



FEROVIARII Moldovei

N 39 (5801) 17 septembrie 2014

Ziarul apare din 1 mai 1941



PREGĂTIM GOSPODĂREȘTE MAGISTRALA PENTRU IARNĂ

În preajma frigului

Pe sectorul Ocnița al secției edificii civile, condus de Serghei Tcaci, nu sunt prea multe brațe de muncă, însă sarcinile privind pregătirea pentru iarnă a obiectivelor incredintate presupun un grad înalt de responsabilitate.

Echipa de constructori finisează reparația capitală a edificiului punctului de revizie comercială al stației-nod din nordul țării, după care va purcede la realizarea măsurilor planificate pe linie.

În particular, la stația Criva a fost deja adus în ordine acoperișul postului CE, care a avut de suferit în urma ninsorilor abundente, iar acum urmează să fie renovată fațada edificiului.

La Lipcani vor fi reparate scările din subsolul cazangeriei. Va deveni mai cald în sălile de rele și de așteptare, grație modernizării sistemului de încălzire, care anterior ieșea mereu din funcțiune pe

motivul distribuirii neuniforme a agentului termic în încăperile de serviciu.

Cu începere din 1 octombrie, echipa SEC va demara lucrările de reparație capitală a acoperișului edificiului stației Drochia. Tot acolo vor fi drese deschisurile la ferestre.

Vlad DOBROV

ÎN IMAGINE: printre cei mai experimentați lucrători ai sectorului se numără Anatoł Naida, Diomid Blindu și Nicolae Vidai-co.

Imagine de autor



Remiza vagoane nr.2: acțiuni operative și coordonate

Cea mai mare filială a nodului feroviar Basarabeasca – remiza vagoane frigorifere – continuă să rămână și astăzi o întreprindere importantă a acestui nod feroviar. De rînd cu realizarea indicatorilor financiari și de producere, colectivul remizei vagoane nr.2, condus de Alexandru Dimitrov, acordă multă atenție și pregătirii subdiviziunii pentru activitatea în perioada rece a anului curent.

In scopul pregătirii la timp și calitative a salariaților întreprinderii pentru munca în perioada de toamnă-iarnă 2014-2015, creării condițiilor pentru funcționarea stabilă și sigură a tuturor sectoarelor remizei, încă vara s-au elaborat acțiuni cu caracter tehnico-organizatoric, a fost creată o comisie permanentă de pregătire a subdiviziunilor către activitatea în condiții climatice complicate. Ea va asigura și monitorizarea permanentă a respectării regimului strict de economisire a defocului – cărbune, gaze, precum și a apei, curentului electric în perioada de încălzire a spațiilor de producere și de serviciu ale remizei.

«Acțiunile de pregătire a remizei vagoane frigorifere Basarabeasca pentru activitatea în perioada de toamnă-iarnă 2014-2015», aprobate de conducătorul întreprinderii A. Dimitrov pe 14.07 curent, includ trei compartimente: «Cadre», «Material rulant», «Încăperi de serviciu și de producere». Sint stabilite termenele îndeplinirii acțiunilor preconizate și persoanele responsabile de realizarea lor.

Astfel, bunăoară, pentru trimestrul trei al anului curent la remiză este planificată instruirea tuturor angajaților privind activi-

tatea în condiții de iarnă, de atenție specială vor beneficia novicii, ghidați de vagonari cu experiență; instruirea mecanicilor secțiilor frigorifice în procesul de formare a echipelor de tren. Se va desfășura luna de asanare a utilajului de frînare în scopul sporirii securității circulației trenurilor; pregătirea instalațiilor electrice de forță pentru funcționarea în condiții de iarnă; reparația stratului izolant al cazanului DKVR, a pompei de alimentare ȚNSG, schimbarea cadrului geamului la sectorul roți-boghiuri și în preajma postului sudare electrică din secția auxiliară; finisarea reparațiilor capitale a camerelor de duș pentru femei; reparația apeductului la stația Etulia; reparația capitală a acoperișului sectorului VȘ, precum și reparația rețelelor de cablu de capacitate înaltă.

De asemenea în cadrul lucrărilor de pregătire a remizei vagoane nr.2 pentru perioada de toamnă-iarnă 2014-2015, în trimestrele 3-4 ale anului curent urmează a fi verificată starea hainelor și încălțămintei speciale de iarnă, iar în caz de necesitate – completarea ori înlocuirea acestora; a organiza instruirea tehnică a muncitorilor implicați la reparația și testarea utilajului locomotivelor în perioada rece a anului; a controla starea sistemelor termice, a aragazelor, instalațiilor energetice de forță ale materialului rulant frigorific și gradul de pregătire al acestora pentru funcționarea în condiții de iarnă; a asigura îngrijirea tehnică și conservarea mașinilor frigorifice; a repara acoperișul centralei termice, a confecționa un cozoroc de protecție pentru ușa de la intrare; a repara parțial stratul izolant al traseului termic.

În trimestrul patru al anului curent la remiză trebuie finisată etanșarea geamurilor în toate secțiile și birourile.

