



FEROVIARII Moldovei

N 24 (5840) 17 iunie 2015

Ziarul apare din 1 mai 1941

■ PE URMELE REVIZIEI DE PRIMĂVARĂ CU COMISIA A MAGISTRALEI-2015

Realizăm obiectivele propuse

Nicolae DIMOV, șef interimar al nodului feroviar, șef al stației Basarabeasca

Angajații tuturor filialelor nodului feroviar Basarabeasca muncesc la îndeplinirea sarcinilor, trasate în cadrul reviziei tradiționale de primăvară cu comisia a subdiviziunilor IS «Calea Ferată din Moldova». Pentru noi, la fel ca și pentru toți feroviarii magistralei, ea a constituit un serios examen, precedat de o mișaloasă pregătire a gospodăriei feroviare, responsabilitatea maximă a cadrelor, retrări și emoții... La fel ca și anii trecuți, feroviarii de la noi au susținut cu succes acest examen.

Depășind greutățile perioadei actuale, legate de aprovizionarea tehnico-materială, angajații nodului feroviar Basarabeasca au depus eforturi maxime pentru ca subdiviziunile de producere să funcționeze în regimul stabilit. Despre aceasta s-a discutat în cadrul ședinței de analiză, care a avut loc la remiza vagoane nr.2. S-a remarcat, bunăoară, pregătirea pleneră a secțiilor și sectoarelor acestei remize pen-

re s-a acordat mare atenție gradului de pregătire al filialelor nodului feroviar și stațiilor liniare subordonate stației Basarabeasca. Vis-a-vis de modul de pregătire al nodului feroviar n-au existat obiecții deosebite. Ba din contra, membrii comisiei au menționat pregătirea destul de bună. Micile lacune privind pregătirea pentru traficul estival de pasageri au fost înlăturate, iar lucrările mai complicate, precum reparația capitală a edificiilor și construcțiilor, au fost amânate pînă se va ameliora situația financiară a căii ferate.

Șefii filialelor nodului feroviar Basarabeasca au demonstrat înțelegere vizavi de cele expuse în alocuțiunea sa la ședința de Vladimir Cebotari, director general al IS «Calea Ferată din Moldova». Dinsul a reiterat, printre altele, că situația financiară a magistralei este foarte complicată și că administrația întreprinderii caută căi de normalizare și soluții pentru a depăși această criză.



tru efectuarea în continuare a tipurilor de reparație deja aprobate, dar și pentru alte tipuri, mai complicate, de reparație a vagoanelor de marfă și locomotivelor. Specialiștii secției nr.2 semnalizare și comunicații mențin în starea de funcționare necesară instalațiile SCB și de comunicații. Într-o lumină optimistă s-au prezentat stațiile liniare subordonate nodului feroviar. Colectivul secției nr.2 alimentare cu energie electrică asigură aprovizionarea stabilă cu curent. Foarte complicată continuă să fie situația la districtele de picheri ale secției linii nr.3

În cadrul aceleiași ședințe de totaliza-

Se va pune accentul pe pregătirea cadrelor tinere, precum și pe modernizarea căii ferate în baza implementării tehnologiilor noi.

Colectivul nodului feroviar Basarabeasca are o atitudine foarte responsabilă și înțelegătoare față de scopurile și obiectivele propuse, și a început realizarea lor. Sarcina noastră principală este asigurarea securității circulației trenurilor, respectarea normelor și instrucțiunilor pentru a nu admite încălcări în ce privește protecția sănătății și securitatea muncii, securitatea incendiară, dar principalul — a reduce consumurile de exploatare.

Ion PALADI, șef al nodului feroviar și al stației Chișinău

Acordul final al reviziei de primăvară cu comisia a Magistralei moldovenești l-a constituit inspectarea nodului feroviar Chișinău. A fost verificat gradul de pregătire al subdiviziunilor lui către traficul estival de marfă și călători. S-a constatat în urma inspectării, că în linii generale el este pregătit. Or, comisia competentă a depistat multe lacune în ce privește pregătirea unor subdiviziuni aparte de aici pentru această perioadă importantă a anului. Toate obiecțiile expuse vor fi înlăturate în termenele stabilite.



În cadrul consfătuirii desfășurate sub conducerea directorului general al IS «Calea Ferată din Moldova» Vladimir Cebotari au fost făcute bilanțurile reviziei,

s-a discutat despre cauzele nelichidării de către unii conducători a lacunelor constatate în timpul reviziei de toamnă cu comisia. Fiecare din conducătorii serviciilor și secțiilor independente a prezentat informații detaliate despre munca depusă. S-a acordat o atenție deosebită chestiunilor ce țin de securitatea circulației trenurilor, protecția sănătății și securitatea muncii, reparația capitală a clădirilor și construcțiilor (schimbarea geamurilor în caz de necesitate, modificarea sistemelor termice și apeductelor, înlocuirea cazanelor), îngrijirea locurilor de muncă, a utilajelor de producere. Toate neregulile menționate la consfătuire au fost incluse în procesul-verbal. Șeful magistralei a atenționat asupra termenelor de înlăturare a acestora: ceea ce e stringent să se execute pînă la începutul viitoarei revizii de toamnă. Astfel sarcina primordială a colectivului nodului feroviar Chișinău este realizarea în termen a acțiunilor, stabilite pe parcursul inspectării de primăvară a căii ferate.

