



# FEROVIARII Moldovei

N 38 (5800) 10 septembrie 2014

Ziarul apare din 1 mai 1941



■ DE LA AUDIOCONFERINȚĂ

## Securitatea circulației și disciplina muncii – procese interdependente

**În cadrul audioconferinței ordinare din 8 septembrie curent Serghei TOMȘA, director general interimar, a făcut bilanțurile activității de muncă ale Căii Ferate din Moldova în august și primele 8 luni ale anului 2014.**

Conducătorul magistralei a început discuția prin a informa detaliat asistența despre situația economico-financiară la calea ferată. Ea continuă să rămână complicată, deși comparativ cu luna trecută s-au ameliorat întrucâtva indicatorii ce țin de volumul de muncă.

În august 2014 volumul de muncă în tono-kilometri așteptat va constitui 140,5 mln., ceea ce e cu 8,5 la sută mai puțin decât cifra planificată și cu 14,5 la sută mai scăzut decât în august 2013. Circuitul tarifar de marfă a atins 115,5 mln. tono-kilometri ori 3,75 mln. tono-kilometri diurn, cifra fiind mai mică cu 7,5 la sută față de cea planificată și cu 14,1 la sută față de luna august 2013.

În august curent se așteaptă o îndeplinire a planului la circuitul călătorilor în proporție de 86,8 la sută, adică 25 mln. pasageri-kilometri, și 83,9 la sută comparativ cu luna respectivă a anului 2013 din cauza diminuării fluxului de călători în trenurile de cursă lungă.

Planul de expediere a încărcăturilor în luna august a fost îndeplinit cu 109,3 procente, fiind expediate 182,9 mii tone în locul celor 167,4 mii tone planificate, iar comparativ cu august 2014 – cu 16,8 la sută mai puțin (37 mii tone).

Recepționarea fluxului de marfă în aceeași lună a constituit în medie diurn 284 vagoane, planul fiind 212, adică zilnic s-au recepționat cu 72 vagoane mai mult. Predarea fluxului de marfă a fost în medie zilnic de 273 vagoane în locul celor 207 planificate, adică s-au predat zilnic cu 66 vagoane mai mult.

În august curent se așteaptă îndeplinirea indicatorilor calitativi de utilizare a vagoanelor și locomotivelor în felul următor:

- circuitul vagonului de marfă – 7,44 diurn în loc de 9,30 diurn, adică s-a accelerat cu 1,86 diurn;
- randamentul mediu diurn al vagonului de marfă – 1331 tono-kilometri neto, planul fiind 1443 tono-kilometri;
- viteza de sector a circulației marfarelor – 33,7 km/oră, planul fiind 33 km/oră;

- viteza tehnică de circulație a marfarelor – 37 km/oră în loc de 37,5 km/oră;
- solicitarea statică medie pe vagon – 64,21 tone, planul fiind 61,36 tone;
- tonajul mediu al marfarului – 2532 tone în loc de cele 2350 tone planificate;
- parcursul mediu diurn al unei locomotive a constituit 420,5 km, cifra planificată fiind 420 km;
- randamentul mediu diurn planificat al unei locomotive fiind 775 mii t-km brutto, în realitate a constituit 797,1 mii t-km brutto.

Salariul mediu în august curent a constituit la calea ferată 4097,95 lei, ceea ce depășește cu 18,6 la sută nivelul lunii august 2013. În domeniul trafic – 4131,11 lei, adică cu 15,8 la sută mai mult decât în anul trecut.

Veniturile din trafic așteptate în luna august vor alcătui 91,6 mln. lei – cu 7,8 mln. lei mai puțin decât se planificase. Cheltuielile de trafic vor constitui 97,3 mln. lei, adică cu 3240 mii lei mai puțin decât s-a planificat.

Rezultatul net în august 2014 va marca pierderi în sumă de 550 mii lei, inclusiv la capitolul trafic – pierderi de 5,7 mln. lei. Veniturile din activitatea auxiliară vor constitui orientativ 10 mln. lei; cele din activitatea investițională – 1650 mii lei.

**Pe parcursul celor 8 luni de la începutul anului 2014** volumul de muncă așteptat va constitui 924,2 mln. tono-kilometri, cifra fiind cu 9,4 la sută mai mică decât cea planificată și cu 6 la sută mai mică decât nivelul perioadei respective a anului trecut. Planul la circuitul tarifar al mărfurilor n-a fost îndeplinit cu 6,6 la sută, iar față de anul trecut – cu 2,1 la sută, și a constituit 744,1 mln. tono-kilometri, ori 3,06 mln. tono-kilometri zilnic.

În opt luni planul la circuitul pasagerilor va fi îndeplinit în proporție de 80,7 la sută – 180,1 mln. pasageri-kilometri, iar comparativ cu primele 8 luni 2013 – 80,4 la sută din cauza diminuării fluxului de călători în trenurile de cursă lungă.

Planul de expediere a mărfurilor în opt luni 2014 a fost îndeplinit cu 112 procen-

te, adică 1191,5 mii tone în locul celor 1063,3 mii tone planificate, iar indicatorul perioadei respective a anului trecut a fost depășit cu 48,5 la sută.

Recepționarea fluxului de marfă a constituit în medie diurn 236 vagoane, planul fiind 223 vagoane, adică zilnic au fost recepționate cu 13 vagoane mai mult. La capitolul predarea fluxului de marfă planul fiind 228 vagoane, s-au predat în medie zilnic 239 vagoane, adică cu 11 vagoane mai mult.