Liliana NICHIFOROV

LA CONTROL – REGIMUL SPECIAL LA BASARABEASCA

La calea ferată, disciplina trebuie să fie de fier

În baza deciziei Administrației ÎS «Calea Ferată din Moldova» și a Prezidiului Sindicatului feroviarilor din Moldova nr.45/01-S30/204 din 13.08.2014, la întreprinderile și filialele nodului feroviar Basarabeasca a fost instituit un regim special de lucru la protecția sănătății și securitatea muncii, scopul căruia este de a monitoriza respectarea cerințelor, a normelor și regulilor în vigoare de protecție a sănătății și securitate a muncii, a spori gradul de responsabilitate al fiecărui angajat pentru crearea și menținerea unor condiții sigure de muncă în procesul de producere.

Regimul special a fost instituit drept urmare a două accidente de muncă, produse la întreprinderile nodului feroviar. În legătură cu aceasta, la toate întreprinderile și filialele s-au organizat în comun cu comitetele sindicale consfătuiri de producere la protecția sănătății și securitatea muncii, au fost desemnate persoanele responsabile pentru aplicarea regimului special de muncă, precum și s-a elaborat planul acțiunilor de instruire și testare a cunoștințelor salariaților, instruirea fiind reflectată în fișele personale.

La fiecare sector are loc controlul zilnic privind respectarea de către angajați a regulilor tehnicii securității, persoanele respective fiind selectate din rindurile specialiștilor, a celor mai calificați muncitori, precum și a responsabililor de protecția sănătății și securitatea muncii.

Săptăminal este analizată starea protecției sănătății și securității muncii la întreprinderi. Sint prezentate rapoarte despre acțiunile întreprinse în vederea înlăturării lacunelor depistate în timpul controalelor, sint examinate încălcările fixate și persoanele vinovate de ele cu perfectarea proceselor-verbale.



Sper că regimul special, instituit la nodul feroviar Basarabeasca, va servi drept o lecție pentru ceilalți colegi. Accidentele la locul de muncă pot fi evitate doar printr-o atitudine responsabilă și conștiincioasă față de obligațiunile de serviciu, precum și prin respectarea strictă a regulilor de protecție a sănătății și securității muncii. Or, viața are cel mai înalt preț!

Victor MANOLI,
șef al nodului feroviar Basarabeasca

Experiență și competență

Unul dintre cele mai importante sectoare ale magistralei ce ține de organizarea circulației trenurilor include stațiile de sud Grecești, Vulcănești, Etulia și Giurgiulești. Asigurarea activității ritmice a acestui sector depinde în mare măsură de buna funcționare a instalațiilor SCB și comunicații, deservite de echipa de specialiști condusă de electromecanicul superior Alexandru Cerven din secția semnalizare și comunicații Basarabeasca. Echipamentele utilizate sint învechite, dar îi salvează experiența profesională, competența, atitudinea serioasă față de munca incredintată, care se exprimă prin îndeplinirea în timp util a acțiunilor de prevenire planificate. Se evidentiază în special electromecanicul Vasile Nedelco, Nicolae Prohoren-

co, electromontorii Sergiu Mocanu, Zahar Petiș și alții. în ceea ce îl privește pe șeful lor, dînsul activează în domeniul transportului din anul 1974, iar în calitate de electromecanic superior – de șase ani.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: electromecanicul superior Alexandru Cerven (la dreapta) și electromontorul Zahar Petiș în secția relea a postului CE al st. Etulia.

Imagine: Iurie KOZLOV





DISCUTĂM STATUTUL SINDICATULUI FERVIARILOR DIN MOLDOVA

PROPUNERI

Comisia pentru definitivarea Statutului sindicatului feroviarilor propune includerea ca și compartiment separat a condițiilor de fuzionare a organizațiilor sindicale primare, și anume:

Compartimentul 5 ori alt număr:

5. Organizația primară unificată a sindicatului (Organizația sindicală primară unificată)

5.1. Organizația primară unificată a sindicatului (organizația sindicală primară unificată) este formată din membri ai Sindicatului, care se află la evidență în organizațiile primare ale Sindicatului (organizațiile sindicale primare), și se crează în cadrul conferinței de constituire la decizia organului ierarhic superior al Sindicatului, ținându-se cont de opinia organelor eligibile ale organizațiilor sindicale primare.

Participanții conferinței de constituire reprezintă în mod numeric egal organizațiile sindicale primare.

5.2. Organizația primară unificată a Sindicatului (organizația sindicală primară) și organele sale se conformează prevederilor prezentului Statut, stabilite pentru organizația primară a Sindicatului (organizația sindicală primară), ținându-se cont de particularitățile prevăzute de prezentul compartiment.

5.3. Organul suprem al organizației primare unificate a Sindicatului (organi-

zației sindicale primare) este conferința, convocată cel puțin o dată în 2,5 ani.

5.4. Comitetul organizației primare unificate a Sindicatului (organizației sindicale primare) se formează pe principiul delegării directe ori se alege la conferința organizației sindicale primare unificate pe un termen de cinci ani.

Sedintele comitetului organizației primare unificate a Sindicatului (organizației sindicale primare) au loc cel puțin o dată în jumătate de an.

