

# FEROVIARII Moldovei

N 7 (5823) 25 februarie 2015

Ziarul apare din 1 mai 1941

## ■ DE LA AUDIOCONFERINȚĂ

**Luni, 23 februarie curent, Serghei TOMȘA, director general interimar al ÎS «Calea Ferată din Moldova», a desfășurat audioconferința ordinară, în cadrul căreia a făcut bilanțurile activității de producere, financiare și de exploatare a întreprinderilor magistralei în luna ianuarie 2015. Rezultatele înregistrate obligă a evalua critic activitatea CFM și a subdiviziunilor sale, a trasa calea de dezvoltare în continuare.**

# Toate eforturile – spre binele magistralei, pentru obținerea rezultatelor stabile

**A**nalizând indicatorii obținuți, conducătorul magistralei s-a referit în primul rând la asigurarea pe parcursul lunii trecute a securității circulației trenurilor de marfă și călători. Exprimată în cifre, situația la acest capitol este următoarea: în ianuarie curent au avut loc 8 accidente de transport comparativ cu cele 10 din perioada similară 2014. Nu toate s-au produs din cauza ieșirii din funcțiune a tehnicii și utilajelor, care și-au ieșit capacitatea tehnologică. Există destule exemple de impact negativ a factorului uman asupra asigurării securității circulației trenurilor, ceea ce demonstrează, că în teritoriu nu se întreprind toate acțiunile posibile pentru prevenirea accidentelor.

Cit privește protecția sănătății și securitatea muncii, în ianuarie curent la filialele ÎS «Calea Ferată din Moldova» nu s-au înregistrat cazuri de traumatism de muncă. Serghei Tomșa a menționat în luarea sa de cuvânt necesitatea desfășurării permanente în colective a muncii de explicare și informare, pentru a exclude cazurile de încălcare a regulilor și normelor de protecție a sănătății și securitate a muncii. Șefii întreprinderilor din teritoriu trebuie să supravegheze personal munca în acest sens. Sarcina cea mai importantă și principală este vigilenta, asigurarea necondiționată a securității circulației trenurilor și securității muncii. Fiecare feroviar, indiferent de funcția ocupată, trebuie să conștientizeze acest adevăr. Numai cu eforturi comune vom reuși să păstrăm potențialul căii ferate în situația actuală extrem de grea, orientându-ne eforturile la sporirea randamentului utilizării forței de muncă, economisirea fondului de salarizare, a consumurilor de exploatare.

Serghei Tomșa s-a referit în detalii la indicatorii activității economico-financiare a magistralei. Pe parcursul lunii ianuarie volumul de muncă a constituit 100,1 mln. tono-kilometri, adică cu 4,5 la sută mai puțin decât se planificase și cu 13,8 la sută mai puțin decât în ianuarie 2014. Circuitul tarifar al încărcăturilor a alcătuit 82,2 mln. tono-kilometri ori 2,7 mln. tono-kilometri zilnic, astfel cifra planificată a fost devansată cu 3,6 la sută, iar indicele lunii ianuarie al anului trecut — cu 11,1 la sută.

În perioada examinată planul la circuitul pasagerilor a fost realizat în proporție de 91,8 la sută ori 17,9 mln. pasageri-kilometri, iar comparativ cu ianuarie 2014 — 75,8 la sută, cauza fiind diminuarea fluxului de călători la cursele internaționale.

Planul de expediere a încărcăturilor în prima lună a anului a fost îndeplinit cu 54,9 la sută: 67,2 mii tone în loc de 122,5 mii tone, iar comparativ cu luna ianuarie 2014 au fost expediate cu 55,8 la sută (84,8 mii tone) mai puține mărfuri. Din cele 265 vagoane planificate a fi recepționate zilnic în ianuarie curent au fost descărcate doar 229, adică cu 36 vagoane mai puțin.

Predarea fluxului de marfă a constituit zilnic în medie 215 vagoane, planul fiind 285 vagoane, adică cu 70 vagoane mai puțin.

**Pe parcursul lunii ianuarie a anului curent indicatorii calitativi de utilizare a vagoanelor și locomotivelor au fost îndepliniți în felul următor:**

**Să păstreze potențialul ÎS «Calea Ferată din Moldova» sau prin pasivitate și neconștientizarea situației economice dificile a CFM să admită falimentul ei financiar — urmează să decidă feroviarii.**



— circuitul vagonului de marfă: planul 7,88 zile, în realitate — 9,70 zile, adică mai lent cu 1,82 zile;

— randamentul mediu diurn al vagonului de marfă: planul 918 tono-kilometri, în realitate — 1069 tono-kilometri;

— viteza de sector a circulației marfanelor: planul 33 km/oră, în realitate — 33,9 km/oră;

— viteza tehnică a circulației marfanelor: planul 37,5 km/oră, în realitate — 37,4 km/oră;

— solicitarea statică medie a unui vagon: planul 60,76 tone, în realitate — 57,09 tone;

— tonajul mediu al marfarului: planul 2450 tone, în realitate — 2480 tone;

— parcursul mediu diurn al locomotivei: planul 415 km, în realitate — 434,3 km;

— randamentul mediu diurn al locomotivei: planul 820 mii tkm brutto, în realitate — 789,1 mii tono-kilometri brutto.

