satul Micleușeni, raionul Nisporeni, au ales pe timpuri profesia cu adevărat bărbătească de feroviar și i-au rămas devotați toată viața.

Trei feciori ai lui Ion Micleușanu au pășit pe urmele tatălui. Veaceslav a activat în cadrul poliției de transport 15 ani. Serghei și Oleg muncesc deja 13 ani alături de tatăl lor în secția liniei nr.3: primul în calitate de brigadier linii, mastru-picher interimar al districtului 3, al doilea — montator linii, categoria a IV-a, la același district. Feciorii urmează în toate exemplul

părintelui, se străduie să țină pasul cu el. Serghei, bunăoară, cel mai mare dintre frați, își perfecționează permanent măiestria profesională, avansînd de la montator linii pînă la funcția de mastru-picher interimar. Ceilalți doi feciori — Vitalie și mezinul Eugeniu, botezat cu acest nume pentru că părinții așteptau o fetiță, au ales să muncească în alte domenii.

Cu ocazia sărbătoririi a 40 de ani de viață conjugală, aniversării nunții de rubin, dna Dorina și dl Ion Micleușanu au mai adunat odată în jurul mesei toți membrii familiei. Să-i felicite pe omagiați au venit feciorii și nurorile, dar și nepoții: Alina de 14 ani, Maxim de 12 ani, Iuliana de 10 ani, Stanislav de 9 ani, Veta și Dașa de 6 ani, Vlada de 5 ani, Denis doar de 2 anișori.

Douăzeci de membri ai unei familii! Puțini sînt cei ce se pot lăuda cu o asemenea performanță. Or, dinastia Micleușanu nu se încheie aici. Atunci, cînd se alătură și fratele Vasile cu soția, feciorii și cei 4 nepoți fericirea nu are margini. Iar dl Ion este convins, că în viața omului cele mai importante priorități sînt munca și familia.

Liliana NICHIFOROV

ÎN IMAGINE: mastru-picher superior al sectorului 1 din cadrul secției liniei nr.3 Ion Micleușanu și fiul său cel mare Serghei Micleușanu, brigadier linii, mastru-picher interimar la districtul 3

Amintirea-n inimă purtăm



Colectivul Trenului poduri nr.1 Bender păstrează memoria celor ce s-au aflat la originea și devenirea acestei subdiviziuni a Magistralei moldovenești. În arhiva personală a actualului șef al TP-1 Serghei Severin sînt stocate multe fotografii, care au immortalizat episoade ale acelor vremuri. În această poză veche de aproape 30 de ani, oferită cu amabilitate de dumnealui, a fost surprins un grup de cadre de conducere din domeniul liniei al nodului feroviar Bender în timpul operațiunii de înlocuire a unor elemente din metal ale podului cu lungimea de 88 metri pe sectorul Chișinău-Bender în anul 1986. În centru se află V. Ciainicov, șef al Trenului poduri nr.1, la dreapta — adjunctul său P. Rufeev și reprezentantul serviciului, la stînga — inginerul-șef al TP-1 V. Androsov (cu cască), inginerul pentru protecția muncii V. Cebacov și inginerul-șef al secției liniei nr.2 A. Martinnenco.

Alexandru NICHIFOROV



■ PROFESIE ÎNCOŢITĂ ÎN COPILĂRIE

Devotamentul față de muncă îl avantajează

Probabil, puțini sint acei ce cunosc cîte ceva despre profesia de electromecanic. Însă nici o cursă a trenurilor de pasageri nu poate fi efectuată fără implicarea acestor specialiști. Vladimir Kuzneak însoțește trenurile de cursă lungă în calitate de electromecanic din 1985. Pe parcursul ultimilor ani face parte din echipa lui Vitalie Ghermanskii de pe ruta Chișinău-Sankt-Petersburg.

— Am avut mare noroc să muncesc anume cu acest colectiv, — declară dinsul. — Șeful lui este un specialist foarte atașat de munca sa, cunoaște locurile vulnerabile ale fiecărui vagon, verificînd starea tehnică a acestora înainte de fiecare depășare. Însoțitorii de vagon se impun prin solidaritate, acuratețe, asigură curățenia și ordinea.