La decizia comitetului organizației primare unificate a Sindicatului (organizației sindicale primare) poate fi ales prezidiul.

Prezidiul comitetului organizației primare unificate a Sindicatului (organizației sindicale primare) este un organ executiv, ce activează în perioada dintre ședințele comitetului organizației sindicale primare unificate, căruia îi pot fi transmise unele împuterniciri ale comitetului organizației sindicale primare unificate.

Sedintele prezidiului comitetului organizației sindicale primare unificate au loc pe măsura necesității, dar nu mai rar decât o dată pe lună, și sint considerate cu drepturi depline dacă există cvorumul necesar.

5.5. Comitetul organizației primare unificate a Sindicatului (organizației sindicale primare) posedă împuternicirile comitetului sindical al organizației primare a Sindicatului (organizației sindicale primare), stabilite de Statut.

ÎN COLECTIVELE DE MUNCĂ — În cursă — cu vagoane funcționale

În stația de jonctiune Bălți-Slobozia trenurile de călători sosesc din trei direcții diferite. În asemenea condiții, responsabilitatea principală pentru starea tehnică a vagoanelor îi revine în totalitate secției locale revizie tehnică, în frunte cu Nicolae Mihalcenco.

Revizorii de vagoane verifică mecanismele mobile ale materialului rulant, elimină defectele minore. Iar dacă depistează defecțiuni mai grave, atunci vagonul este expedit la reparație curentă cu excludere din garnitură. Tot aici are loc pregătirea materialului rulant de marfă pentru încărcare.

Specificul acestui sector de reparații rezidă în faptul că specialiștii de aici îndeplinesc un volum de lucrări mult mai complex decât, să zicem, colegii lor din secțiile revizie tehnico-comercială Mateuți sau

Ocnia. Căci în afară de reglarea frinelor, etanșarea fisurilor, reparația mecanismelor de blocare, ei schimbă osiile, trapele, largesc caroseria etc. Sub conducerea tinărului, dar deja bine cunoscutului revizor superior de vagoane Victor Matei, absolvent al Colegiului feroviar din Bălți, muncesc cu mult spor lăcătușii Petru Ișcolnii, Victor Zelisco, Iurie Florea, Anatol Chiorescu (avind ca specialitate conexă pe cea de electrogazosudor), electrogazosudorul Grigore Nuța. Pe parcursul primelor opt luni ale anului curent au fost pregătite pentru exploatare 746 vagoane de marfă. Specialiștii s-au evidențiat și la demontarea macaralei vechi de pe platforma de încărcare-descărcare a stației Șoldănești.

Vlad DOBROV



Revizorul superior de vagoane Victor Matei împreună cu lăcătușii Petru Ișcolnii și Victor Zelisco

RUBRICĂ OFICIALĂ

DESEMNAME ÎN FUNCȚIE

Conform ordinului directorului general interimar al ÎS «Calea Ferată din Moldova», din 15 septembrie 2014 **Eduard BABLIUC** este desemnat în funcția de consilier al directorului general pentru probleme generale.



MAGISTRALA:

cifre și fapte

Conform datelor serviciului mișcare, în primele 8 luni ale anului 2014 au fost încărcate supraplan 128 mii tone, volumul de încărcare majorându-se cu 48,5% față de anul 2013.

Planul de încărcare a fost depășit de următoarele stații: Lipcani, Vălcineț, Brătușeni, Mateuți, Răuțel, Ungheni, Chișinău, Bulboaca, Bender, Iargora, Vulcănești.

Aparatul de revizori a efectuat în august curent 6 controale planificate la stațiile Bulboaca, Brătușeni, Vulcănești, Ghindești, Drochia, Prut și 4 controale speciale la stațiile Ungheni, Lipcani, Răuțel, Basarabeasca. S-a acordat atenție asigurării securității circulației trenurilor și integrității mărfurilor transportate.

Conform informației serviciului vagoane, planul la reparația de remiză a vagoanelor a constituit în august curent 96 unități, în realitate fiind reparate 46 vagoane (47,9%). S-au reparat capital 19 vagoane din cele 27 planificate (70,4%). Planul total de reparație a constituit 123 vagoane, s-au reparat 65 vagoane (52,9%).

Nu s-a îndeplinit volumul planificat de reparație din cauza sistării licenței instituției (Universitatea Națională din Dnepropetrovsk), care efectua diagnosticarea tehnică, precum și din cauza lipsei la remize a osiilor montate și boghiurilor.

Datele gospodăriei locomotive demonstrează, că volumul de transportare a fost îndeplinit în proporție de 84,6 la sută, adică 262,1 mln. tkm brutto, planul fiind de 309,8 mln.tkm brutto. Consumul de motorină în scopuri de tracțiune a constituit 1571,3 tone, cel permis fiind de 1593,3 tone. Astfel economiile au alcătuit 22 tone.

Serviciul semnalizare și comunicații aduce la cunoștință, că de la începutul anului s-au economisit consumuri de exploatare în sumă de 146,2 mii lei. În aceeași perioadă s-a economisit energie electrică în valoare de 123,6 mii kvt/ore. În opt luni s-au economisit și 22 metri cubi de apă.