În luna ianuarie contingentul de angajați număra 9887 feroviarilor ori cu 156 persoane mai puțin decât prevede planul și cu 470 mai puțin decât în ianuarie 2014. 507 salariați s-au aflat în concedii fără plată, ceea ce depășește cu 53 nivelul lunii decembrie și cu 138 nivelul lunii ianuarie 2014. Volumul staționării tehnice în ianuarie 2015 a alcătuit 9735 om-zile, adică cu 2144 om-zile mai mult decât în decembrie și cu 6517 om-zile mai mult decât în ianuarie 2014. Astfel, în repaos tehnic s-au aflat în medie 345 persoane. Suma economisită a atins 631,7 mii lei — cu mult mai mică decât cea planificată.

Salariul mediu lunar în ianuarie curent la calea ferată a constituit 3820,67 lei, adică cu 12,6 la sută mai mare decât în ianuarie 2014. În domeniul trafic — 3996,55 lei ori cu 14,8 la sută mai mult decât în ianuarie trecut.

În prima lună a anului curent s-au obținut venituri din trafic în sumă de 68,8 mln. lei — cu 995 mii lei mai mult decât prevede planul. Inclusiv din traficul de marfă — 49,8 mln. lei, adică cu 570 mii lei mai mult decât se planificase, iar din traficul de călători — 19 mln. lei, planul fiind depășit cu 425 mii lei. Consumurile de trafic constituie 96,5 mln. lei, ceea ce e cu 1,0 mln. lei mai puțin decât se planificase. Reesind din venituri și cheltuieli, în ianuarie se vor înregistra pierderi în sumă de 23,2 mln. lei, cifra planificată fiind 24,3 mln. lei. Inclusiv pierderile din trafic vor constitui 27,7 mln. lei, planul fiind 29,7 mln. lei. Veniturile din activitatea auxiliară vor alcătui 9 milioane lei, planul fiind 10,5 milioane; în activitatea operațională sînt posibile pierderi în sumă de 5 mln. lei, cele planificate fiind 5,6 mln. lei.

Cifrele de mai sus caracterizează cel mai bine situația economico-financiară nefavorabilă a transportului feroviar din Moldova în condițiile lipsei volumului suficient de încărcături și a diminuării semnificative a fluxului de călători. Un impact negativ are și instabilitatea valutei naționale. Toți acești factori au lovit dur economia căii ferate, plasînd-o într-un punct critic, după care pot urma intirzieri la plata salariilor. Pentru a evita aceasta și a proteja calea ferată de un colaps financiar conducătorul magistralei a îndemnat colectivul de feroviar să conștientizeze situația critică creată la calea ferată, a rugat să fie susținută decizia administrației privind trecerea la săptămîna de muncă de patru zile începînd cu luna martie curent.

După cum a demonstrat practica, repaosul tehnic aplicat anterior n-a îndreptățit așteptările, n-a permis economisirea sumei de bani planificate. Parțial și din cauză că nu toți feroviarii au acceptat dispoziția administrației căii ferate de a aplica repaosul tehnic. Adresîndu-se tuturor participanților audioconferinței, Serghei Tomșa a rugat și liderii sindicaliști să se implice în munca de explicare. Trebuie să se discute cu oamenii, să li se explice situația economică gravă a transportului feroviar al Moldovei, să fie convinși de necesitatea executării întocmai a dispozițiilor administrației magistralei privind regimul de funcționare al întreprinderii.

Conform calculelor preliminare ale economiștilor, implementarea săptămîinii de muncă de patru zile va permite economisirea a circa 5-6 mln. lei. Al doilea pas planificat este modificarea orarului circulației trenurilor de cursă lungă și a celor suburbane, care de asemenea se va solda cu o economie de 3-4 milioane lei. Mijloacele economisite vor fi folosite la stabilizarea economiei magistralei.

În cadrul audioconferinței conducătorul magistralei a oferit cuvîntul șefilor nodurilor feroviare. De pretutindeni s-au făcut auzite mesaje de susținere și conștientizare a situației create, în care își desfășoară în prezent activitatea Magistrala moldovenească.

**Luna martie va începe peste cîteva zile. Colectivul de mii de angajați al căii ferate urmează să-și spună cuvîntul. Anume el va decide: s-o salveze ori prin pasivitate și neconștientizarea situației economice dificile a întreprinderii să admită falimentul ei financiar.**

Irina KRAEVSKAIA



■ ATENȚIE: BARIERA!