V. Kuzneak și-a început biografia de muncă în transportul feroviar mult mai devreme, încă prin 1974. După absolvirea Colegiului feroviar din Odesa el s-a angajat mecanic la revizia tehnică Chișinău a remizei vagoane nr.2. Ulterior, din necesitate de producere a fost transferat dispecer la sectorul refrigeratoare. Acolo a cunoscut un fost electromecanic de tren, care i-a povestit cu multă pasiune despre romantica acestei profesii. Electromecanicul de tren nu e un simplu electrician, cum poate să pară la prima vedere, ci un specialist de profil larg. El poartă responsabilitate pentru absolut tot ce ține de starea vagoanelor: sisteme de încălzire, de aprovizionare cu apă, mecanism de rulare, sistem de frinare etc. Povestirea colegului n-a putut să-l lase rece pe tînăr. El se transferă la remiza vagoane din capitală și de atunci zilele sale de muncă sint mereu însoțite de glasul roților de tren. Mărturie a gradului înalt de calificare al electromecanicului este ceasornicul de mină personalizat, primit pe timpuri din partea ministrului căilor de comunicație din fosta URSS pentru starea exemplară a vagoanelor în timpul curselor. De



27 de ani însoțește trenul cu comisia, ce inspectează calea ferată primăvara și toamna. Pe parcursul anilor de muncă a pregătit vreo treizeci de electromecanici, instruindu-i în timpul stagiilor de producere.

De remarcat, că Vladimir Kuzneak face parte dintr-o întreagă dinastie de feroviar. După război, în 1947 mamă-sa a fost repartizată după absolvirea Colegiului feroviar din Tambov la Calea Ferată din Moldova. A activat în calitate de inginer în biroul tehnic al remizei vagoane de la stația Chișinău. Tatăl său a fost angajat la

aceeași întreprindere după absolvirea unei școli de meserii. A muncit sudor, tîmplar, iar după terminarea studiilor la Colegiul feroviar din Odesa a fost desemnat în funcție de maistru în secția asamblare. A fost raționalizator. Printre primii în republică a însușit tehnologia sudării detaliilor din aluminiu. A avut numeroși discipoli, mulți dintre care continuă să muncească și astăzi la calea ferată. Astfel nu e de mirare, că și feciorul a ales să meargă pe

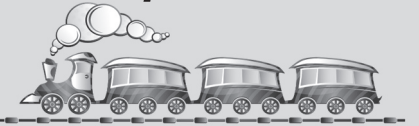
urmele părintelui său. Cu un asemenea exemplu în față parcă putea să procedeze altfel! Din copilărie a îndrăgit calea ferată, care se afla nu departe de casa în care locuia și zilnic amintea de sine prin fluieratul locomotivelor, ritmul tumultuos de muncă, alimențînd în permanență visul băiatului de a călători peste mări și țări. Cum timpul zboară pe neprins de veste, astăzi deja fiul său Oleg, care a absolvit Academia de Transport, Informatică și Comunicații, muncește de 8 ani la stația tehnică pasageri (DDC). Deocamdată în calitate de lăcătuș-electrician, dar are ambiții mari. Își dorește să devină un profesionist în fel de bun ca și bunicul, tatăl său. Dacă stăm să calculăm, vechimea de muncă a dinastiei feroviare Kuzneak cifra alcătuiește 132 de ani.

Vladimir Kuzneak nu e doar specialist minunat. Colegii îl cunosc și ca pe o persoană cu interese diverse, ce nu țin de profesie. Este un interlocutor erudit, ce trezește respect prin reflecțiile sale deștepte despre viață. Atunci, cînd era mai tînăr a condus ansamblul vocal-instrumental al remizei vagoane, organiza discotecă, cînta la chitară. Participa activ la întrecerile de orientare sportivă între colectivele de la calea ferată. Este pasionat de creația tehnică, fotografierie, colecționează obiecte de uz feroviar din trecut. Asemenea oameni niciodată nu se plictisesc, nu-și pierd buna dispoziție, găsind în orice fapte surse de optimism, încredere în oamenii din jur.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagine: Lurie KOZLOV

Vocea copiilor



ADELINA, 3,5 ani — nepoțica lui Anatolie Pleșca, șofer la TP-1:

— Îl felicit pe bunelul meu iubit de Ziua feroviarului! Să fie sănătos, fericit, să meargă cu mașina pe drumuri bune, iar la semafoare să ardă mereu lumina verde. Vreau ca bunelul meu să primească mulți bani, încît să-i ajungă să-mi cumpere rochii frumoase, jucării și dulciuri.





Copiii și nepoții familiei Tișcenco:

— Îl felicităm pe tătucul nostru Lurie Tișcenco și pe bunelul Ivan Tișcenco, angajați ai depoului de locomotive Bender, cu prilejul Zilei feroviarului! Le dorim multă sănătate, succese în muncă și salarii mari. Sintem mîndri de voi!