Situația privind indicatorii calitativi de utilizare a vagoanelor și locomotivelor în 8 luni ale anului curent este următoarea:

- circuitul vagonului de marfă – 8,75 diurn în loc de 9,46 diurn, adică s-a accelerat cu 0,71 diurn;
- randamentul mediu diurn al vagonului de marfă – planul fiind 1179 t-km neto, în realitate a constituit 1094 t-km neto;
- viteza de sector a circulației marfarelor – 33,9 km/oră în loc de 33,5 km/oră;
- viteza tehnică de circulație a marfarelor – 38 km/oră, adică cea planificată;
- solicitarea statică medie a unui vagon – 59,79 tone, planul fiind 56,84 tone;
- tonajul mediu al unui marfar – 2430 tone în locul celor 2373 tone planificate;
- parcursul mediu diurn al unei locomotive a constituit 430,9 km, planul fiind 430 km;
- randamentul mediu diurn al unei locomotive a alcătuit 801,9 mii tkm brutto în loc de 795 mii tkm brutto planificate.

Salariul mediu în 8 luni ale anului curent a constituit 3431,32 lei, în trafic – 3493,3 lei.

Veniturile din trafic așteptate în 8 luni curente vor fi de 625 mln. lei. Consumurile de trafic preconizate vor atinge 736,5 mln. lei, adică cu 47 mln. lei mai puțin decât se planificase.

Rezultatele nete ale primelor 8 luni ale anului 2014 vor constata pierderi în sumă de 66,9 mln. lei, deși s-au planificat venituri în sumă de 8,5 mln. lei. Inclusiv în trafic pierderile vor constitui 111,5 mln. lei (cifra planificată de pierderi fiind 108,2 mln. lei). Veniturile din activitatea auxiliară vor alcătui orientativ 60,9 mln. lei, planul fiind 50,9 mln. lei; din activitatea operațională se vor înregistra pierderi de 7,4 mln. lei, deși s-au planificat venituri de 40,5 mln. lei. Rezultatul net a fost influențat de refuzul de închiriere a vagoanelor de marfă și de pierderile în mărime de 19 mln. lei din activitatea financiară din cauza diferenței semnificative a cursului valutar euro-



### PRIMUL TERMINAL FEROVIAR CU ECARTAMENT MIXT A FOST DAT ÎN FOLOSINȚĂ ÎN PORTUL GIURGIULEȘTI

Primul terminal feroviar cu ecartament mixt pentru produse lichide, care va asigura conexiunea dintre Moldova și comunitatea europeană, a fost dat în folosință în Portul Internațional Giurgiu-lești. La inaugurare au participat miniștrii transporturilor și economiei.

Ministrul Transporturilor și infrastructurii drumurilor al RM Vasile Botnari a reiterat, că demararea importului și a petrolului din România pe Calea Ferată a Moldovei este foarte benefic. E îmbucurător, că se dezvoltă acest fel de transport feroviar. Prin port avem ieșire în toate țările lumii și pe Marea Neagră.

leu moldovenesc la împrumuturile luate anterior.

Analizând situația privind securitatea circulației trenurilor, protecția sănătății și securitatea muncii, Serghei Tomșa a calificat cele două aspecte drept fundamentale pentru activitatea cotidiană a tuturor întreprinderilor magistralei. Continuând discuția despre sarcinile principale ale colectivului căii ferate, șeful CFM a îndemnat la economisirea consumurilor de exploatare, la responsabilizarea pentru asigurarea integrității utilajului.

În cadrul acestei audioconferințe s-au făcut bilanțurile ultimei luni de vară. Urmează perioada de toamnă-iarnă în activitatea magistralei, pregătirile pentru ea fiind în toi.

Irina KRAEVSKAIA

#### RUBRICĂ OFICIALĂ

#### DESEMNAȚII ÎN FUNCȚIE

Printr-un ordin al directorului general interimar al ÎS «Calea Ferată din Moldova» Valerii KANNA a fost desemnat în funcție de șef al serviciului aprovizionare tehnico-materială din 5 septembrie 2014.

### ■ PREGĂTIREA CĂTRE IARNA – LA ORDINEA ZICEI

**Miscăriștii stației feroviare Bălți-Slobozia au așteptat mult timp reparația capitală a cabinei-turn auxiliare de manevră nr. 1. Și iată că acum, se poate spune, reparațiile au ajuns la etapa finală. Constructorii, în frunte cu maistrul Vladimir Sazonenco de pe șantierul sectorului Bălți edificii civile, și-au demonstrat profesionalismul prin fapte concrete.**

## Lucrările se apropie de sfârșit

**A** fost efectuată tencuiala exterioară. Și pereții din biroul de comandă au fost finisați calitativ. Au fost schimbate ferestrele, ceea ce înseamnă că în timpul iernii operatorii nu vor mai fi expuși frigului și curentului.

În pragul dării în folosință este și sistemul de încălzire al edificiului administrativ-habitual al stației. Agentul termic va fi furnizat din cazangeria nodului feroviar.

Miscăriștii speră că planul lucrărilor de construcție

pentru anul viitor va prevedea și reparația capitală a clădirii unui alt obiectiv auxiliar de manevră – secția manevre nr.4, amplasată în zona macazurilor din apropierea pasajului feroviar de nivel.