# Conducători auto, apăsati frâna cît nu e tîrziu

**Pasajul de nivel al căii ferate este unul din locurile cele mai periculoase și, după cum demonstrează statistica, securitatea lui depinde în mare parte de gradul de disciplină al conducătorilor auto.**

**P**ractica și statistica sa tristă constată, că toate accidentele de circulație la pasajele de nivel ale Căii Ferate a Moldovei se întîmplă din cauza comportamentului iresponsabil al șoferilor. Mulți dintre ei nu conștientizează, că trenul nu e la fel ca mașina și nu poate fi oprit brusc. Calea de frînare a unei garnituri de sute de tone constituie peste 800 metri.

Sarcina comună a feroviarilor este de a-i face pe automobiliști să înțeleagă acest adevăr și să nu admită accidente pe secțiunile periculoase ale magistralei. Or, numai eforturile angajaților căii ferate sînt insuficiente. Este necesar ca participanții la trafic să conștientizeze clar consecințele nefaste ale neglijării ireponsabile de către aceștia a regulilor circulației rutiere. În acest sens situația nu este deloc bună.

Pe parcursul ultimilor trei ani, inclusiv începutul lui 2015, la Calea Ferată a Moldovei au avut loc 112 accidente rutiere la pasajele de nivel. În urma lor și-au pierdut viața 33 de persoane, iar 43 s-au ales cu diverse traume. Statistica e foarte tristă.

Cauza tragediilor produse la bariere este incapacitatea conducătorilor auto de a evalua corect situația rutieră drept urmare a neatenției, nepăsării, grabei, neglijenței. Cele mai grave probleme privind asigurarea securității circulației apar la pasajele de nivel fără paznic. Anume acolo s-au produs toate accidentele rutiere la bariere.

Apropiindu-se de ele, vitezomanii ignoră semnalul roșu al semaforului și, convinși că nu vor fi pedepsiți, iau decizia fatală de a se strecura prin fața trenului, care se apropie în plină viteză. Pentru această decizie nesăbuită mulți plătesc cu sănătatea și chiar cu viața. În iunie 2013, în urma accidentului produs la bariera fără paznic de pe linia curentă Tirnova—Dondușeni au decedat 3 persoane. Trenul nr.342 s-a ciocnit cu o mașină. A fost deteriorat un segment de linie de 50 metri și un pichet de cablu. Creînd situații periculoase la traversarea căii ferate, vitezomania afectează nu numai șoferii și pasagerii acestora. Este pusă în pericol securitatea trenurilor de marfă și călători. La aceasta se mai adaugă cheltuielile materiale semnificative suportate de calea ferată pentru înlăturarea consecințelor accidentelor, cînd sînt deteriorate cutiile cu baterii și relee, pilonii de curent electric, semafoarele, locomotivele, suprastructura liniei etc.

**În discuția cu Petru Saracuța, șef al serviciului liniei al ÎS «Calea Ferată din Moldova», dînsul a reiterat:**

— În scopul instaurării ordinii și asigurării securității circulației trenurilor la

pasajele de nivel secțiunile liniei au expediat în repetate rînduri scrisori primărilor cu rugămintea de a explica populației din localități gravitatea pericolelor. La fel, în fiecare an în lunile mai-iunie comisii conduse de șefii secțiilor liniei, din care fac parte conducătorii secțiilor semnalizare și comunicații, alimentare cu energie electrică, rep-

scăzută a șoferilor păstrează posibilitatea înaltă de apariție a riscurilor de accidente la barierele noastre.

În toată lumea pasajele de nivel ale căii ferate sînt considerate zone cu risc sporit. Problema securității automobilistilor și feroviarilor la intersecțiile respective este una actuală.

Deloc întîmplător la inițiativa Asociației internaționale a căilor ferate, Forului european al pasajelor de nivel, Comunității europene a căilor ferate și companiilor de infrastructură, Consiliului european pentru securitate în transport în 2009 a fost instituită pentru prima oară Ziua internațională

ciale, care facilitează traversarea sigură peste șine, pasajele sînt dotate cu dispozitive automatizate de îngrădire a drumului, cu sisteme de semnalizare automată, semafoarele au diodi luminiscente.

Totuși, oricît de mulți bani ar cheltui feroviarii pentru asigurarea securității circulației, decisiv este comportamentul conducătorului auto în momentul apropierii de pasajul de nivel. De el depinde sănătatea sa și viața participanților la trafic de pe ambele părți ale barierei. Indicatorul rutier în formă de triunghi cu imaginea trenului trebuie să fie pentru șofer un semnal de alarmă: «**Atenție: pericol!**». El nu



prezentanți ai poliției rutiere a MAI din Republica Moldova, întreprinderilor de transport auto și de exploatare a drumurilor, agenți economici, în subordinea cărora se află linia de acces ce intersectează șoselele, inspectează pasajele de nivel. Pe parcursul reviziilor se întocmesc procese-verbale cu indicarea lacunelor depistate, fixarea termenelor și persoanelor responsabile de înlăturarea lor.