ANASTASIA, 8 ani — fiica lui Veaceslav și Natalia Cornei, respectiv șef al STV Ungheni și inginer pentru organizarea și normarea muncii:

— Îl felicit cu ocazia sărbătorii — Ziua feroviarului — pe mama și tata, dar și pe bunicul, bunica mea. Să fie sănătoși și să muncească cu succes!



VARVARA, 5 ani, și CHIRIL, 4 ani — nepoții Ludmilei și a lui Alexandru Filipciuc, respectiv casier marfă-bilete la st.Vălcineț și mecanic de locomotivă la depoul Ocnița:

— Bunicii noștri marchează o mare sărbătoare — Ziua feroviarului. Noi îi felicităm și le dorim sănătate, îi respectăm și-i iubim!

FEROVIAR DE ONOARE



Vagoanele destinul i-au marcat

Anulcurent poate fi calificat drept unul din cele mai încordate. Pe de o parte, s-au înăspriț exigentele față de starea vagoanelor de marfă în spațiul feroviar al statelor CSI. Pe de alta, multe din ele sint la limita iepuzării resurselor, fiind necesare eforturi suplimentare pentru prelungirea termenului

de exploatare. Anumite dificultăți crează deficitul osiilor montate, al boghiurilor. Dar lucrările de reparație nu încetează și acest deziderat e cel mai important.

Vitalie Vetriniuc muncește la remiză deja aproape un sfert de secol și domeniul vagoane i-a marcat atît de mult viața, încît nu și-o imaginează fără el și fără colectivul întreprinderii. Deși anterior a făcut studii în domeniul mișcare, a absolvit colegiul feroviar cu mențiune. S-a întimplat, însă, ca la stația nodului feroviar Bălți-Slobozia să nu existe o funcție vacantă pentru tînărul absolvent. Altul în locul lui s-ar fi descurajat, dinsul, însă, a dat dovadă de caracter și a îmbrățișat imediat altă specialitate.

Probabil, așa i-a fost destinul, pentru că astăzi nu regretă deloc cele întimplate. Or, s-a pomenit într-o atmosferă adevărată de producere, unde exista loc de

inițiativă, de aplicare creativă a eforturilor.

Biografia de muncă și-a început-o la cel mai complicat sector al întreprinderii: secția asamblare. Acolo, unde vagoanele aflate pe pozițiile de reparație suportă diverse lucrări de sudare, iar în hala blocului de producere, la înălțimea cuiburilor de rîndunele se mișcă întruna macaraua, mutînd din loc în loc ansambluri și detalii grele. Brigadier, maistru și recepționar prin cumul timp de aproape un an în tura sa. Au urmat funcțiile de maistru în secția roțole, maistru superior interimar. Paralel a absolvit Academia de transport, informatică și comunicații, secția cu frecvență redusă, asigurîndu-și nivelul profesional necesar.

Pentru muncă conștiincioasă și responsabilitate înaltă Vitalie Vetriniuc a fost premiat la timpul respectiv de către directorul general al magistralei cu un ceasornic individualizat. Iar anul trecut s-a învrednicit de insigna «Feroviar de onoare». Drept dovadă a importanței acelei munci, pe care o prestează împreună cu colegii.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: Vitalie Vetriniuc, șef-adjunct responsabil de reparație al remizei vagoane nr.3

In condițiile cînd la calea ferată se preconizează realizarea unui program serios de renovare a materialului rulant de marfă învechit, funcția de șef-adjunct responsabil de reparație al remizei vagoane Bălți nu e deloc simplă. De aceea pentru Vitalie Vetriniuc, care ocupă această funcție din 2000, numeroasele griji cotidiene sint ceva obișnuit. De dimineață și pînă seara el trebuie să soluționeze zeci de chestiuni, ce țin de asigurarea funcționării sectorului din subordine. Are mare noroc, că în procesul de realizare a obiectivelor propuse se poate bizui pe oameni de încredere. La întreprindere s-a format demult un nucleu de specialiști adevărați, devotați cauzei. Cu eforturi comune ei au reușit să traducă în viață multe idei creative. În viitor îi așteaptă și mai multe!



Cu aportul feroviarilor

In anul 1923 sculptorul Alexandru Plămădeală i s-a propus să elaboreze proiectul monumentului consacrat lui Ștefan cel Mare. El a vizitat numeroase mănăstiri în căutarea portretului domnitorului, până când la una din ele — mănăstirea Humor din România — a descoperit o miniatură datată cu anul 1475, valoroasă pentru că autorul a pictat chipul lui Ștefan din natură. Anume acest portret a stat la baza lucrării sculptorului Plămădeală. Varianta finală a monumentului lui Ștefan cel Mare era gata deja în anul 1924, iar în 1925 el a fost turnat în bronz la București. Meta-

FILE DE ISTORIE A CĂII FERATE

lul l-a oferit guvernul român, acesta provenind din tunurile-trofee acaparate de la turci în timpul războiului din anii 1877-1878. Monumentul a fost inaugurat abia peste trei ani, în 1928.