În situația deloc simplă privind aprovizionarea tehnico-materială, lipsa acută de mijloace, specialiștii nodului feroviar din capitală depun mari eforturi pentru asigurarea în continuare a activității acestuia. Muncesc cu multă conștiinciozitate colectivele remizei vagoane nr.1 și secției linii nr.1. Picherii folosesc orice rezervă accesibilă pentru a menține în stare bună traseele principale ale magistralei. La revizia tehnică Chișinău se face tot posibilul ca trenurile de marfă și călători să pornească la drum bine pregătite.

Un volum semnificativ de muncă îndeplinește colectivul depoului de locomotive nr.1. Nu e vorba doar de mecanicii de locomotivă și mecanicii-secunzi, ci și de lăcătușii, care efectuează îngrijirile tehnice, tipuri complicate de reparație a locomotivelor magistrale.

Revizia de primăvară cu comisia n-a fost doar o simplă verificare a celor îndeplinite în scopul asigurării desfășurării convenite a traficului estival de marfă și călători, ci a permis să se evalueze încă o dată, în ce măsură colectivul nodului feroviar Chișinău este pregătit profesional să facă față sarcinilor complicate, ce stau în fața Căii Ferate a Moldovei.

Vin în ajutor mecanismele hidraulice

În activitatea cotidiană de îngrijire a gospodăriei linii picherii recurg deseori la instrumentele hidraulice, care asigură un surplus de forță.

Cu ajutorul cricurilor, bunăoară, sint ridicate greutăți, rectificatoarele sint indispensabile la deplasarea transversală, iar decalatoarele — la cea longitudinală a șinelor în cazul restabilirii rostrurilor necesare între șine. Dar oricît de sigure ar fi aceste instrumente, în procesul de exploatare, mai devreme ori mai tîrziu, ele se defectează. Pentru a nu apela la serviciile altora secțiile linii se străduie să efectueze reparațiile cu forțele proprii.

În cadrul secției linii Ocnița această sarcină importantă revine lăcătușilor Nicolae Punga și Eugeniu Malear. Ei cunosc toate detaliile instrumentelor — cilindrele cu tijă, supapele de siguranță, dispozitivele de pompare a uleiului în rezervoare și invers. Or, aceasta, imbinată cu conștiinciozitatea, asigură calitatea convenită a reparației.

Nicolae muncește în atelierele de reparație ale întreprinderii vreo optsprezece ani, iar Eugeniu — al doilea an.

Vladimir SEVERNÎI

ÎN IMAGINE: lăcătușii Eugeniu Malear și Nicolae Punga

Imagine: Iurie KOZLOV





AUDIOCONFERINȚĂ LA PROTECȚIA SĂNĂȚII ȘI SECURITATEA MUNCII

Fără îmbrăcăminte specială nu trebuie începută ziua de muncă

A avut loc audioconferința ordinară la protecția sănătății și securitatea muncii privind bilanțurile pentru luna mai și perioada de la începutul anului. Ea a fost condusă de Dumitru DURNESCU, șef al serviciului securitatea și sănătatea în muncă al ÎS «Calea Ferată din Moldova». La audioconferință au participat inginerii-șefi, specialiștii în domeniul protecției sănătății și securității muncii, inginerii responsabili de protecția sănătății și securitatea muncii la subdiviziunile Magistralei moldovenești.



Imagine: Iurie KOZLOV

ÎN IMAGINE: Dumitru Durnescu (la dreapta) verifică corectitudinea perfectării documentației la una din stațiile regiunii de nord a magistralei

După cum reiese din raportul șefului serviciului, pe parcursul lunii mai la filialele căii ferate nu s-au înregistrat cazuri de traumatism de muncă. Comparativ cu perioada respectivă a anului trecut rezultatul este unul pozitiv — atunci s-a accidentat un feroviar al stației Giurgiulești.

De aceea în vizor s-au aflat încălcările și lacunele depistate în timpul reviziei de primăvară cu comisia a magistralei. A fost emisă o dispoziție specială a directorului general al întreprinderii noastre de stat «Cu privire la încălcările și obiectiile, ce țin de protecția sănătății și securitatea muncii, constatate pe parcursul reviziei de primăvară cu comisia, și acțiunile pentru înlăturarea lor», care va fi expediată tuturor filialelor. De aceea nu ne vom referi detaliat la ele. **Ceea ce trebuie subliniat este că nu au fost instruiți la protecția sănătății și securitatea muncii în cadrul serviciului extern de protecție și prevenire șefii filialelor, adjuncții lor, inginerii principali și unii specialiști ai căii ferate în domeniul protecției sănătății și securității muncii.** Aceasta presupune cheltuieli materiale pentru calea ferată. Dar... nu dea Domnul să se întâmple vreo traumă serioasă, pentru că atunci întreprinderea va plăti un preț mult mai mare.