Desigur, e vorba de un volum de muncă migălos și responsabil, care trebuie să aducă rezultate. În urma unor controale atît de serioase cu participarea organizațiilor din afară, în anul 2014 la calea ferată au fost depistate 484 obiecții. Din ele doar 95 țîn de activitatea căii ferate și practic toate au fost soluționate. Cit privește celelalte organizații din afara magistralei, abia 25 la sută din lacunele ce țîn de competența lor, constatate în timpul reviziilor, au fost înlăturate. O asemenea «activitate» lentă cînd e vorba de o problemă atît de importantă precum securitatea circulației la pasajele de nivel ale Magistralei moldovenesti se repetă an de an.

Așa dar, ireponsabilitatea unora și creșterea cu fiecare an a numărului mijloacelor de transport în republică, disciplina

a securității la pasajele de nivel. De atunci ea este marcată vara în fiecare an pe întreg spațiul feroviar european.

Scopul principal al acestei acțiuni este atenționarea opiniei publice asupra soluționării problemelor sporirii securității circulației la bariere, precum și a prevenirii accidentelor în zonele acestora. La traversarea liniei de cale ferată prin pasajele de nivel participanții la traficul rutier sînt datori să respecte cu strictețe Regulile circulației rutiere, iar organizațiile responsabile de starea tehnică a pasajelor — să creeze condiții pentru circulația sigură a trenurilor și transportului auto.

**Administrația Întreprinderii de Stat «Calea Ferată din Moldova» acordă atenție maximă asigurării securității circulației la bariere. Pe linie sînt pozate pardoseli spe-**

trebuie să încerce a stabili viteza, cu care trenul se apropie de pasaj, pentru a lua decizia de «înaintare».

Conducătorii auto nu pot stabili viteza ori distanța dintre trenul în mișcare și pasajul de nivel după silueta locomotivei ori lumina acesteia. **Nimeni nu trebuie să uite: viața e doar una și ea nu trebuie curmată tragic la bariera de cale ferată, punînd în pericol imens și viața altor oameni. Respectînd cu strictețe regulile de circulație pasajul pe lumea cealaltă nu e pentru noi!..**

Irina KRAEVSKAIA

**ÎN IMAGINI: la asemenea consecințe fatale duce ireponsabilitatea unor vitezomani-conducători ai mijloacelor de transport auto, ajunși la pasajele de nivel**



■ PERIOADĂ A BILANȚURILOR ȘI PERSPECTIVELOR

# Asistența tehnologică – calitativă

**În noul an colectivul secției Basarabeasca semnalizare și comunicații îndeplinește la timp și calitativ graficul îngrijirii tehnologice a instalațiilor SCB, de comunicație și radio. Angajații întreprinderii sint specialiști de înaltă calificare, dar și gospodari chibzuți. În luna ianuarie 2015, bunăoară, ei au economisit 55600 lei din fondul de salarizare, 6600 kVt de energie electrică în sumă de 9300 lei, 4 metri cubi de apă în valoare de 144 lei.**

**I**n prima lună a anului curent a îndeplinit cu succes sarcina planificată de verificare și reglare a aparatului SCB sectorul aparate de control și măsură sub conducerea electromecanicului superior A.Culeșa. Colectivul acestuia este alcătuit în majoritate din femei. E vorba de specialiste calificate, cu experiență, care muncesc în secție o perioadă îndelungată. Printre ele se numără electromecanicii I.Guleaeva, N.Gheoca, M.Petrițkaia, L.Kusturova. În secție mai activează și alte două colective de femei: cel al sălii cu aparat și centralei telefonice automatizate sub conducerea electromecanicului superior în comunicații N.Bazulina și al sectorului telefon-telegraf în frunte cu E.Romanenco, care de asemenea îndeplinesc cu succes obiectivele trasate.

Colectivul secției Basarabeasca semnalizare și comunicații a încheiat și anul trecut cu indicatori economici destul de buni. În 2014 s-au înregistrat următoarele rezultate: un consum de gaze naturale de 19026 metri cubi, limita stabilită fiind 20000 metri cubi, astfel economisindu-se 974 metri cubi (5683 lei); apă – s-au consumat 423 metri cubi, limita fiind 465 metri cubi, iar volumul economisit – 42 metri cubi (1512 lei); energie electrică – în condițiile limitei de 999000 kVt s-au consumat 883908 kVt, economiile constituind 115092 kVt (161129 lei).

Pe parcursul anului 2014 specialiștii secției nr.2 semnalizare și comunicații au realizat următorul volum din «Programul de intensificare a securității circulației trenurilor»: au fost reparate 10 mecanisme de acționare a macazurilor la stațiile Căinari și Basarabeasca; au fost schimbate 65 motoare electrice de macaz la stațiile Basarabeasca, Taraclia, Zaim, Giurgiulești, Greceni, Chiriutnea, Vulcănești și Hagimus; au fost înlocuite 133 acumulatori ale instalațiilor SCB și comunicații la stațiile Greceni, Abaclia, Vulcănești, pe liniile curente Zaim-Căinari, Comrat-Iargara, Greceni-Bolgrad, precum și la stațiile Giurgiulești, Cimișlia, Colibaș, Ciadir-Lunga, Zaim.