Vladimir OSTAPENCO

ÎN IMAGINE: edificiul renovat al cabinei-turn auxiliare de manevră nr.1

Imagine de autor





## DISCUTĂM STATUTUL SINDICATULUI FEROVIARILOR DIN MOLDOVA

### PROPUNERI

**În compartimentul 5 – organele impunitice ale sindicatului feroviarilor.**

5.1. Organul suprem al Sindicatului feroviarilor din Moldova este congresul, care se convoacă o dată la cinci ani.

5.2. Congresul extraordinar se convoacă la cererea a cel puțin unei treimi a membrilor Consiliului sindicatului feroviarilor, prin colectare de semnături, sau a cel puțin unei treimi a organizațiilor sindicale primare, în baza hotărârii adunării (conferinței) acestora, care reprezintă cel puțin o treime a membrilor sindicatului, în termen de cel mult 60 de zile calendaristice. La formarea organelor de lucru ale congresului deciziile se adoptă prin vot deschis, în caz de cворum.

5.3. Identifică scopurile și sarcinile sindicatului, direcțiile prioritare pentru următoarea perioadă de referință, aprobă programul de activitate al sindicatului.

5.4. Audiază și aprobă rapoartele privind activitatea Consiliului sindicatului și a Comisiei de cenzori a sindicatului.

5.5. Aprobă și introduce modificări în Statut.

5.6. Aprobă Regulamentul Comisiei de cenzori a sindicatului.

5.7. Alege Consiliul sindicatului, potrivit normelor stabilite de Consiliul Sindicatului, Comisia de cenzori și președintele.

5.8. Alege președintele, vicepreședintele (ții) sindicatului.

5.9. Adoptă decizia cu privire la sistarea activității sindicatului.

5.10. Examinează orice chestiune privind activitatea sindicatului, în conformitate cu legislația în vigoare și prezentul Statut.

5.11. Poate delega o parte din prerogativele sale Consiliului sindicatului, cu excepția celor prevăzute în punctele 5.4.1., 5.4.2., 5.4.4., 5.4.5., care țin de competența exclusivă a Congresului.

5.12. În perioada dintre congrese, prin decizia Consiliului sindicatului, se convoacă conferința.

Conferința are loc la un interval de 2,5 ani de la Congresul de dare de seamă a sindicatului.

#### 6. Conferința Sindicatului:

6.1. Audiază și aprobă rapoartele privind activitatea Consiliului sindicatului și a Comisiei de cenzori a sindicatului.

6.2. Examinează modul de realizare a programului de activitate al sindicatului, introduce modificările și completările de rigoare.

6.3. În caz de necesitate, introduce modificări în Statutul sindicatului, cu introducerea modificărilor respective în legislația în vigoare.

**Paralel cu lupta pentru asigurarea securității circulației, componenta economică devine una dintre cele mai importante în activitatea colectivului depoului de locomotive nr.4 Bălți, care deservește sectorul de nord al magistralei.**

## Atitudine gospodărească

În primele șapte luni de la începutul anului a fost înregistrată depășirea planului la trafic (brut). În acest sens un mare merit le revine nu numai exploatașilor, dar și celor care pregătesc mijloacele tehnice pentru a ieși în curse. Succesul, că în timpul reparației s-a reușit evitarea staționării locomotivelor de linie și de manevră este destul de concludent.

Grație atitudinii gospodărești și controlului bine organizat, s-a reușit reducerea cheltuielilor de exploatare, energie electrică, apă, se utilizează eficient combustibilul și lubrifianții. Cazangeria aflată la balanța depoului de locomotive a consumat mai puțin cu 204,8 mii metri cubi de gaze naturale decât limita prevăzută.

Actualmente în fața specialiștilor întreprinderii stă sarcina pregătirii mijloacelor tehnice din cadrul depoului, astfel ca în perioada rece a anului să se obțină un consum cât mai redus de resurse energetice.

Vlad DOBROV

**ÎN IMAGINE: mecanicul de locomotivă Victor Purcel, care activează la depoul de locomotive nr.4 Bălți din anul 1988, conduce cu dibăcie locomotiva de manevră**

Imagine de autor



## PREGĂTIREA CĂTRE IARNĂ – LA ORDINEA ZICEI

### Picherii din capitală asigură în orice condiții climaterice securitatea circulației trenurilor

**Iată că a rămas deja în urmă prima decadă a primei luni de toamnă. Subiectul pregătirii secției linii Chișinău pentru activitatea în perioada de toamnă-iarnă s-a aflat în atenția conducerii secției încă din zilele toride de vară, conștientizând înțelepciunea unei vechi zicale populare: «Pregătește-ți sania de cu vară!» Anume vara, la fel ca și în anii precedenți, în secția liniei a capitalei a fost creată o comisie din specialiști principali ai secției, în frunte cu șeful secției, «Feroviarul de onoare» Anatol Fricățel, pentru pregătirea gospodăriei de activitate în perioada rece a anului.**

**I**n mod tradițional, au fost elaborate «Activitățile de pregătire a edificiilor gospodăriei liniei a secției liniei nr.1 pentru perioada de toamnă-iarnă 2014-2015».