Ca de fiecare dată, șeful serviciului a atras atenția asupra necesității aprovizionării cu apă potabilă a feroviarilor la temperaturi mai ridicate de 30 grade, a neadmiterii categorice a stagiarilor să execute de sinistător lucrări de producere, a interzicerii îndeplinirii lucrărilor fără echipament și încălțăminte specială.

De la audioconferință — Alexandru NICHIFOROV

RUBRICĂ OFICIALĂ

DESEMNĂRI ÎN FUNCȚII

Printr-un ordin al directorului general al ÎS «Calea Ferată din Moldova» au fost desemnați în funcții:
Gicu RĂDUCAN — consilier al direc-

torului general, responsabil de probleme economice;

Nicolae DUCA — vicedirector al Direcției resurse umane;

Radu VAHNOVAN — prim șef-adjunct al serviciului finanțe.



Imagine: Iurie KOZLOV

tețe dispozițiile dispecerilor de circulație, știu să acționeze corect în situații extreme.

Din octombrie trecut colectivul de aici este condus de șefa stației Natalia Runt. Deși se află de puțin timp în funcția respectivă, ea s-a dovedit a fi un bun organizator. La stație este asigurată ordinea cuvenită, se organizează instruirii tehnice conform planului elaborat de serviciul mișcare, sint practicile controalele inopinate.

Stația s-a implicat plener în desfășurarea traficului estival de marfă și călători. În timpul recentei revizii de primăvară cu comisia pentru verificarea gradului de pregătire către această perioadă responsabilă o bună cunoaștere a instrucțiunilor de serviciu a demonstrat impiegtatul de mișcare

Denis de la stația Naslavcea

Colectivul stației Naslavcea este alcătuit din persoane tinere. Aceasta imprimă un spirit aparte activității de muncă, ce ține de asigurarea circulației trenurilor pe direcția de cale ferată Vălcineț cu relief complicat. Impiegtatul de mișcare dau dovadă de vigoare sporită, îndeplinesc cu stric-

Denis Bujac. Absolvent al Colegiului tehnic de transport feroviar din Bălți, el muncește în această calitate din anul 2004.

Vlad PAVLOV

ÎN IMAGINE: impiegtatul de mișcare Denis Bujac

Această tradiție s-a înrădăcinat demult în satul Nicolaevca: partea masculină a locuitorilor muncea la pământ, dar și la calea ferată din vecinătatea localității. Chiar și în perioada foametei postbelice această garanță un câștig sigur, anumite înlesniri. Nici prestigiul înalt al profesiei de feroviar nu era de neglijat pentru săteni.

Șinele lucitoare ale liniei de cale ferată au cucerit odată și pentru totdeauna și inima lui Ion Crociac. Era un muncitor cum mai rar se găsea. Dornic să cunoască cit mai multe și îndemnat, el îndeplinea lucrările de îngrijire a liniilor la stațiile Cuhurești și Unchitești cu multă cumpătare și sîrguință, astfel încît curînd fusese remarcat de șefi și desemnat în funcție de brigadier.

Feciorul Nicolae a îndrăgît și el calea ferată încă din copilărie. Ore în șir îl putea asculta pe tata povestind mamei despre munca sa, îi punea numeroase întrebări. La prînz deseori îi aducea părintelui de mîncare pe linie și în timp ce acesta lua masa băiatul încerca să minuiască tirnăcopul, aranja pietricele pe marginea terasamentului «să fie frumos». Atunci, cînd tînărul a împlinit optsprezece ani, în 1947, taică-său a rugat administrația secției liniei să-i angajeze feciorul ca muncitor în echipă. Acesta muncea cit doi, străduindu-se să îndreptățească încrederea. Dar se întimpla invers: era lăudat, pentru că o merita. Piiinea de picher nu era ușoară, dar pentru Nicolae avea cel mai bun gust din lume.

Peste cîțiva ani a fost mobilizat în armată, unde i-a suris norocul, fiind încorporat în unitățile feroviare. A muncit în sudarea frunții la restabilirea liniilor de cale ferată distruse în timpul războiului, la construcția unor linii noi. Haina militară era mereu umedă de transpirație, dar serviciul militar a fost o adevărată școală a măiestriei profesionale. Nicăieri în altă parte n-ar fi putut vedea tînărul picher atîtea mașini și mecanisme speciale, n-ar fi putut însuși atîtea metode de muncă avansate, executînd lucrări de fixare ori ripare a șinelor în condițiile unor geruri aspre, pe un soare arzător sau apărîndu-se cu înversunare de țînțari în regiunile mlăștinoase. De aceea, revenit după demobili-

O urmă frumoasă

AI MAGISTRALII VETERANI



Imagine de autor

Nicolae Crociac

zare la baștină și la district, nu mai era băiatul de alergătură de odinioară, ci un adevărat specialist, respectat chiar și de colegii în etate. Fără a sta prea mult pe gînduri, maestrul-picher superior al sectorului A.Steșin i-a încredințat lui Nicolae conducerea unei echipe.