Au fost reparați capital 1135 metri de cablu semnalizare-blocare pe liniile curente Zaim-Căinari, Abaclia-Comrat, Căușeni-Zaim, Iargara-Prut-1, la stațiile Giurgiulești, Chiriutnea, Basarabeasca, Prut-2, Căinari.

S-au efectuat reparații capitale ale sistemului BA pe tronsoanele feroviare Căinari-Zaim, Basarabeasca-Abaclia, Zloți-Cimișlia-Halta km 111, Bolgrad-Greceni. Pe liniile curente Basarabeasca-Halta km 111, Căinari-Zaim, Prut-2-Cahul, Căinari-Zloți, Culma-Ciadir-Lunga-Chiriutnea, Vulcănești-Etulia s-a executat reparația a 560 metri de cablu magistral; au fost reparate difuzoarele la stațiile Abaclia și Basarabeasca, cheltuiindu-se în acest scop 17,132 mii lei; au fost reparate capital mijloace de transport auto în sumă de 29,33 mii lei; la stațiile Taraclia, Chiriutnea, Abaclia și halta Joltai s-au executat lucrări de reparație capitală a aparatului telefonic-telegrafic în sumă de 19,75 mii lei; la stațiile Cimișlia, Căinari, Basarabeasca au fost reparate capital cablurile rețelelor locale, fiind cheltuite în acest scop 55,86 mii lei; la stațiile Zloți, Basarabeasca, Giurgiulești și Căinari au fost reparate capital instalațiile CE; a fost efectuată reparația capitală a mijloacelor de semnalizare la pasajele de nivel.

În septembrie trecut s-a desfășurat concursul la cea mai bună cunoaștere a Regulilor de exploatare tehnică.

— Cei mai buni specialiști ai secției Basarabeasca semnalizare și comunicații, — a specificat, printre altele, șeful întreprinderii Stepan Tirsinu, — au devenit în 2014 electromecanicii superiori SCB Mihail Misail, Alexandru Eroșenco, Petru Arefiev, Alexandru Cerven, electromecanicul superior interimar SCB Alexandru Babenco, electromecanicul SCB Ion Măciucă, electromecanicul superior Nina Bazulina, electromecanicul superior aparate de control și măsură în comunicații Serghei Fiodorov, electromecanicul superior aparate de control și măsură SCB Anatolie Culeșa.

Pe parcursul anului trecut în cadrul secției Basarabeasca semnalizare și comunicații s-a acordat o atenție susținută protecției sănătății și securității muncii. Conform planului anual de protecție și prevenire în domeniul ocrotirii sănătății și securității muncii a fost dotat cu hotă locul de muncă al electromecanicului sectorului radio (2,0 mii lei); a fost betonată platforma postului de sudare (15,1 mii lei); au fost reparate acoperișurile postului de sudare, atelierului cazangeriei (26,0 mii lei). Pentru odăile de prinz au fost procurate o plită electrică, 8 ceainice, un vas de apă (4,45 mii lei). În sălile cu relee de la opt stații au fost schimbate draperiile (7,0 mii lei).

În scopul ameliorării condițiilor de muncă s-a cheltuit din toate sursele de finanțare o sumă considerabilă. Important e ca mijloacele financiare cheltuite să influențeze benefic asupra rezultatelor activității colectivelor în anul 2015.

Consemnare:  
Liliana NICHIFOROV

**În cadrul echipei de pușcași-pompieri a serviciului pază paramilitară, amplasată în zona stației nodului feroviar Bălți-Slobozia, activează mulți oameni, devotați cu trup și suflet profesiei îmbrățișate. Unul dintre ei este pușcașul-pompier Iulian Deliu.**

**S**e poate spune că dintr-o întâmplare destinul i-a purtat pașii spre calea ferată în luna ianuarie a anului 2001, deoarece pînă atunci a avut o altă vocație în viață. Pe parcursul unei perioade îndelungate dinsul a prelucrat lemnul la strung în cadrul combinatului de mobilă din Bălți, producția căruia era vestită departe de hotarele Moldovei.

— Poate că și pînă acum ași fi muncit la acel combinat, dacă n-ar fi fost închis, — spune dumnealui. — Dar trebuie să recunosc, că astăzi nu reg-



Imagine: Iurie KOZLOV

■ OAMENI TĂI, MAGISTRALĂ!

## Profesia, care captivează

ret deloc acea întorsătură a vieții, care m-a făcut să-mi schimb profesia. Muncind deja în componența echipei de pompieri-pușcași, am aflat cu uimire, că în perioada grea a războiului tatăl meu, Grigore Deliu, a fost pușcaș în paza militarizată a stației noastre. El venea la serviciu din satul natal Cubolta, situat nu departe. Această circumstanță îmi permite să consider actuala mea profesie drept continuarea unei cauze familiale.