Pe baza acestora, precum și a «Programului pentru consolidarea securității circulației trenurilor», aici se desfășoară toate lucrările necesare: verificarea stării drumurilor de acces aflate la balanța secției liniei nr.1, rennoirea contractelor cu șefii subdiviziunilor structurale privind dezapezirea liniei, verificarea stării echipamentului de iluminat în zona macazurilor. Se preconizează reutilizarea echipamentelor de iluminat cu lămpi cu un consum redus de energie, care emit o lumină mai puternică. A fost efectuată revizia și reparația sobelor în districtele de picheri

și pasajele de nivel, care se amenajează.

Pentru asigurarea securității circulației trenurilor în secția liniei Chișinău au fost efectuate următoarele lucrări: reparația capitală a liniei a 7-ua a st.Petrești — 0,905 km; reparații cu ridicare pe tronsonul Berești—Ungheni — 1,3 km; reparația radicală a liniei pe tronsonul Unțești—Pirlița — 0,9 km. Se planifică următoarele reparații capitale: pe prima linie a st.Visnăreni; pe linia curentă Cornești—Pirlița km 1640-1641, precum și reparația radicală a tronsonului Unțești—Pirlița km 1650-1651. Pentru a anula limitarea de viteză, se desfășoară lucrări intense pe sectoarele Ghidighici—Strășeni km 1577, Unțești—Ungheni km 1655-1658.

Pentru eliminarea traverselor putrede, de la demararea reviziei de primăvară pe

linia principală și liniile de stație au fost instalate 3596 traverse, inclusiv 2208 traverse noi din beton armat, 681 traverse vechi din beton armat, 558 traverse noi de lemn și 149 traverse vechi de lemn. Totodată, din lipsa materialelor pentru suprastructura liniei au fost eliminate doar 830 de traverse putrede. Se preconizează și schimbarea barelor de manevră a acelor macazului, în acest scop parvenind deja șase seturi. Cu traversele demontate în cadrul reparațiilor capitale pe linia 7 a st.Petrești vor fi consolidate liniile nr.5 și nr.1 ale aceleiași stații.

Pentru eliminarea pericolului inundării terasamentului au fost săpate șanțuri de scurgere la km 1631 al CR 10 — km 1632 al CR 1.

— Un bun gospodar, — a menționat șeful secției liniei Chișinău Anatol Fricățel, — trebuie să mențină în stare exemplară toate mijloacele tehnice, inclusiv pe cele de care se folosește mai rar, de exemplu, în situații excepționale. Este vorba de mașinile de dezapezire.

Mentținerea în funcțiune a mijloacelor tehnice cu o vechime de peste 30 de ani e

o sarcină dificilă. În special, în condițiile uzurii detaliilor și deficitului pieselor de schimb. La ora actuală se efectuează reparația capitală a mașinii de dezapezire, care se află la balanța secției liniei nr.1.

Printre multiplele sarcini care urmează a fi soluționate de conducerea secției liniei nr.1 înainte de venirea iernii se evidențiază, în special, instruirea angajaților pentru care apropiata iarnă va fi prima în munca la întreprindere, la fel și încălzirea spațiilor, aprovizionarea cu resurse de combustibil, cu îmbrăcăminte și încălțăminte de protecție pentru iarnă, crearea rezervelor necesare de inventar gospodăresc — măști, lopeti, raclete.

Angajații secției liniei Chișinău posedă o bună experiență în pregătirea măturilor din sorg cultivat cu miinile proprii. Responsabil este sectorul forestier de protecție. Anual aici se confecționează măști pentru curățarea de zăpadă a macazurilor, liniei și teritoriului. De altfel, calitatea măturilor confecționate de picheri nu cedează celor ce se vînd pe piață. Însă prețul de cost e mult mai redus. De asemenea, sectorul forestier de protecție asigură cu lemne de foc în perioada rece a anului stațiile, districtele de picheri, edificiile pasajelor de nivel. În mod regulat, se efectuează defrișarea sanitară a copacilor, care pun în pericol securitatea circulației trenurilor.

Lucrările de pregătire pentru iarnă la secția liniei nr.1 sînt în toi, realizîndu-se cu succes, paralel cu «Programul pentru consolidarea securității circulației trenurilor».

Liliana NICHIFOROV

## Metalul uzat înseamnă bani

**I**ntrînd pe teritoriul reviziei tehnice a vagoanelor Berești, deja de la primii pași îți dai seama, că aici muncesc gospodari adevărați, care știu să nu-și irosească eforturile inzadar, dar și să economisească în toate. Există numeroase exemple. Iarna încăperile primesc agent termic de la cazangerie, care după reconstrucție folosește mult mai puțin combustibil solid decît înainte. De rînd cu cărbunele ajunge în foc și rumegușul din atelierul de timplărie. Iar vara, grație unui rezervor în formă de țeavă metalică, apa pentru baie se încălzește... de la soare.

Pe terenul de reparație curentă cu detașare a vagoanelor de marfă nu se pierde nici un cui vechi, dacă acesta mai poate fi folosit. La fel de multă importanță se acordă tăierii materialului rulant trecut la rebut. Asupra



acestei operațiuni i-am surprins pe sudorul Emil Cucereavii, lăcătușii Valentin Rusu și Ion Rusu.

— S-au acumulat la calea ferată multe vagoane cu termenul de exploatare expirat demult. Acestea nu pot fi lăsate să ruginească sub gard! — declară specialiștii. — Livrarea metalului uzat poate aduce bani buni, care să fie utilizați pentru achiziționarea tehnicii și instrumentelor noi.