În luna august curent planul reparațiilor profilactice a instalațiilor de alimentare cu energie electrică a fost realizat în proporție de 73,7 la sută. S-au executat o serie de lucrări menite să asigure securitatea circulației trenurilor și să sporească siguranța alimentării cu energie electrică.

Conform informației serviciului alimentare cu energie electrică, de la începutul anului cheltuielile s-au redus cu 4,9 la sută. S-au economisit 40 metri cubi de apă, 2,8 mii metri cubi de gaze.

De la începutul anului la calea ferată se preconiza un consum de energie elec-

trică de 9849,5 mii kvt/ore, adică s-a redus cu 318 mii kvt/ore (3,2%).

Toate secțiile linii au îndeplinit în 8 luni planul la punctaj: 76 unități, cifra planificată fiind 140. În aceeași perioadă au fost pozate 32,2 mii traverse, inclusiv 28,6 mii din beton armat, s-au rârât 8 mii focare de putregai al traverselor. Urmează a fi asanate încă 97,4 mii focare de putregai. La calea ferată există în prezent 114 avertizări de limitare a vitezei circulației pe o lungime totală de 206,6 km.

Serviciul linii informează, că cheltuielile de exploatare în 8 luni curente au alcătuit 127,3 mln. lei, planul fiind de 123,8 mln. lei. De la începutul anului s-au consumat 268 mii kvt/ore de energie electrică, desi limita stabilită a fost de 350 mii kvt/ore, deci, economiile au constituit 24%. În perioada respectivă s-au consumat 62 mii metri cubi de gaze în loc de 82 mii; 3,2 mii metri cubi de apă în loc de 3,7 mii metri cubi.

Pe parcursul celor 8 luni ale anului 2014 au fost pregătite, echipate și expediate în curse lungi 13668 vagoane de pasageri, planul fiind de 14791 vagoane, adică cu 1123 vagoane (8%) mai puțin decât prevedea planul și cu 975 mai puțin decât în 8 luni 2013 (14643 vagoane). Numărul vagoanelor expediate s-a diminuat din cauza reducerii fluxului de călători în trenurile de cursă lungă.

În opt luni curente au fost transportați cu toate tipurile de trenuri 2278,8 mii pasageri, ceea ce e cu 74,2 mii mai puțin decât în perioada similară a anului trecut. Aceasta se explică de asemenea prin diminuarea fluxului de călători în trenurile de cursă lungă. Volumul așteptat de transportare a pasagerilor cu toate tipurile de trenuri în 8 luni ale anului curent constituie 2590,2 mii persoane, adică cu 5,7% mai puțin decât în primele opt luni ale anului trecut.

În aceeași perioadă încasările din vânzarea biletelor au alcătuit 250,9 mln. lei — cu 51,5 mln. lei (17%) mai puțin decât se planificase și cu 27,3 mln. lei mai puțin decât anul trecut. Încasările din vânzarea biletelor s-au diminuat din cauza micșorării fluxului de călători la cursele lungi.

În 8 luni s-au acordat servicii cu plată: — în trenurile de cursă lungă — în sumă de 15547,7 mii lei, adică cu 3053,7 mii lei (16%) mai puțin decât anul trecut; — la ghișeele de bilete — în sumă de 9113 mii lei, ceea ce e cu 5214,5 mii lei (36%) mai puțin decât anul trecut.

Încasările de pe urma serviciilor cu plată acordate în trenurile de pasageri și la ghișeele de bilete au scăzut din cauza diminuării fluxului de călători în traficul internațional.

De la începutul anului au fost reparate 153 vagoane, planul fiind de 156.



AUDIOCONFERINȚĂ LA PROTECȚIA SĂNĂȚII ȘI SECURITATEA MUNCII

O nouă încălcare gravă a regulilor

A avut loc audioconferința ordinară la protecția sănătății și securitatea muncii. Specialistul coordonator al serviciului securitatea și sănătatea în muncă al IS «CFM» Vladimir Raico a prezentat audienței analiza traumatismului de producere și a activității de protecție a sănătății și securitate a muncii în august și în primele opt luni de la începutul anului curent. Conform acesteia, în luna august s-a înregistrat un caz de traumatism de muncă. În accidentul produs la locul de lucru a fost implicat macaragiul Ivan Covadji de la depoul locomotive Basarabeasca, care a pierdut temporar capacitatea de muncă. Macaragiul nu e un novice: are o vechime de muncă de aproape 3,5 ani. Totuși... În timpul demontării suporturilor traseului termic el a încălcat Regulile securității. Drept consecință muncitorul s-a ales cu o traumă gravă a șoldului piciorului drept. E de remarcat, că în august anul trecut nu s-a înregistrat nici un accident. Pe parcursul celor opt luni de la începutul anului curent s-au înregistrat 6 cazuri de traumatism de producere.

Analizând starea protecției sănătății și securității muncii, V. Raico a pus accentul pe aplicarea regimului special la nodul

feroviar Basarabeasca. Serviciul securitatea și sănătatea în muncă a desfășurat în luna august controale planificate privind respectarea regimului special de protecție a sănătății și securitate a muncii la nodul feroviar Basarabeasca, a acordat suport consultativ-metodic specialiștilor la protecția sănătății și securitatea muncii.