În prezent Iulian Deliu și colegii săi asigură monitorizarea video și paza edificiilor nodului feroviar. Ei mai ajută la verificarea biletelor călătorilor, care

se deplasează dimineața și seara cu trenurile diesel în cele trei direcții.

O înaltă apreciere merită activitatea întregului colectiv al echipei de pompieri-pușcași, condusă de Valeriu Rotari. Organizînd paza parcului, dar și însoțind vagoanele cu marfă, pușcașii dau dovadă de vigilență, disciplină, capacitate de acțiune în condiții extreme, depunîndu-și aportul la prevenirea unor posibile furturi pe sectorul de nord al magistralei.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: pușcașul-pompier Iulian Deliu

■ ISTORIA CFM

## Vă invităm la muzeu!

**După o pauză de jumătate de an din motive tehnice și-a redeschis ospitalier ușile muzeul Magistralei moldovenesti.**

Muzeul istoriei Căii Ferate a Moldovei a fost inaugurat cu ocazia aniversării a 140 de ani ai ÎS «Calea Ferată din Moldova»: în august 2011 el a găzduit primii vizitatori.

Cel care a pus bazele muzeului a fost primul director al acestuia Alexei Samsinov, un mare entuziast, care a început din proprie inițiativă să adune documente și materiale. Eforturile sale au fost susținute mult de administrația, serviciile și subdiviziunile căii ferate.

Standurile muzeului găzduiesc o expoziție de materiale, ce reflectă istoria

Căii Ferate a Moldovei din momentul construcției primei linii, etapele sale de dezvoltare pînă în ziua de azi. De rînd cu documentele fotografice sint expuse machete, aparataj, albume.

Muzeul este vizitat cu multă plăcere de veterani, care își amintesc anii tineretii, cînd s-au angajat la calea ferată și munciau cu un entuziasm de nedescris. Uneori aceștia își aduc încoace și nepoții.

Printre vizitatorii muzeului se numără elevi ai școlilor, liceeni, studenți. Astfel, au luat cunoștință cu mare interes de exponatele lui elevi de la Bender, Unghe-

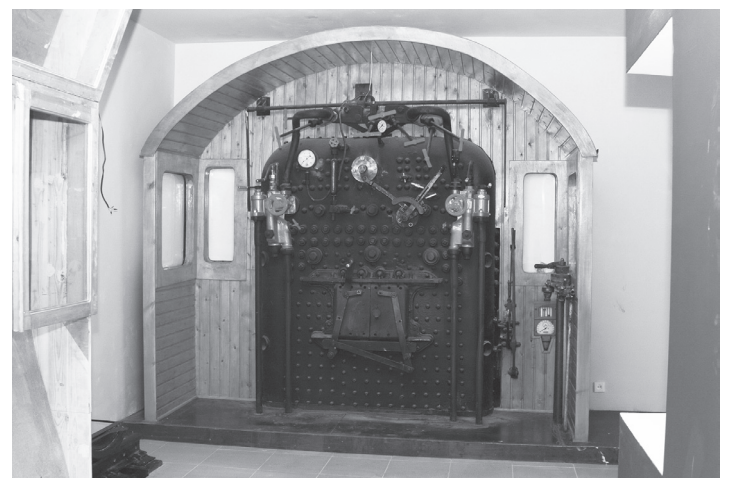
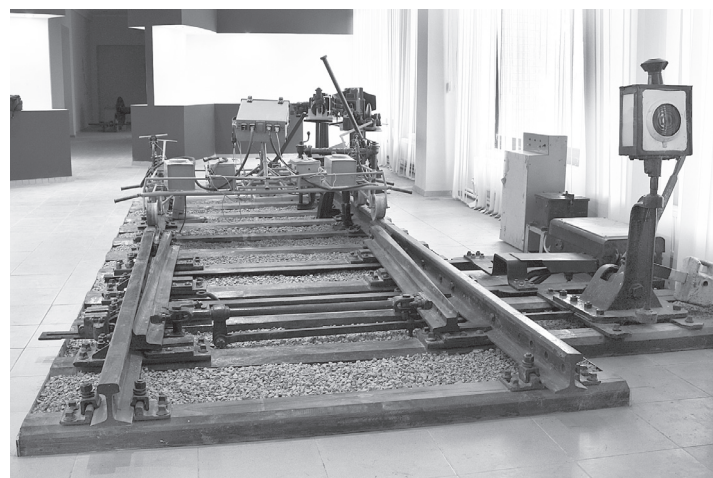
ni, Bălți. Sosesc încoace vizitatori din toate colțurile Moldovei. Se organizează excursii, dar și vizite particulare.

Au pășit pragul muzeului și reprezentanții căilor ferate din România, Israel, Țările Baltice, Federația Rusă. De la inaugurarea lui acesta a fost vizitat de 2697 persoane.

Mai sint încă multe de făcut. În prezent are loc colectarea materialelor pentru standul «Dinastii», precum și pentru panoul «Calea — de fier, oamenii — de aur».