Mare era bucuria părintelui. Există între ei o adevărată prietenie bărbătească. Plecau împreună dimineața la serviciu, se sfătuiau. Ba și se întreceau cu echipele. Dar într-o zi mohorîtă de toamnă a anului 1958 în casa lor a ajuns de la stația Cuhurești vestea groaznică: mergînd pe calea ferată, Ion Crociac a observat un defect, care punea în pericol securitatea circulației, a început să-l înlătore și, preocupat cu reparația, n-a auzit din cauza ploii zgomotul roților de tren, ce se apropia cu viteză. Moartea a survenit momentan.

După înmormîntare Nicolae nu și-a putut reveni multă vreme. Nici chiar munca istovitoare cu tirnăcopul nu-i alungă gîndurile triste, loviturile înăbușite ale

uneltei îi aminteau sunetul cuielor bătute în capacul sicriului. În unul din asemenea momente a ridicat capul și a văzut-o pe maică-sa mergînd pe linie, cu capul acoperit cu o basma neagră și cu ochii înlăcîrmați. Abia atunci a înțeles clar, conștient: de acum înainte el va trebui să aibă grijă de mama, de casa părintească, tineretea sa liniștită a luat sfîrșit. Într-adevăr, cu toții încetăm să ne mai simțim copii atunci cînd pierdem părinții.

În 1972 Nicolae Crociac devine maestrul-picher. Este trimis acolo unde e mai greu: pe sectoarele din preajma stațiilor Mărculești, Pelenia, Grinăuți, Rediul Mare. Apropo, l-a avut pe timpuri în calitate de stagiar chiar pe Ivan Babii, care ulterior a condus o perioadă îndelungată secția liniei Ocnița.

Din anul 1975 N. Crociac preia în calitate de maestrul-picher districtul Rogojeni al secției liniei nr.5. Deseori am avut ocazia în timpul deplasărilor de serviciu să-l întîlnesc, cînd încă nu se afla la odihna

binemeritată. Dinsul cucerea prin individualitate bine conturată, prin originalitate. Aidoma pictorului în domeniul artelor plastice ori creatorului în alt domeniu, el era talentat ca și picher. Putea să fie exigent cu subalternii, mobilizîndu-i la îndeplinirea sarcinilor de îngrijire a liniei în una din cele mai complicate zone ca și relief ori număr de curbe, dar și profund uman, corect. Odată s-a întîmplat să încalce disciplina de muncă un novice. Muncitorii mai experimentați au propus să fie concediat imediat. Dar maestrul a înțeles, că băiatul are obraz, și-a conștientizat vina, își face griji pentru consecințe. Nu era cazul să-i distrugă destinul chiar la începutul biografiei de muncă. «Să-i oferim o șansă flăcăului...» Ulterior s-a dovedit, că maestrul a avut dreptate. Novicele nu a mai repetat greșeala, ba chiar a devenit un bun montator de linie.

Asemenea exemple de implicare cointeresată a lui Nicolae Crociac în destinele oamenilor au existat multe. Construindu-și cu răbdare relațiile cu ei, desfășurînd activitate organizatorică și educativă, dinsul a reușit să creeze o atmosferă constructivă în colectivul districtului, astfel încît toți muncitorii erau cointeresați să asigure un punctaj bun, să aplice metode de muncă și mecanisme, care să sporească eficiența, randamentul de producere.

Curînd districtul a fost recunoscut drept unul din cele mai bune la calea ferată. Aici erau organizate școli ale experienței avansate.

În anul 1982 pentru performanțele de muncă Nicolae Crociac a devenit laureat al Premiului de stat al RSSM, iar peste șase ani s-a învrednicit de insigna «Feroviar de onoare». Dumnealui mai păstrează cu grijă ordenul Gloria Muncii de gradul III, numeroase diplome de onoare.

Oamenii se angajează la calea ferată, apoi o părăsesc după ani de muncă îndelungată, lăsînd în urma lor urme frumoase. Plecînd la odihna binemeritată, Nicolae Crociac a reușit să transmită tinerilor cele mai bune tradiții și cauza lui este continuată destoinic. Astăzi în fruntea colectivului districtului, care în pofida problemelor continuă să înregistreze indicatori înalți, se află maestrul-picher Ghenadie Odagiu, specialist cu inițiativă, devotat cu trup și suflet muncii.