Specialistul coordonator al serviciului securitatea și sănătatea în muncă a atras atenția de asemenea asupra pregătirii pentru activitatea în condiții de iarnă: asigurarea cu îmbrăcăminte și încălțăminte specială, pregătirea locurilor de lucru către perioada rece, instruirea pentru executarea lucrărilor în condiții de iarnă etc.

Ținând cont de accidentul produs, serviciul a trasat responsabilitățile de protecția sănătății și securitatea muncii sarcini anume reeșind din necesitatea prevenirii unor asemenea încălcări. Este vorba de instruirea persoanelor implicate, respectarea și îndeplinirea cu strictețe a condițiilor regimului special la filialele căii ferate. În procesul instruirilor curente trebuie să se acorde o atenție deosebită muncitorilor, care participă la demontarea macaralelor. Cu alte cuvinte, întreaga activitate a responsabililor de protecția sănătății și securitatea muncii trebuie orientată asupra excluderii încălcărilor procesului tehnologic la executarea lucrărilor cu implicarea macaralelor și altor mecanisme de ridicare a greutăților.

De la audioconferință —
Alexandru NICHIFOROV

La TCM-740 «se muncește asupra greșelilor»

Deși TCM-740 nu are nimic în comun cu instituțiile de învățămînt, discipolii cărora sînt nevoiți «să muncească asupra greșelilor», de două ori pe an specialiștii acestei întreprinderi sînt puși în situația să execute o muncă similară. De regulă, în timpul reviziilor de primăvară și toamnă membrii comisiei în frunte cu șeful IS «CFM» depistează anumite lacune în pregătirea gospodăriilor filialelor pentru perioada respectivă a anului. Toate neregulile trebuie înlăturate în termenele stabilite de comisie. N-a constituit o excepție nici revizia de primăvară cu comisia din anul curent.

De aceea sarcina primordială a colectivului întreprinderii, condus de tînărul specialist Alexei Kuprikov, este lichidarea în termenul stabilit a lacunelor depistate în timpul reviziei de primăvară. Inspectînd toate edificiile și alcătuiind lista materialelor necesare, colectivul numeros al TCM-740 a purces la realizarea obiectivului.

— Echipelile noastre de constructori, — a reiterat, printre altele, șeful TCM-740 Alexei Kuprikov, — conduse de maistrul cu experiență P. Toncu, G. Pitel și de maistrul cu perspectivă G. Raevskii au demarat cu entuziasm lucrările la edificiile încredințate. E vorba de stația Abaclia, depoul de locomotive (blocul administrativ-habitual), remiza vagoane nr.4, remiza vagoane nr.2. S-au executat de asemenea lucrări la stația Giurgiuilești, stația Culma, depoul de locomotive nr.3, secția nr.2 semnalizare și comunicații, secția nr.2 alimentare cu energie electrică etc.

De rînd cu efectuarea lucrărilor în scopul înlăturării neregulilor constatate în timpul reviziei de primăvară cu comisia a căii ferate, pe teritoriul TCM-740 a început să funcționeze la întreaga capacitate secția de producere a construcțiilor din beton armat, condusă de șefa bazei M. Vaneeva. Colectivul ei are sarcina de a confecționa în cel mai scurt timp 260 plăci de gard și temelia pentru ele, care urmează a fi expediate comanditarului — SML-294 de la st. Răutul. Misiunea nu este una grea, deoarece producerea articolelor a fost încredințată unor profesioniști din domeniu: Alexandru Bogamaniuc, Svetlana și Veaceslav Belii.

Întregul proces multiplu de producere ar fi imposibil fără implicarea inginerului-șef al filialei Petru Ghimișli, consacrat cu trup și suflet colectivului și activității de muncă a acestuia. Șeful TCM-740 a remarcat imensa susținere din partea conducătorului nodului feroviar Basarabeasca Victor Manoli în soluționarea chestiunilor de ordin organizatoric și de producere, pentru care angajații întreprinderii îi sînt foarte recunoscători. În curînd va demara revizia de toamnă cu comisia a căii ferate. Pînă atunci muncitorii TCM-740 se străduie să realizeze la maximum ceea ce le stă în puteri.

...Deși TCM-740 se confruntă cu deficitul acut de cadre cu specialități de constructor, calitatea muncii nu trebuie să aibă de suferit. În acest sens colectivul are multe de făcut.

Liliana NICHIFOROV

Colectivul stației Giurgiuilești exprimă sincere condoleanțe rudelor și prietenilor lui

Tudor STAMATI
în legătură cu moartea sa prematură.

Un tren spre Giurgiuilești

Din gara stației feroviare Basarabeasca trenurile diesel circulă doar în direcția Căinari. Iar celelalte direcții ale sectorului de sud adiacent sînt deservite după o altă schemă. Din cele șase vagoane ale trenului sosit în gară seara tîrziu tocmai din capitală, două sînt direcționate spre Etulia, iar altele două — spre Cahul.