Vreau să exprim recunoștința celor ce-și împărtășesc amintirile, donează fotografii, dar și celor ce ne ajută. Rugăm toți feroviarii, veteranii Magistralei moldovenesti să expedieze muzeului materiale de valoare din arhivele de familie: fotografii, documente, amintiri.

Ludmila NOVIC,  
administrator al muzeului de istorie al ÎS «Calea Ferată din Moldova»





## FELICITĂRI!

Colectivul și comitetul sindical ale secției linii Basarabeasca adresează cordiale felicitări cu ocazia JUBILEULUI de 60 de ani operatorului secției defectoscopie **Vasile ORLOV** și la împlinirea vârstei de 30 de ani — lui **Iurie SAJIN**, șef-adjunct al secției linii nr.3.

*Viață lungă, spor în toate,  
Mult noroc și sănătate.  
Bani și tot ce vă doriți,  
Mulți, mulți ani fericiți!*

De ziua nasterii administrația, comitetul sindical ale TCM-70 Basarabeasca vin cu felicitări către **Grigore RAEVSKII**, maestru, **Serghei DEM**, șofer.

*Natura-ntreagă azi vă felicita,  
Și flori, și soare — toate să primiți.  
Noi vă dorim o viață fericită  
Și visurile dragi să le-impliniți!*

Colectivul stației Bucovăț îl felicita cu prilejul zilei de naștere pe șeful stației **Ștefan RUSU**.

*Noi vă dorim din suflet sănătate,  
Noroc, fericire, bucurii.  
S-aveți mereu succese-n toate,  
Mulți bani în pungă și doar împliniri!*

Colectivul stației Călărași profită de frumoasa ocazie de a-l felicita pe șeful întreprinderii **Ion TURUTA** cu prilejul JUBILEULUI.

— Ne alăturăm celor ce vă doresc din adîncul sufletului să aveți parte numai de împliniri, multă sănătate, bucurii și speranțe. Să vi se împlinească toate dorințele, să reușiți a realiza toate planurile. Mulți ani norocoși!

Colectivul stației Fălești o felicita cordial cu ocazia JUBILEULUI de 50 de ani pe **Zinaida MAIDANSKAIA**, casierită bilete la halta Sarata Veche.

— Mulți ani și mult noroc cu ocazia acestor zile speciale. Vă dorim să vă vedeți visurile și dorințele împlinite. Sănătate și numai bucurii!

## Cea mai folositoare legumă

Această legumă s-a dovedit a fi conopida. Ea este asimilată foarte bine de organism, contribuie la fortificarea sistemului cardiovascular datorită vitaminei **B** din componența sa. După cum susțin dietologii, doar 50 grame de conopidă conțin norma zilnică de vitamina C, fără de care este imposibilă funcționarea bună a celulelor și organelor. Ea conține din abundență și vitamina A, necesară pentru sănătatea pielii și vederii.

Mai mult ca atât, conopida este bogată în fosfor, calciu, magneziu și fier. Toate aceste substanțe împreună au un impact benefic asupra organismului uman: contribuie la micșorarea greutății, ameliorează procesele metabolice, funcționarea ficatului, vezicii biliare și tractului intestinal. Această legumă este asimilată foarte bine de organism, deoarece conține mai puțină celuloză decât varza albă.



# Integrame

NEVOIAȘI → UN OM FĂRĂ PERECHE

JOCHEU → A TIPĂ

INSPIRAT DIN NATURĂ → ARGILĂ

FINAL DE VERS →

JUCCATE PE SCENĂ →

PAZNIC DE FIER →

ILĂU →

TERCI DE → POFTIM (!)

CADOU → CAPITALA CARTO-FORILOR

FĂCUTI PROVI-ZORIU → AMENAJARE PORTUARĂ → A SE DEOSEBI → A SUDA

A RECON-CILIA → PATRU-LATER CU LATURI EGALE → CÂNTECUL CUCULUI → MORALĂ → TESĂTURĂ GROASĂ → NUD

SILVICUL-TOR → MINER → OLANDEZI → ELEV MARE → CUSUT PE MARGINE

IN CORTI → LACOM → O TIN BALAMA-LELE → IN SOBĂ! → IN MAPĂ! → INDI-FERENT

IN SITA! → LIMITE DE ALFABET → A UNI → PASIONAT DE STELE → ALUNGITI → NOTA DIRECTIEI → LA REVE-DERE (!) → SENTINȚĂ FINALĂ → SUDAT

FRUCTE ACRI-ȘOARE → ACTOR SLAB → HAZLII → GELU ALBU → BISI → PASĂRE MARE

RIDICATĂ → PĂTRUN-ZĂTOR → CASTANIU → OANA ALBU

Din revista «Integrame pentru toți»

## Invită Palatul de cultură al feroviarilor Vom omagia femeia împreună!



Ziua internațională a femeii oferă fiecăruia posibilitatea de a dăruia bucurii ființelor dragi: mamelor, soțiilor, surorilor, iubitelor, iar colegelor de serviciu — deosebite gesturi de atenție. Administrația PCF felicita toate angajatele ÎS «Calea Ferată din Moldova» cu ocazia sărbătorii de 8 Martie, le invită să întîmpine împreună această zi specială într-o atmosferă plăcută cu muzică, dansuri și un program artistic intitulat «Sărut, femeie, mina ta...»