Desmembrarea trebuie să se facă și ea cu cap, deoarece un vagon rebutat nu este alcătuit doar din metal uzat, ci conține și numeroase detalii, care pot fi folosite în continuare. Ele sînt sustrate cu multă grijă pentru a nu le deteriora, luate la evidență, depozitate. În anul curent specialiștii reviziei tehnice au desmembrat în acest fel deja cîteva zeci de vagoane de marfă. Această lucrare importantă continuă.

Vladimir DOBREANSCHI

**ÎN IMAGINE: lăcătușii Valentin Rusu, Ion Rusu, sudorul Emil Cucereavii**

Imagine: Iurie KOZLOV



MUNCA COTIDIANĂ  
A PICHERILOR

## Probleme sînt multe, dar sarcinile nu pot fi amîinate

Sectorul nr.3 este, de fapt, cel mai complicat sub aspect tehnologic al secției liniei nr.5. Lungimea liniei de cale ferată doar în perimetrul districtului de picheri al stației Bălți-Slobozia este de cel puțin șazeci de kilometri. În componența sectorului s-a format însă un «triunghi», în care «s-au legat» direcțiile Ocnița, Ungheni și Mateuți. Plus 53 km de la Bălți spre Rogojeni. Această impunătoare gospodărie are nevoie de o îngrijire permanentă, pentru ca siguranța traficului feroviar să fie asigurată la un nivel acceptabil.

— Încercăm să facem față sarcinilor, deși uneori, dacă e să fim sinceri, nu e tocmai ușor, — a declarat maestrul-picher superior, Anatol Bambuleac. — Parcâ mai ieri ne sufocam de arșiță, cînd, de pildă, în august mercurul termometrului se ridica pînă sub 40 grade Celsius. Cu acordul conducerii secției și al comitetului sindical, pentru montatori linia a fost implementat un program de muncă temporar — cu începere de la ora 6.00 dimineața pînă la ora 15.00. O atenție deosebită se acordă reglării golurilor rămase între joncțiuni, deoarece în caz dacă apare forța de compresiune, șina ar putea să se dilate și să formeze o curbă ascuțită, altfel zis va avea loc o emisie termică a liniei, absolut nedorită.

Temperaturile ridicate sînt doar unul din factorii care ar putea afecta negativ linia de cale ferată. Nu mai puțin periculoase sînt deformările neuniforme, care riscă să provoace tasări, distorsiuni, dereglări de plan, profile longitudinale, care se acumulează sub greutatea și loviturile roților locomotivelor și vagoanelor, pe timp de ploaie. Montatorii liniei sînt pregătiți pentru asemenea surprize pe acest sector, organizînd o serie de activități menite să asigure întreținerea liniei la nivelul necesar.

iar balastul de fracțiune mare împiedică desfășurarea rectificărilor.

O altă problemă — din cauza intensității reduse a traficului pe direcția Mateuți, statele de perso-



Or, nu se reușește totul în măsura dorită. Își spune cuvîntul insuficiența de materiale pentru suprastructura liniei, de mijloace pentru mecanizare, transport, carburanți, brațe de muncă. Cu toate acestea, se depun multe eforturi. În districtul Ghindești, de exemplu, cu un profil al liniei deosebit de dificil și o mulțime de curbe cu rază mică, în primăvara acestui an au fost efectuate reparații cu ridicare pe o suprafață de 250 metri (km 50 și 52). Pe o altă suprafață de aproximativ 600 de metri, pe sectorul Ghindești—Țira, se efectuează reparații capitale cu transfer parțial lateral — în legătură cu construcția unui nou pod feroviar. Schimbarea macazurilor pe direcția Bălți-Slobozia. Ripări, rectificări.

Acolo unde e posibil, are loc schimbarea șinelor, deoarece în curbe linia este solicitată mult mai intens. Aici se atestă un nivel mai înalt al forțelor orizontale, care sînt cu atît mai puternice, cu cît raza curbei e mai mică, iar viteza trenurilor e mai mare. Pe măsura asigurării șinelor noi, se elimină porțiunile de traverse putrede, care, spre regret, cauzează staționarea unor linii.

În opinia maestrului-picher superior Anatol Bambuleac, cele mai mari dificultăți se atestă la stația Mărculești. Aici, circa 60 la sută din traverse sînt inutilizabile,

nal în districtele de picheri respective sînt limitate. De exemplu, contingentul echipelor antrenate la haltele Elizaveta, Putinești, în stațiile Alexăndreni și Mărculești, nu depășește 4-5 persoane, în timp ce pentru asigurarea unei activități ritmice necesarul ar fi de cel puțin 6. Din cauza insuficienței unităților de transport și a combustibilului, oamenii sînt nevoiți să parcurgă pe jos distanța pînă la stații, iar aceasta se soldează cu pierderi de timp prețios.

Exemplul unui sector reflectă, ca în oglindă, toate problemele tipice pentru întreaga gospodărie liniei a căii ferate. În special, în ceea ce privește organizarea activității picherilor, care necesită schimbări majore, în scopul îmbunătățirii eficienței acesteia. Experiența celor mai bune secții liniei ale căilor ferate vecine demonstrează oportunitatea implementării următoarelor opțiuni. În funcție de complexitatea planului și profilului, condițiilor de exploatare și altor caracteristici specifice, în cadrul districtelor de picheri ar putea activa cite două echipe în loc de trei prevăzute la ora actuală, fiind vorba de una mai mare și alta mai mică. Prima dintre acestea va fi antrenată în activitățile planificate de prevenire în vederea întreținerii curente a liniei (inclusiv construcții artificiale), iar a doua — să execute lucrări imediate, operative. Totodată, urmează să

fie prevăzută asigurarea tuturor materialelor necesare.