La Cahul, pe peron, deja în plină zi l-am întîlnit pe Victor Cerevatii. În pofida arșitei de afară, șeful trenului era îmbrăcat, cum s-ar spune, la patru ace — cămașă curată, perfect călcată, epoleți, cravată.

— Pentru mine contează mai puțin unde anume imi exercit obligațiunile de serviciu — în gara capitalei sau stația periferică, — a declarat el. — Peste tot trebuie să primeze ordinea și disciplina. Căci reieșind din exteriorul personalului de serviciu călătorii își fac o primă impresie despre calea ferată și serviciile prestate de către aceasta.

E plăcut să auzi asemenea cuvinte din gura unui om care muncește la magistrală tocmai din iunie 1964, servind pentru tineri drept exemplu demn de urmat. Atît la remiza vagoane de pasageri Chișinău, cit și la Direcția deservire a călătorilor este bine cunoscut ca un specialist excelent și exigent. Se evidențiază prin responsabilitate la locul de muncă și însoțitorii de vagoan Ion Matcaș, Veaceslav Postoronko, Natalia Serbian, Tatiana Cerlat, care merg de fiecare dată în cursele din sudul țării.

În apropierea peronului se auzea sirena locomotivei de manevre, aflată în subordinea depoului de locomotive Basarabeasca. Cuplată la o pereche de vagoane de călători, era aproape gata să pornească la drum. Din fereastra cabinei priveau afară mecanicul Alexandru Gluskov și mecanicul-secund Alexandru Ladnii, care se aflau în așteptarea semnalului impieगतului de mișcare al stației.

— Unde țineți calea? — l-am întrebat pe Victor Cerevatii.

— La Giurgiuilești.

De-a lungul porțiunii de drum de aproximativ 50 de kilometri, care duce spre stația feroviară dunăreană, sînt amplasate mai multe sate — Crihana Veche, Vadul lui Isac, Colibași, Brinza, Văleni, Cișlița-Prut și altele.

Traficul feroviar în regiunea respectivă oferă anumite facilități și oamenilor din partea locului. Cu toate acestea, potrivit șefului de tren, încărcarea vagoanelor pe sectorul feroviar respectiv nu depășește limita de 60 la sută (pentru comparație: de la Chișinău spre Basarabeasca acest indicator este de 100 procente, de la Basarabeasca la Cahul — 70 la sută). E o dovadă concludentă a situației că în ceea ce privește sporirea traficului de pasageri există încă rezerve. Traficul ar putea fi intensificat, de exemplu, în cazul extinderii promise anterior a traseului pînă în orașul românesc Galați, care s-



1

a făcut cunoscut prin pietele sale bogate. Regiunea de sud ar putea să devină atractivă pentru turiști, dacă, desigur, în vederea creării infrastructurii necesare se va colabora activ și cu firmele comerciale. În drum de la Cahul spre Giurgiuilești, bunăoară, s-ar putea savura prin geamul vagonului, în ritmul monoton al roților de tren, pajști de un verde mătăsoș, iazuri doldora de nuferi, fărmișurile pitorești ale Prutului împesitrate de desisuri de sălcii și stufării. Ar putea să ne incinte privirile și Beuleul, acest lac de relict, care adăpostește atîtea specii de păsări de apă — lebede, pelicani, rate sălbatice, potirnicchi. Un pic mai mult confort și o viteză sporită a trenului ar readuce călătorii în transportul feroviar, care ar prefera să meargă în stațiunile balneare de la Cahul nu cu «microbuzele» de rută, dar ca odinioară — cu trenul. Visează la un trafic decent de pasageri și casieria superioară mărfuri-bilete la gara Cahul Viorica Gaidarli, care își dorește și încasări mai mari din vânzarea biletelor de tren. Sperăm cu toții că vor veni și vremuri mai bune.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagini: Iurie KOZLOV



2



3

ÎN IMAGINI:

1. Șeful de tren Victor Cerevatii — un specialist experimentat în traficul de călători
2. Casieria superioară mărfuri-bilete la gara Cahul Viorica Gaidarli
3. Echipa formată din mecanicul Alexandru Gluskov și mecanicul-secund Alexandru Ladnii e gata să pornească la drum



FELICITĂRI!

Comitetul sindical al secției Chișinău semnalizare și comunicații îi felicită cu ocazia zilei de naștere pe **Alexei BOJENCO, Vladislav GULIC, Elena DEREENEV, Ludmila ISAENCO, Svetlana CARADJI, Elena COJOCARU, Victor MIRGORODSCHI, Serghei REMEZ, Nicolae SAVA, Valeriu SIGHIDA, Tatiana SMIRNOV, Valeriu SOLCUȚAN, Anatolie STAVINSCHI, Eugenia TRIFAN, Tatiana FIODOROV, Natalia HORICOV.**

*La mulți ani cu sănătate,
Să vă dea Domnul tot ce doriți,
Zile senine și fericire,
La mulți ani să trăiți!*

* * *

Administrația și comitetul sindical al Trenului poduri nr.1 adresează felicitări de JUBILEUL betonistului **Nicolae MUNTEANU.**

*Natura-nreagă azi te felicită,
Și flori, și soare – toate să primești!
Noi îți dorim o viață fericită
Și visurile dragi să le-mplinești!*