Vladimir DOBREANSCHI



■ 21 Iunie – Ziua lucrătorului medical și a farmacistului

La straja sănătății feroviarilor

Medicina feroviară este parte indispensabilă a sistemului de ocrotire a sănătății din țara noastră. Ea are o serie de particularități specifice, care o plasează în componența transportului feroviar. Tehnologia procesului de trafic se compune din mai mulți factori. E vorba de mijloacele de tracțiune și materialul rulant, starea liniei, pasageri și mărfuri, o parte din care sînt periculoase și toxice, de sistemul de dispecerat și informare, munca în regim non-stop și, în sfîrșit, e vorba de oamenii, ce asigură desfășurarea procesului de trafic. De ei depinde securitatea circulației, integritatea încărcăturilor și sănătatea pasagerilor, dar în ultimă instanță și bună-

STIMAȚI COLEGI!

Din numele Centrului de medicină a muncii al ÎS «Calea Ferată din Moldova» vă adresez cele mai cordiale felicitări cu ocazia sărbătorii profesionale – Ziua lucrătorului medical și a farmacistului, precum și urări de bunăstare, sănătate, fericire în viața personală și succese în activitatea nobilă, pe care o desfășurați!

Alexandru BARCARI,
șef al Centrului de medicină
a muncii al ÎS «Calea Ferată
din Moldova»



sfelei policlinicii stației Chișinău A. Canagur. Ea a format colectivul de medici și asistenți medicali pentru acordarea ajutorului medical feroviarilor și membrilor familiilor acestora.

Cea de-a doua zi de naștere a serviciului medical al căii ferate este 28 mai 1944, cînd prin dispoziția nr.28 a șefului Căii Ferate Chișinău a fost instituit serviciul medico-sanitar, structura că-

starea ecologică a unor teritorii întinse, pe care se deplasează trenurile.

Cîteva date istorice. Serviciul medicosanitar al Căii Ferate a Moldovei a fost creat pe 28 iunie 1940. Șef al acestuia a fost numit A. Deev, iar șef al inspecției sanitare a căii ferate – S. Kuperman. Sarcina lor n-a fost una simplă: de a crea sistemul de ocrotire a sănătății la Calea Ferată din Moldova. Pe parcursul anilor 1940-1941 au fost înființate spitale la stațiile Basarabeasca, Artiz, Bender și Cernăuți, precum și două policlinici, trei ambulatorii, 13 sectoare medicale liniare și șapte posturi liniare de felcer. La stația Bugaz s-a deschis sanatoriul feroviar pentru copii cu boli de oase și tuberculoză. La Chișinău, Cernăuți, Bălți, Basarabeasca și Belgorod-Dnestrovsk au fost organizate centre antiepidemice cu laboratoare, care desfășurau o activitate sanitară antiepidemică permanentă.

La organizarea sistemului de ocrotire a sănătății la nodul feroviar Chișinău considerabil a fost aportul în acea perioadă a

ruia a fost elaborată de șeful acestuia A. Deev.

Mulți din cei ce au participat la întemeierea sistemului de asistență medicală a feroviarilor în acea perioadă grea deja nu mai sînt în viață. La odihna binemeritată se află astăzi Eugenia Fiodorova, Rahmil Vainberg, Boris Rusnac, Constantin Tcaci și alți lucrători medicali, care și-au consacrat viața medicinei feroviare.

La ora actuală calea ferată dispune de instituții medicale moderne, dotate conform exigențelor timpului. Lucrătorilor medicali de aici, mai bine de 600 la număr, le încredințează sănătatea lor feroviarilor magistralei. Această încredere este absolut întemeiată și îndreptățită. Un loc important printre serviciile medicale acordate feroviarilor sînt examenele medicale profilactice, controlul medical al echipajelor de locomotivă – mecanici și mecanici-securzi – înainte de cursă.

De remarcat activitatea colaboratorilor Centrului de medicină preventivă, care stau de strajă la frontiera de stat pentru a

împiedica pătrunderea diferitor boli infecțioase, a asigura respectarea normelor sanitaro-igienice la întreprinderile căii ferate, organizează atestarea locurilor de muncă la filialele magistralei, supraveghează traficul de pasageri.

În scopul realizării obiectivului social important de prevenire a bolilor și asanare a sănătății oamenilor muncii de la magistrală, în anul 2004 a fost construit și dat în exploatare Centrul de recuperare, ce reprezintă de fapt o instituție balneo-sanatorială. Pe parcursul a 12 zile angajații magistralei se bucură aici de grija și atenția cadrelor medicale calificate, a personalului auxiliar.

Zilnic pacienții pot beneficia de diverse proceduri, mai bine de 30 la număr, printre care învelșuri de nămol, piscină, masaj subacvatic, speleoterapie și multe altele. Aici își întemeiază sănătatea feroviarilor antrenați în cîmpul muncii, dar și veteranii transportului feroviar. Colectivul Centrului de recuperare sub conducerea medicului-șef V. Mititiuc muncește conștiincios la realizarea sarcinii pe care o are: fortificarea sănătății pacienților. În acest context merită menționate asistența medicală superioară Larisa Stratulat, asistentele Tatiana Moticiac, Elena Zara și multe altele.