Cu sprijinul echipei de construcții a secției liniei și eforturile proprii ale sectorului se desfășoară un set de acțiuni menite să contribuie la îmbunătățirea condițiilor habituale ale angajaților. Astfel, au fost renovate: biroul maestrului-picher la st.Alexăndreni, sala de mese la halta Putinești, stațiile Florești și Ghindești. Districtul de picheri Ghindești a fost alimentat cu apă. Se preconizează amenajarea încăperilor pentru picheri care muncesc în apropierea stațiilor Mărculești și Țira. Fiecare echipă dispune de cite un ceainic. Există și locuri pentru încălzirea alimentelor aduse de acasă. În unele brigăzi s-au păstrat termosurile pentru apă potabilă cu un volum de 15 și 40 de litri. Pe timp de arșiță se oferea și apă imbuteliată.

Maistrul-picher superior al sectorului este mulțumit de activitatea maistrilor-picheri, în special a «Feroviarului de onoare» Vladimir Verghelis, care are în subordinea sa cinci echipe, precum și a lui Grigore Pascari, Igor Friptu. Sînt specialiști, pe care te poți bizui mereu în activitatea cotidiană și care se evidențiază prin devotament, cunoștințe profesionale temeinice, capacitatea de a organiza munca în echipă. În acest sens se evidențiază muncitorii districtului de picheri nr.4 — ajutorul maestrului-picher Alexei Corlăteanu, montatorii liniei B.Baranovskii, B.Dikii, C.Riner, ai districtului de picheri nr.5 — șeful de echipă Serghei Eftimița, montatorii liniei Dionisie Pinzari, Alexandru Cislac, ai districtului de picheri nr.6 — șeful de echipă Rodion Brinza, montatorii liniei Ivan Hosman, Ghenadie Beher.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINI:

1. Maistrul-picher superior se sector Anatol Bambuleac
2. Maistrul-picher al districtului de picher nr.5 Grigore Pascari și tehnicianul de distribuție Alina Curniuc discută probleme actuale
3. Reparația capitală pe tronsonul Ghindești—Țira

Imagini de autor

La momentul respectiv Grigore Prepelita (în imagine) a absolvit tehnicul de mecanizare și electrificare a agriculturii din orașul Svetlii. Nici prin gînd nu-i trecea, că va practica profesia de tehnician-electrician căpătată aici nu pe cîmpurile și la fermele de animale din satul natal Pirița, raionul Fălești, ci la calea ferată care trecea prin apropiere. Destinul, însă, a făcut ca din aprilie 1970 dumnealui să muncească în gospodăria energetică complicată a nodului feroviar Bălți.



## Profesionist și pur și simplu persoană stimată



În perioada cînd sectorul electric din localitate făcea parte din componența secției Chișinău alimentare cu energie electrică el a muncit electromecanic, ulterior — maistrul superior în secția reparație-revizie. Din 1992 pînă în noiembrie 2011 a fost electromecanic superior la sectorul reparație-revizie, creat în baza secției nr.3 alimentare cu energie electrică. În prezent continuă să muncească aici în calitate de electromecanic măsurări a protecției releelor. E o muncă responsabilă, deoarece constă în montarea și ajustarea dispozitivelor de protecție a releelor, revizuirea disjunctoarelor cu ulei și a mecanismelor de acționare, a dispozitivelor-telecomandă pentru substațiile de transformatoare, revizuirea transformatoarelor de curent pe întreg sectorul de nord al magistralei. Deseori este nevoit să se deplaseze de la sediul central al secției pe linie spre Șoldănești și Ocnița, unde se află rețelele electrice zonale.

Grigore Prepelita este specialist de categorie înaltă. Pentru activitatea sa de muncă a fost decorat cu medalia «Meritul Civic». Este stimat în colectiv. Colegii l-au ales vicepreședinte al comitetului sindical. Iar în preajma Zilei feroviarului din anul curent G.M.Prepelita a fost decorat cu insigna «Feroviar de onoare».

Vladimir DOBREANSCHI

Colectivul stației feroviare Cahul e profund îndurerat de moartea prematură a șefului stației

STAMATI  
Tudor

și exprimă sincere condoleanțe rudelor și prietenilor defunctului.

Colectivul serviciului mișcare al ÎS «Calea Ferată din Moldova» e profund îndurerat de moartea prematură a șefului stației Cahul

STAMATI  
Tudor

și exprimă sincere condoleanțe familiei și rudelor răposatului.



## FELICITĂRI!

Strungarul secției roți-rola a remizei vagoane de călători Chișinău **Ivan CEBANU** a împlinit frumoasă vîrstă de 54 de ani, ocazie cu care colectivul secției îl felicită călduros, dorindu-i multă sănătate, fericire și viață lungă.