* * *

Administrația și comitetul sindical din cadrul Trenului poduri nr.1 îl felicită cu ocazia JUBILEULUI pe șoferul **Andrei BĂLȚĂTESCU.**

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

* * *

Administrația, comitetul sindical al TCM-740 vin cu felicitări de ziua nașterii către timplarul **V. BORDAN**, mai-strul **P. TONCU.**

*Domnul să vă dea de toate:
Bucurie, sănătate,
Viața să vă fie plină
De belșug și de lumină.
Casă, masă, baftă, bani,
Noroc bun și la mulți ani!*

* * *

Administrația și comitetul sindical de la remiza vagoane Bălți îl felicită cordial cu ocazia zilei de naștere pe lăcătușul **A. BODNARI.**

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

* * *

Administrația și comitetul sindical al secției Chișinău administrarea construcțiilor și infrastructurii își felicită colegul — pe **Vladimir GUDEMA** — cu ocazia aniversării, dorindu-i:

— O viață lungă să trăiți, cu multă demnitate, să aveți mereu doar bucurii și succes în toate! Norocul și fericirea să nu vă părăsească, iar dragostea și iubirea mereu să vă nsoțească. Ce putem să vă mai dorim în această viață decât un trai împărătesc și multă, multă sănătate!



Cu trenul de lux «Orient Express» preferau să călătorească regii, politicienii, vedetele de cinema.

Celebra scriitoare engleză Agatha Christie, cea care a elogiat trenul «Orient Express», și-a scris faimosul roman cu 80 de ani în urmă. Or, și astăzi din geamurile vagonului pot fi admirate priveliști încântătoare, orașe și țări. S-ar părea că o crimă nu e cel mai bun prilej de publicitate. Dar acest tren și-a câștigat faima în întreaga lume tocmai după ieșirea de sub tipar a romanului «Crima din Orient Express» — în anul 1934. Istoria acestuia a început însă mult mai devreme — în 1881, când inginerul belgian Georges Nagelmackers a lansat vagoanele de clasa «lux». Peste doi ani, împreună cu 40 de oaspeți, el a inaugurat prima cursă feroviară care lega Estul și Vestul — Parisul și Istanbulul. Trenul era format din 5 vagoane — un compartiment de bagaje, două — de dormit, un vagon-restaurant și un altul pentru personalul de serviciu. Cursa care depășea 3000 de kilometri era parcursă de acest tren în 67 de ore. Ulterior, britanicul George Pullman a transformat «Orient Express»-ul în centrul unei călătorii de lux fără precedent.

Vagoane zugrăvite în albastru și poleite cu aur, compartimente cu unul și două locuri, decorate în stil Art-deco, dotate cu chiuvete cu apă caldă și rece, cu stewarzi gata să realizeze orice dorință a pasagerilor. Aici, pentru prima dată a apărut vagonul-restaurant, unde bucatele erau preparate în drum spre destinația aleasă și multe alte detalii plăcute. Astfel, «Orient Express» a devenit un mijloc de transport îndrăgit de regi, politicieni, vedete de cinema.

A visat să meargă cu «Orient Express» și Agatha Christie (născută Miller), ale cărei cunoștințe în materie de cale ferată, la fel ca și ale majorității englezilor, se rezumau la circulația trenurilor obișnuite.

Într-o zi, în timpul unei vizite la prieteni, a făcut cunoștință cu un ofițer de marină, recent revenit din Est. Povestea captivantă despre minunățiile de peste mări și țări a fost suficientă ca să se decidă: bilețul a fost cumpărat. Era anul 1928, ea avea 38 de ani, tocmai divorțase de soțul său și spera că aventura și călătoriile îi vor trezi din nou pofta de viață.

— Călătoria mi-a îndreptățit așteptările, — își amintea Agatha Christie. — Admiram cu entuziasm prin fereastra vagonului o lume absolut nouă pentru mine: defileuri pe care circula trenul, căruțe trase de măgari și furgonete pitorești, grupuri de oameni așteptând în stații... Uneori, cind trenul oprea în gară, ieșeam pe peron și urmăream cum din garnitura noastră se decupla o locomotivă uriașă, înlocuită cu un nou «monstru», cu alte inscripții și embleme.

Christie a mai călătorit cu «Orient Express». Odată, a decis ca împreună cu fiica să întindă aici Crăciunul. Dar început o ploaie torențială puternică, trenul s-a oprit, în jurul lui clocoțeau clăbuci uriași de apă. Împărțind călătorilor termofoare, însoțitorul de vagon a încercat să-i cal-

■ E BINE SĂ ȘTIȚI

Anticariat pe roți

meze: ultima dată cind au nimerit sub un asemenea «duș», trenul a fost blocat timp de trei săptămîni! O situație similară se regăsește ulterior în romanul «Crima din Orient Express». Acea ploaie însă se transformă apoi într-o furtună de zăpadă.