La toate instituțiile medicale ale căii ferate muncesc specialiști calificați, conștiincioși. La ambulatoriul stației Ocnița printre aceștia sînt medicul-șef A. Savca, asistenta medicală de salon T. Juc, asistenta medicală pentru proceduri G. Rusnac; la ambulatoriul stației Ungheni – medicii M. Verbina, E. Stati, asistenta medicală Z. Ribac; la spitalul nodului feroviar Bălți – medicul-internist V. Balea, stomatologul I. Vasilachi, șeful policlinicii D. Cemîrtan; la ambulatoriul stației Basarabeasca – terapeutul V. Bulgarova, asistenta medicală superioară O. Dobrovolskii, precum și asistenta medicală T. Pascalova; la Centrul de medicină preventivă – medicul-epidemiolog V. Velicico, ajutorul de medic A. Rudico, ajutorul epidemiologului L. Pencov, dezinfectorul G. Rotaru, ajutorul de epidemiolog B. Nicora; la SCC – fiziopulmonologul V. Palamari, chirurgul G. Scotigor, asistentele medicale A. Cumpăță, E. Mișov, gastrologul A. Costiuc, cardiologul G. Ciocănari, endoscopistul S. Kisacov, asistenta secției neurologie L. Lupașcu, asistenta secției chirurgie T. Cernega, asistenta superioară a secției reanimare V. Curagău. Și încă mulți, mulți alții, ce stau astăzi la straja sănătății feroviarilor din Moldova.



Imagine: Iurie KOZLOV

Pentru alimentarea stabilă cu energie electrică

Sectorul de cale ferată din subordinea postului Lipcani aprovizionare cu energie electrică, care face parte din componența rețelelor electrice zonale Ocnița ale secției nr.3 alimentare cu energie electrică, se întinde de la postul blocare km 61 pînă la km 97 al direcției Cernăuți (cu excepția unui mic segment al Căii ferate Liviv).

Pe parcursul ultimilor ani aici s-a înfăptuit un volum semnificativ de lucrări de înlocuire a cablurilor și traverselor pe linia de 0,4 kV. Starea pilonilor este bună. Sistemele automate ale tuturor pasajelor de nivel fără paznic funcționează de la circuitele de linie, ceea ce contribuie la economisirea energiei electrice în timpul nopții.

În prezent specialiștii postului alimentare cu energie electrică sub conducerea electromecanicului Serghei Lusip se ocupă de schimbarea contoarelor de tensiune înaltă, înlătură tufarii și ramurile pe traseu. Muncesc cu tragere de inimă electromontorii Vasile Chircu, Anatolie Agapie, șoferul Serghei Pasescic.

Vlad PAVLOV

ÎN IMAGINE: Vasile Chircu este angajat la postul Lipcani din anul 1999. Dinsul e un specialist disciplinat, cu experiență

■ LEVITAȚIA – O SOLUȚIE REALĂ

Savanții prezintă vagonul viitorului

Colaboratorii Universității de stat din Petersburg a căilor de comunicație au prezentat o realizare unicat: platforma de marfă pe pat magnetolevitic.

Acest material rulant inovațional al viitorului a fost prezentat la uzina feroviară Alexandrov din orașul Pușkin. Oaspeții invitați la eveniment au avut ocazia să vadă personal construcția uimitoare, ce reprezintă o platformă cu container de 20 tone, care parcă este suspendată în aer.

Platforma magnetolevitică performantă, la elaborarea căreia s-a muncit doi ani, este capabilă de pe acum să dezvolte o viteză de pînă la 250 kilometri pe oră. În cazul construcției magistralei cu tracțiune liniară sincronică pe pat magnetic, însă, viteza ar putea crește pînă la 500 kilometri pe oră. Există de asemenea rezerve pentru majorarea încărcăturii pînă la 80 tone. Rostul dintre platformă și magneți la modelul prezentat constituie 2,5 centimetri, ceea ce e de trei ori mai mare decît la modelele similare străine. Or, după cum se știe, cu cît e mai mare rostul, cu atît e mai simplă montarea liniei și cu atît mai puține probleme apar în condiții climatice complicate: gheața și zăpada nu va împiedica circulația.

Sînt interesante și perspectivele economice ale proiectului. Printre altele, lansarea liniei pentru circulația trenurilor magnetolevitice ar putea spori semnificativ volumul transportului și reduce timpul sosirii la destinație a mărfurilor. La ora actuală din Sankt-Petersburg la Moskova sînt transportate anual circa două milioane de containere și calea ferată nu face față unei asemenea solicitări.

Din relatările ziarului «Oktebriskaia maghistrali»

LA CĂILE FERATE ALE LUMII

Un tren japonez a stabilit recordul de viteză



Trenul pe talpă magnetică al companiei japoneze Central Japan Railway a stabilit un nou record de viteză, atingînd 590 kilometri pe oră. O garnitură cu șapte vagoane s-a deplasat cu această viteză timp de 19 secunde în timpul testărilor pe sectorul de cale ferată din orasul Yenohara din Fyenfuki. Compania preconizează să atingă cu acest tren recordul de viteză de 600 kilometri pe oră.