Evenimentul va avea loc pe 5 martie curent, la orele 15.00, în sala mare a PCF din str. Decebal, 2.

*Vă așteptăm, stimate doamne și domnișoare de la calea ferată!*

**Intrare liberă**

**Administrația Palatului de cultură al feroviarilor**

## PE CĂILE FERATE ALE LUMII

**În Spania au apărut bande-graffiti, care atacă trenurile**

Poliția spaniolă a arestat un grup de grafiti-pictori de stradă, care opreau cu forța trenurile pentru a desena pe ele.

Citeva persoane pătrundeau în vagon, acționau mecanismul de frinare pentru cazurile excepționale, iar între timp complicitii lor începeau să deseneze pe trenurile oprite.

Patru participanți ai acestui grup au provocat prin acțiunile lor o daună de 250 mii euro proprietății statului din Madrid, orașele Leone și Valadolide de la nord și portul Valensia de la Marea Mediterană, se constată în declarația poliției.



Calea ferată va facilita călătoria de la Beijing la Moskova și va reduce durata acesteia, se menționează în declarație.

**China va construi o linie de cale ferată între Beijing și Moskova**

Această linie va putea să faciliteze călătoria de la Beijing la Moskova și să reducă durata acesteia, au comunicat autoritățile municipale din Beijing.

China va construi o linie de mare viteză între Beijing și Moskova, care va costa 1,5 trilioane de iuani (242 miliarde dolari), relatează aceeași sursă.

Linia de cale ferată va avea o lungime totală de 7 mii kilometri. Traseul acesteia va trece prin Kazahstan, iar durata călătoriei va fi de două zile, transmite agenția Blumberg cu trimitere la declarația guvernului pe rețeaua de socializare Weibo.

**Noul «Express Oriental» din Ungaria în Iran**

Un nou «Express Oriental» va uni Europa și Asia. Cursa Budapesta—Iran va dura două săptămîni. Înainte de a sosi la destinație trenul va traversa Bulgaria, România și Turcia.

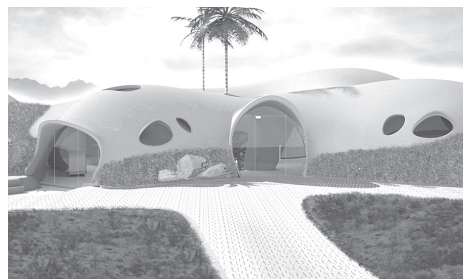
Vagoane pentru călătorii cu venituri mici nu vor exista. Cel mai ieftin bilet va costa peste 14 mii dolari. De altfel, toate biletele au fost vindute: cei 70 pasageri din diferite țări și-au ocupat locurile. Pentru ei au fost create condiții de lux, inclusiv cabine de duș.

Trenul este deservit de operatorul turistic Golden Eagle. Acesta este sigur de succesul noii curse.

## ■ CURIOZITĂȚI

### Cum poate fi construită o casă în 40 minute

S-a dovedit că așa ceva este posibil! E vorba de casele-«binishella».



Ele au un aspect ultramodern, semănînd cu niște bule semisferice din beton pe suprafața pămîntului. Încă în anii 1960 arhitectul Dante Bini a obținut licența de construcție a clădirilor fără folosirea mijloacelor tehnice grele de construcție. El a inventat metoda de utilizare a presiunii scăzute a aerului pentru a «umfla» în sensul direct al cuvîntului construcțiile din beton umed și armatură de oțel. În baza acestei metode au fost construite peste 1600 clădiri în 23 de țări.

Proiectul modern al caselor-«binichel-

la» aparține fiului inventatorului acestei metode, Nicolo Bini, care a perfecționat tehnologia tatălui. Păstrînd prioritățile de odinioară — aspectul modern, costul redus și durata mică a lucrărilor de construcție — actualele «binichelle» mai sînt și destul de ecologice, răspunzînd astfel cerințelor la modă. Apropo, tehnologia respectivă permite diminuarea consumurilor materialelor de construcție cu 80 la sută (ceea ce mai e și rentabil). În plus, casele-«binichella», semănînd în aparență cu niște jucării, sînt de fapt niște construcții foarte rezistente, capabile să înfrunte uragane, inundații și cutremure.

Tehnologia perfecționată permite de asemenea a construi case-«binichella» de diverse forme și mărimi pentru diferite scopuri: școli, oficii, locuințe, aeroporturi, lăsînd spațiu imens pentru fantezia arhitecților și designerilor.

În opinia lui Nicolo Bini, «binichella» este întruchiparea celei mai avansate metode de construcție a clădirilor, care a permis ieftinirea semnificativă a lucrărilor de construcție în ansamblu.