În prezent monumentul ocupă exact locul, în care a fost inaugurat în anul 1928: pe bulevardul Ștefan cel Mare colț cu strada Mitropolit Bănulescu-Bodoni, la intrarea în grădina publică «Ștefan cel Mare» din capitală.

Prezintă interes povestea ultimei instalări a monumentului pe locul istoric actual. La ea au pus umărul și feroviarii Magistralei moldovenești. Statuia de bronz a domnitorului moldovean Ștefan cel Mare a fost găsită în orașul Craiova din România de către sculptorița Claudia Cobizeva, o elevă a maestrului Plămădeală, expert în artă în cadrul Comisiei de control a Moldovei pentru reînnoirea monumentelor de cultură. În vara anului 1945 sculptura a fost adusă pe calea ferată la Chișinău. Șeful magistralei a primit dispoziția specială a guvernului republicii de instalare a monumentului. Executarea lucrării a fost încredințată colectivului Trenului de intervenție, care dispunea de mijloacele tehnice necesare. Cu multă grijă și îndeminare, muncind fără întrerupere din amiază zilei de 21 până în dimineața zilei de 22 august, șeful trenului I.Kirpikov, adjunctul său B.Fomin, macaragii I.Rom și P.Lazarev, slingerul S.Bonin și alții au transportat de la gară și au instalat statuia domnitorului pe postamentul din parcul central al Chișinăului.

Școala-internat pentru copiii feroviarilor



Fosta școală-internat feroviară se află la colțul străzilor Mitropolit Dosoftei și Petru Movilă. În ea putea să-și aibă sediul și Direcția căii ferate.

În această clădire minunată, care s-a păstrat până în prezent, astăzi se află Direcția principală de învățămînt, tineret și sport.

Complexul sportiv «Feroviarul»



La sfîrșitul anilor '30 fostul primar de Chișinău Nicolae Bivol a construit după calea ferată un veritabil bazin de înot cu plajă — așa-numitul strand. Apa era pompată de la marea adîncime și se schimba în permanentă. Ma-

lurile erau acoperite cu nisip, existau cabine-vestiare, un bufet.

Toată populația Chișinăului se odihnea acolo. Strandul căzuse pe plac în special tinerilor. S-au întîmplat și cazuri de înece, deoarece o parte a bazinului era adîncă. Îmi amintesc următorul caz: studentul și sportivul D.Ivanțes a făcut un rămășag, că va sta o oră sub getul de apă puternic, ce alimenta permanent bazinul. El a cîștigat pariul, dar peste cîteva zile a decedat din cauza unei amigdalite puternice, provocate de suprarăcire.

Strandul construit de primarul Bivol s-a păstrat pînă în zilele noastre. În prezent el nu mai aparține căii ferate. Despre foștii stăpîni — feroviarii — amintesc numai denumirea «Locomotiva».

FELICITĂRI!



Pe 23 iulie curent **Victor COVAL**, fost șef al remizei vagoane Bălți, a marcat un JUBILEU. Deoarece ziarul nostru n-a apărut în acea zi, publicăm astăzi felicitarea adresată omagiului de către administrație și comitetul sindical:

*Cîți oameni ai să înlînești în viață
Atîtea bucurii noi îți dorim să ai în față.
Atîtea forțe și răbdare să găsești
la greu,
Atîți prieteni dragi să-ți dăruiască
Dumnezeu.*

*Atîta sănătate să păstrezi în tine,
Să-ți fie zi de zi pe suflet cald și bine.
Și să te știm așa și peste ani:
Puternic, drept și... La mulți ani!*

ÎN IMAGINE: V.Coval (la dreapta) înmânează Diploma de onoare sudorului G.Țibirni (anul 2005)

Administrația și comitetul sindical de la depoul de locomotive Basarabeasca adresează felicitări cu prilejul zilelor de naștere mecanicilor de locomotivă **I.MUTAF, V.ESA-NU, lăcătușilor V.SMATOV, D.CEBAN**, lucrătoarei casei de odihnă a echipajelor de locomotivă **V.TOFAN**.

— Primiți din partea noastră cele mai cordiale urări de sănătate, mult bine, bucurii, bunăstare și încredere în ziua de miine. Succese în activitatea de muncă și realizarea tuturor doleanțelor!

Administrația și comitetul sindical de la Direcția deservire a călătorilor îl felicită cu ocazia JUBILEULUI pe șeful de tren **Vitalie GHERMANSKII**.