Un tren al aceleiași companii Central Japan Railway a stabilit și un record de

distanță, parcursă într-o zi. El constituie 4064 kilometri.

Compania se pregătește să lanseze în anul 2027 un tren pe talpă magnetică pe traseul Tokyo-Nagoya, care va parcurge 286 kilometri în 40 minute, adică de două ori mai repede decît trenurile existente.

Recordul de viteză anterior a fost stabilit la fel de un tren al companiei Central Japan Railway. În anul 2003 acesta s-a deplasat cu o viteză de pînă la 581 kilometri pe oră. Tot atunci a fost stabilit și recordul anterior de distanță, parcursă într-o zi: 2876 kilometri.

Suedia planifică să investească 1 miliard de coroane în domeniul căilor ferate

Guvernul Suediei a anunțat despre intenția sa de realizare a unui proiect amplu de reconstrucție a căilor ferate. Autoritățile planifică să investească în acest domeniu peste 620 milioane coroane (72 miliarde de dolari) pînă la finele anului

2015, apoi încă 1240 milioane în fiecare din următorii trei ani. Astfel va fi exclusă malefica tradiție a întîrzierilor și anulărilor frecvente ale curselor de tren, de pe urma cărora au de suferit în ultimul timp tot mai mulți călători.

Din cauza întîrzierilor sistematice ale trenurilor bugetul pierde anual circa 5 miliarde de coroane.

Dezvoltarea căilor ferate constituie o parte a strategiei «verzi» a statului, care încearcă să diminueze impactul negativ asupra mediului ambiant. Or, a treia parte a tuturor emisiilor nocive revine ramurii transportului. Căile ferate nefuncționale fac să crească volumul transportului cu automobilele, ceea ce este indezirabil sub aspect ecologic.





FELICITĂRI!

Administrația și comitetul sindical din cadrul TCM-740 vin cu felicitări de ziua nașterii către **Dumitru TUCAN**, electrician, **Rihard CIBOTAREAN**, tencuitor-zugrav, **Ion PRUTEANU**, paznic.

*Să fiți norocoși, puternici, iubiti,
Cu multe-mpiniri și noroc în toate,
S-aveți viitor luminos, fericit,
Cu dragoste, pace, succes, sănătate!*

* * *

Administrația și comitetul sindical de la depoul de locomotive Bălți adresează cordiale felicitări de JUBILEU lui **Mihail GUSTOI**.

*Ai mai urcat o treaptă din a vieții scară.
Noi îți dorim din suflet a suta primăvară,
Iar când te vei uita-napoi pe treptele*

*urcate
Să nu vezi urme de noroi, ci faptele*

*curate!
Tot ce-i în jur și e frumos păstrează-n*

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

* * *

Administrația, comitetul sindical ale re-mizei vagoane nr.3 Bălți îi felicită cu ocazia zilelor de naștere pe **Ion VEDMEDIUC**, lăcătuș-electrician, **Virginia GLADUNEAC**, muncitoare la baie, **Victor CONOPLIŢKII**, inginer pentru protecția sănătății și securitatea muncii, **Olesea GISCA**, contabil de gradul I, **Nicolae ȚURCAN**, lăcătuș, **Vitalie ȘTEFANȚOV**, brigadier.

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

* * *

Angajații și comitetul sindical ale secției linii Basarabeasca adresează cordiale felicitări cu prilejul JUBILEULOR din ziua nașterii **Olgăi GNILOZUB**, contabil pentru sălarii, și **Alei IABANJI**, dispecer de tură.

*Flori frumoase, garofițe
Să aveți în jur mereu,
Zile lungi și fericite
Vă dorim de jubileu!*

* * *

Colectivul și comitetul sindical ale echipei din Bender a serviciului pază paramilitară vin cu felicitări la JUBILEUL de 50 de ani către **Alexandru PASCARI**, pușcaș-pompier superior.

*Lasă anii să-ți zîmbească,
Viața să te-nveselească,
Nu privi în urma lor,
Nu le spune că ți-e dor.
Spune doar: sint fericit,
Norocos și împlinit,
Și mereu va fi așa.
La mulți ani de ziua ta!*



Învingătorul este feroviar moldovean

La cea de-a XXI ediție a Cupei Mondiale la kickboxing, desfășurate în luna mai în Ungaria, a participat și Alexandru POPA, lăcătuș la postul transbordare a vagoanelor Ungheni. În lupte dure și încordate cu adversari dintre cei mai puternici luptătorului feroviar a câștigat medalia de aur!