Agatha aduna cu mîgală «detalii» din viața reală: toate situațiile prin care a trecut și-au găsit reflectare în detectivlele sale. De exemplu, conacul Abney Hall, proprietate a cumnatului său, a devenit locul a cel puțin două «crime». Grație situației, că în timpul primului război mondial a fost asistentă medicală și farmacist, 83 din crimele descrise în cărțile sale s-au făcut prin otrăvire și nu cu arme reci sau trageri de foc.



nea experimente, dar pînă la urmă s-a lăsat înduplecată: în 1973 Sidney Lumet a scris scenariul filmului «Crima din Orient Express». Pentru filmări au fost găsire două vagoane de epocă, datind din 1920, care pînă în 1939 circula între Londra și Veneția, în componența trenului Venice

Simplon Orient Express, — vagoane de dormit și restaurant. în aceste vagoane toate locurile au revenit unor «staruri criminale» — Ingrid Bergman, John Gielgud, Lauren Bacall, Vanessa Redgrave, Sean Connery ... Filmul s-a dovedit a fi de mare succes. Pentru rolul său în acest film, Ingrid Bergman a fost distinsă cu Premiul «Oscar». Iar pelicula a devenit un eveniment remarcabil nu doar pentru cinematografie, dar și... pentru calea ferată.

În 1977, vagoanele de anticariat au fost vindute lui James Sherwood, care a cheltuit patru ani și 16 milioane de dolari, colectînd prin toată Europa și restaurînd 35 de vagoane originale. Pe 25 mai 1982, peste aproape 100 de ani de la nașterea sa, Venice Simplon Orient Express a pornit din nou la drum. Clonat în repetele rinduri, dar reușind să păstreze luxul antic și să-l combine în mod fericit cu confortul modern, faimosul «Orient Express» ne oferă și astăzi călătorii de neuit pe diverse rute. O călătorie pe cea mai ieftină rută — Londra—Paris (de o zi) costă 1020 dolari. Pe ruta Moskova-Pekin (14 zile) circulă «Orient Express» autohton, format din vagoane venețiene veritabile, procurate în anul 1993 și restaurate la uzina din Tambov.



Și această călătorie cu «Orient Express», cu o oprire în timpul parcurșului, s-a soldat cu un nou mister pentru Hercule Poirot și, totodată, cu una dintre cele mai faimoase cărți ale scriitoarei. Dar și în serile liniștite petrecute acasă, la împletit, Christie nu contenea să se gîndească la o nouă intrigă și adeseori se ridică de pe scaun cu numai cu eșarfa gata împletită, dar și cu un nou subiect pentru o nouă carte.

Agatha Christie, cel mai cunoscut autor de detectiv din lume, nu a avut o colaborare fericită cu cinematograful: multe pelicule (peste 30, în afară de seriale), montate pe romanele sale, au trezit o nemulțumire puternică din partea ei. În anii '70 Agatha a decis să renunțe la aseme-

CURIOSITĂȚI

Despre pisici

* În Asia, sint foarte populare bucatele din carne de pisici. în fiecare an în aceste scopuri se consumă circa un milion de feline.

* Pisicile coboară din copac doar cu coada în jos. Explicația e simplă — ghearele lor sint arcuite în așa fel, încît să le ajute la cătărăre.

* Pisicile au emoții foarte asemănătoare cu cele ale omului. Spre deosebire de ciini, creierul pisicilor e mai mare...

Urzicile, mai puțin cunoscute

În Anglia, urzica este utilizată în prepararea vinului. Din 40 kg de plante se obțin 3 mii litri de băutură.

Urzica întărește părul fin. Acesta este motivul pentru care se găsește în compoziția diverselor tipuri de șampoane.

Urzica este contraindicată persoaneilor cu boli de inimă și femeilor gravide.

Alimente interzise

Peștele Fugu. Unul dintre cele mai faimoase și gustoase preparate ale bucătăriei japoneze. A fost interzis deoarece conține cantități impresionante de tetrodotoxină, o otrăvă fără antidot. Consumul a doar citorva miligrame de preparat ar putea fi letal. Pînă la interdicția acestui pește în alimentație, decedau 60 la sută din persoanele care îl consumau.

Înjurăturile au rol de analgezic

Acum doi ani, psihologii britanici au realizat un experiment. Doi voluntari au acceptat să stea în apă rece. Unul a fost lăsat să vorbească în limbaj simplu, iar al doilea — să injure. În consecință, cei care au apelat la cuvinte obscene și injurii au rezistat mai mult timp în apă. Psihologii

au ajuns la concluzia că utilizarea injuriilor ajută la ameliorarea durerii.

Uitul în oglindă ne poate afecta mintal

Specialiștii avertizează că tentația de a admira propria reflecție în oglindă ne-ar putea provoca tulburări psihice. Pentru a demonstra acest adevăr, cițiva voluntari multumiți de aspectul lor fizic au fost rugați să se privească în oglindă fără întrerupere. Peste 10 minute, ei au început să simtă o tensiune emoțională...

PALATUL DE CULTURĂ AL FEROVIAILOR, STUDIOUL MUZICAL «ȘANSA TA»

anunță înscrierea copiilor la ore de vocal

Conducător artistic — compozitorul Saveliu COJOCARU.

Pentru copiii feroviarilor orele sint fără plată.

Tel.: 022 47 48 25
Mob.: 069617093