*Din mici crenguțe de argint,  
Din flori și din iubire  
Ți-am împletit un  
LA MULȚI ANI!  
Aducător de fericire.*

\* \* \*

Comitetul sindical al secției Chișinău semnalizare și comunicații îi felicită cordial cu prilejul JUBILEELOR pe **Ruslan PUSCARENCO, Ruslan CIORBA** și **Artur OLTEAN**, urîndu-le:

*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!*

\* \* \*

Colectivul stației Mereni o felicită călduros cu ocazia frumosului JUBILEU pe sefa stației **Maria COSTENCO**, dorindu-i:

*Un zimbet să-ți cadă pe pleoape,  
Iubirea, fericirea să-ți fie aproape.  
Un vis frumos ca al unei povești –  
Așa să fie viața pe care-o trăiești!  
MULȚI ANI norocoși!*

\* \* \*

Colectivul și comitetul sindical ale depoului de locomotive Bender îl felicită pe lăcătușul **Ivan TISCENCO** cu ocazia celei de-a 60-a ANIVERSĂRI:

— Ți urăm să prinzi aripi pentru a trece cu ușurință peste toate greutățile vieții. Culege ce e frumos și bucură-te cu adevărat! Petrece frumosă de ziua ta, pentru a trăi la fel tot anul!

\* \* \*

Colectivul și comitetul sindical ale depoului de locomotive Bender îi felicită cu ocazia celei de-a 55-a aniversări pe mecanicul de locomotivă **Ivan ARMAS** și lăcătușul **Grigore COJOCARI**, urîndu-le:

— Să aveți parte de toată căldura omenirii, un ocean de sănătate și toate florile lumii adunate în cel mai frumos buchet! MULȚI ANI cu noroc!

\* \* \*

Administrația și comitetul sindical ale secției Bălți alimentare cu energie electrică îi felicită cordial cu prilejul zilelor de naștere pe dispecerul energetic **Ivan MOCREAC**, contabilă **Nadejda TROFIMENCO**, controlorul-montor al rețelei alimentare cu energie electrică Ocnița **Valentina ZABOLOTNAIA**, dereticătoarea **Tatiana MARIAN**, dorindu-le cele mai calde gânduri și urări de sănătate, fericire, bucurii și împliniri!

Administrația și comitetul sindical ale remizei vagoane Bălți adresează cordiale felicitări de ziua nasterii timpului **V.HARANDA**, dereticătoarei **E.MOLDOVAN**, contabilului **I.OSMACOV**, brigadierului **S.SEVCENCO**, șefului-adjunct responsabil de reparație **V.VETRENIUC**, lăcătușului **G.CLIPCA**.

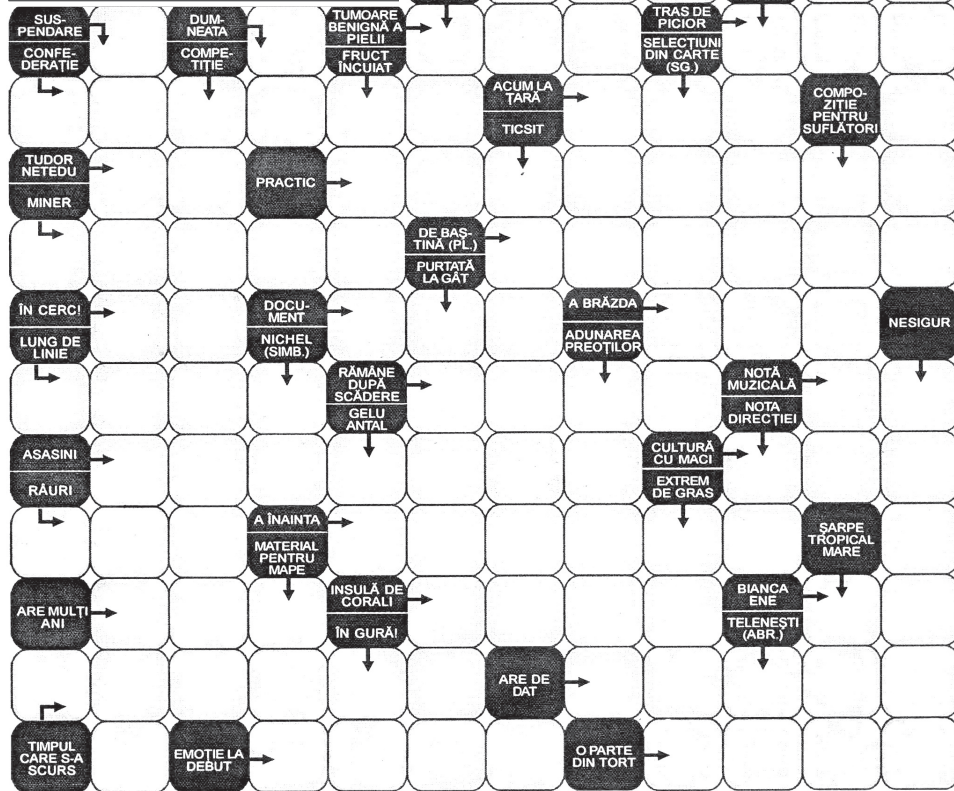
— Stimați colegi! Vă dorim sănătate, fericire, noroc, succese în activitatea de muncă și realizarea tuturor doleanțelor!

\* \* \*

Colectivul stației Bucovăț îi felicită cordial cu ocazia zilei de naștere pe împiegatul de miscare **P.RATA**, recepționarul superior **A.TRIFAN**, casierul marfă **O.MATICIUC**.