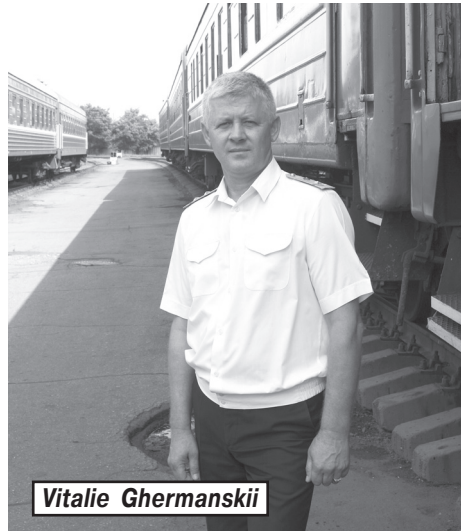
— Vă dorim ca acest jubileu minunat să devină o continuare a tuturor schimbărilor spre bine, care se vor întîmpla încă foarte multe pe calea vieții dumneavoastră! Multă sănătate, bunăstare în familie și dispoziție de muncă cit se poate de bună!

Cele mai frumoase felicitări din partea administrației și comitetului sindical ale remizei vagoane frigorifere Basarabeasca pentru tehnicianul **Natalia CHISELARI** și strungarul **Nicolae CEBOTARI** la împlinirea vârstei de 55 de ani; mecanicul rezervei **Iurie FEDORENCO** și șoferul **Mihail CĂTRANIUC** — cu ocazia JUBILEULUI de 60 de ani.

*La mulți ani cu sănătate,
Să aveți belșug în toate.
Bucurii și împlinire,
Viață bună, fericire!*

Colectivul și administrația secției Basarabeasca alimentare cu energie electrică îl felicită pe **Veaceslav DOBROVOLSKII**, electromontor la sectorul reparație și revizie, cu prilejul împlinirii vârstei de 35 de ani.

*Domnul să îți dea de toate —
Bucurie, sănătate.*



Vitalie Ghermanskii

*Viața să îți fie plină
De belșug și de lumină.
Casă, masă, noroc, bani,
Zile bune și mulți ani!*

Colectivul stației Sipoteni o felicită din tot sufletul cu ocazia zilei de naștere pe casierita **Natalia BÎNZARI**.

*Ai mai urcat o treaptă pe a vieții scară.
Noi îți dorim ca să ajungi a suta vară.
Tot ce-i în jur și e frumos păstrează-n
amintire,*

*Iar noi din suflet îți dorim
Mulți ani, noroc și fericire!*

Administrația și colectivul Școlii tehnice feroviare Basarabeasca adresează felicitări de ziua nasterii **Liliei OBOROCEANU** și lui **Vitalie ONOPRIENCO**.

*Vă dorim pe vînt ce bate
Multă, multă sănătate.
Și pe stele licîrind
Fericire vă dorim.
Mulți ani cu noroc!*

Administrația și comitetul sindical ale secției Bălți alimentare cu energie electrică vin cu felicitări de ziua nasterii către

Andrei ROTARI, electromontor la rețelele electrice zonale Șoldănești.

— Vă dorim ca visele de azi să devină realitate, speranțele de miine — împliniri, orice cădere — un pas înainte. Gîndul bun să vă însoțească mereu. Mulți ani norocoși!

Rudele, persoanele apropiate, prietenii, colegii o felicită cordial cu ocazia zilei de naștere pe **Tatiana MUNTEANU**, șefă a stației Tirnova, și-i doresc sănătate, bunăstare, succese în muncă, realizarea tuturor sau cel puțin a majorității planurilor și doleanțelor.



Cîteva semne că ești feroviar:

— noaptea te chinuie coșmaruri cu depășirea semnalului de interdicere ori macazuri tăiate;

— măsori distanța în indicatoare hectometrice;

— atunci, cînd se deconectează lumina acasă telefonezi dispecerului în energetică;

— îngropi în grădina cabluri în loc de cartofi;

— cînd nu reușești să ajungi acasă la orele 8, ceri soțului (soției) dispoziție de prelungire a regimului de muncă;

— cuvîntul «ochi» te face să tresari;

— nimerind în ambuteiaj, te gîndești: «Poate s-o iau pe linia falsă?»

— știi cu siguranță, că vagonul nu poate fi «gol» sau «plin», ci doar «încărcat» sau «descărcat»;

— în concepția ta, trenul nu poate avea «sfîrșit» ori «inceput», el are doar «coadă» și «cap»;

— cuvîntul «revizie» nu are nimic în comun cu «revizionism».