ÎN IMAGINI: 1. Atacă Alexandru Popa (la dreapta). 2. Pe podiumul de onoare (în centru sus) – câștigătorul medaliei de aur Alexandru Popa

Imagini: Petru KOLTUK, antrenor superior

Minune-relict a naturii

IUBEȘTE ȘI CUNOAȘTE ȚINUTUL NATAL



Pe teritoriul micii noastre republici cea mai mare parte a terenurilor este ocupată de culturi agricole, livezi și vii. Totuși aici s-au mai păstrat multe colțuri pitorești ale naturii, capabile să încinte orice călător prin frumusețea sa irepetabilă. **Călătorind, bunăoară, pe noua linie de cale ferată de la Cahul spre Giurgiulești, rămii surprins de priveliștea lacului Beleu.** El se află în preajma satelor Văleni și Slobozia Mare.

În partea inferioară a râului Prut, care curge tot mai lin pe măsură ce se apropie de Dunăre, asemenea lacuri nu sînt o raritate. Or, anume acesta, spre deosebire de altele, este declarat de savanți drept relict. Apele sale nu provin din riul cu pricina, ci s-au separat din Marea Neagră acum circa 5-6 mii de ani în urma unor

mişcări tectonice de proporții ale pămîntului. În acele vremuri străvechi cea mai mare parte a deltei Dunării, situate mai jos, constituia fund de mare.

Lacul Beleu are o adîncime de la 0,5 pînă la 2-3 metri. Printre desigurile de stuf și papură se află poene de lotos alb. Malurile sînt umbrite de sălcii.

Aceste locuri, unde în anul 1991 a fost creată rezervația Prutul de Jos, servesc drept adăpost pentru numeroase specii de păsări călătoare, inclusiv lebede, pelicani și chiar o astfel de raritate exotică precum flamingo roz. Dintre animale se întîlnesc vidra și nurca-europeană. Peste treizeci specii de pești depun icre în gropile de apă nu prea adînci.

Printre alte rezervoare de apă remarcabile din partea locului e și lacul Manta. Și în preajma lui își fac cuib numeroase

păsări, iar universul subacvatic este reprezentat de asemenea specii valoroase de pește precum șalăul, taranul argintiu, nisetrul, păstrăvul, țiparul și, desigur, vestitul hering dunărean.

Lacul are o lungime de circa cinci kilometri. Băștinășii în etate povestesc legende despre el. Cică, s-a întîmplat ca din cauza cetii dense pescarii să nu poată ajunge zile întregi la mal, de parcă o forță necurată îi purta în cercuri. Se prea poate ca din aceeași cauză încă un lac din zonă poartă din vremuri străvechi numele Dracele.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINI: două părți ale lacului-relict Beleu

Imagini: Iurie KOZLOV

GUSTURILE NU SE DISCUTĂ...

Lichiorul Jagermeister

Gusturile nu se discută, dar opiniile despre acest reprezentant german al familiei lichiorurilor amare sînt absolut contrare. Unii îl consideră un aperitiv minunat, alții memorizează doar gustul amar iritant al acestuia. Jagermeister-ul se prepară din mai bine de 50 de plante diferite, dar cele mai neplăcute și inacceptabile pentru mulți nuanțe de gust vin de la lemnul-dulce. De remarcat, că inițial acest lichior a fost inventat ca remediu pentru ameliorarea digestiei.

Cumis

Majoritatea oamenilor agreează laptele de vacă, dar cînd vine vorba de laptele de iapă mulți se strîmbă. Într-adevăr, ace-



ta posedă un miros caracteristic neplăcut. Din lapte de iapă se prepară cumisul — o băutură dulce-acrișoară cu spumă, care, deși e lipsit de mirosul specific al materiei prime, multora nu le place. Însă există diferite tipuri de cumis. Unele conțin un procent de spirt atît de mare, incît poate să-l doboare de pe picioare pe oricine la fel ca și cea mai tare vodcă, altele pot fi ușoare, revigorante, care înlătură mahmureala.

Chicha

Chicha latinoamericană, cunoscută din cele mai vechi timpuri, este și ea o băutură fermentată greu asimilată de străini. De cele mai multe ori acest lichid turbure de culoare gălbuie este preparat din porumb ori manioc, însă în unele regiuni sînt numite astfel orice băuturi din boabe ori fructe dospite. La gust ele amintesc vinul de mere foarte concentrat, care lasă în gură o senzație neplăcută de acreală. Dar să nu

vă jurați, că nu veți bea chicha niciodată în viață! Gustați «chicha morada» — o băutură de culoare violetă, preparată din porumb cu coajă de ananas, scorțoasă și cuișoare, după care este amestecată cu zahăr și lămiie. Se prea poate ca gustul ei să vă surprindă plăcut.

Lichiorul Unicum

De rînd cu ardeul iute și vinul bun, unul din cele mai populare suvenire din Ungaria este considerat lichiorul Unicum, preparat după o rețetă secretă din mai bine de 40 de plante diferite. El se vinde în sticle rotunde frumoase de culoare verzuie, împodobite cu o cruce aurie pe fundal roșu. Se pare că unica menire a lichiorului ungueresc este de a împodobi barul, deoarece e imposibil să-l bei! Firește, puteți încerca să-l adăugați în koktailuri, dar chiar și acolo gustul lui de «medicament» va fi prezent și va strica toată plăcerea.