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

# Integrame



Din revista «Integrame pentru toți»



## Călătorii au ramas multumiți

Noi, pasagerii trenului nr.47/48, care pe 31 august 2014 am plecat de la Chișinău spre Moskova, dorim să ne exprimăm profunda recunoștință față de însoțitorul vagonului nr.11 Ivan Iakovlev pentru munca excelentă de care dă dovadă. Atitudinea binevoitoare, curățenia în vagon, deservirea la gradul superlativ ne-au lăsat impresii dintre cele mai plăcute.

Totodată, și un simț al umorului dezvoltat, comunicarea lejeră ca pasagerii a risipit plictisul și a transformat călătoria în una cu adevărat plăcută, de neuitat.

De asemenea, exprimăm sincere mulțumiri șefului de tren Grigore Dulghieru pentru personalul minunat care muncește sub egida sa.

Ne-am dori ca conducerea Căii Ferate din Moldova să stimuleze asemenea colaboratori.

Din partea pasagerilor recunoscători ai vagonului nr.11 –  
**Tatiana SINGUR**  
Chișinău–Moskova

### ÎN ATENȚIA AMATORILOR DE ALERGĂRI!

Clubul feroviar al amatorilor de alergări «Express-K» desfășoară campionatul deschis al Republicii Moldova la cros pentru angajații ÎS «CFM». Începutul la ora 10.30.

## LA STRAJA SĂNĂȚĂII FEROVIARILOR

# Febra virală hemoragică Ebola – un virus extrem de sever

**Febra virală hemoragică Ebola este considerată una dintre cele mai rare, grave, contagioase și mai letale maladii umane, cauzată de virusul cu același nume.**

Fiind descoperită pentru prima dată în 1976, această epidemie fără precedent, care bintuie acum în țările din Africa Centrală și de Sud-Vest, înregistrează cea mai înaltă rată a mortalității (90 la sută). Numărul deceselor provocate de acest virus se ridică la peste 2000 persoane și peste 4000 cazuri de infestare. Boala însă face ravagii pe zi ce trece.

Tulpina «Zair» este considerată drept cea mai periculoasă din cele circa 280 de tulpini ale acestui virus: din fiecare 10 cazuri de îmbolnăviri 8-9 se soldează cu deces.

După o perioadă cuprinsă între 2 și 21 de zile de la expunerea la virus, boala poate să debuteze dintr-o dată, cu febră, dureri musculare, stare de slăbiciune, cefalee și dureri în gît. Următoarea fază a bolii este caracterizată de vomă, diaree, erupție cutanată și disfuncții ale ficatului și rinichilor. Unii pacienți prezintă de asemenea hemoragii interne și externe abundente și insuficiențe la nivelul mai multor organe. Unii vomită sînge sau semnalează prezența sîngelui în urină, iar alte persoane infectate sîngerează sub piele, din ochi sau gură. Bolnavii infectați nu mor din cauza sîngerărilor, ci mai degrabă a vaselor de sînge care se sparg în corpul victimei. Astfel, este provocată o scădere a pre-

siunii sîngelui pînă cînd inima, rinichii și alte organe nu mai pot funcționa.

Decesul survine după 8-9 zile de soc și hemoragii intense. În cazul unui final fericit, perioada de febră durează 10-12 zile, iar însănătoșirea e foarte lentă – 2 sau chiar 3 luni.



Virusul se depistează în sînge, salivă, mucus nazofaringian, urină, sperma pacienților. Cel mai mare risc de infestare îl prezintă personalul de îngrijire medicală, membrii familiei și prietenii bolnavilor. Un alt mod de transmitere a virusului a fost prin acele, seringile refolosite și mînuși. La fel și ceremoniile funerare, unde persoanele îndoliate au un contact direct cu corpul decedatului, poate juca un rol im-

portant în transmiterea de Ebola. În unele țări din Africa (Congo, Gabon) au fost înregistrate oficial cazuri de infestare a oamenilor cu virusul Ebola în urma contactului cu niște cimpanzei, gorile și antilope de pădure – atît vii, cît și moarte.

Gradul de susceptibilitate a oamenilor la virusul Ebola este destul de înalt și nu depinde de vîrstă și sex.

Pînă la ora actuală nu există un vaccin sau medicamente pentru tratarea acestei maladii. Medicii pot doar să ușureze intrucitva starea acestor pacienți – cu analgezice, ventilație artificială a plămînilor etc.

Organizația Mondială a Sănătății recomandă limitarea plecărilor în țările din

Africa Centrală și de Sud-Vest. În cazul în care, însă, evitarea zonelor endemice Ebola este inevitabilă, se recomandă utilizarea măștilor de protecție și abținerea de la vizitarea locurilor dens populate, precum și contactul cu persoane bolnave, în special cele cu temperatura ridicată a corpului.

La depistarea primelor simptome ale bolii urmează a se evita contactul cu alte persoane, stînd acasă, a se folosi echipamente de protecție personală și a chema imediat «Ambulanța».

Persoanele care s-au întors din țările în care bintuie epidemia Ebola și prezintă unele din semnele bolii menționate mai sus, nu trebuie să recurgă la autotratament, ci să solicite imediat asistență medicală, menționînd în mod obligatoriu localitățile vizitate din țările Africii Centrale și de Sud-Vest.

**Irina BARBIROȘA,**  
medic la Centrul  
sanitar-epidemiologic  
al ÎS «Călea Ferată din Moldova»