



LUNI – ZI A CONTROLULUI

Luna trecută, 13 iulie 2015, directorul general al IS «Calea Ferată din Moldova» Vladimir CEBOTARI a organizat și condus Ziua controlului. Conform informațiilor operative, pe parcursul săptămînii trecute întreprinderile de transport feroviar au functionat în regim obișnuit.

Situatia privind asigurarea securității circulației trenurilor de marfă și călători este următoarea: de la începutul lunii curente au fost admise 8 incidente de transport, iar de la începutul anului s-au înregistrat 46. Cele mai multe au avut loc în gospodăria locomotivei a căii ferate.

Cit privește săptămâna trecută, la stația Ghizdita a fost retinut trenul de călători nr. 62. Există probleme legate de funcționarea dispozitivelor PONAB. Serviciul semnalizare și comunicații a primit in-

dicatia de a studia chestiunea în cauză și a întreprinde acțiunile respective. Pe sectorul de linie Hăgimus–Căușeni a avut loc un accident cu implicarea cetățeanului C., anul nașterii 1960, locuitor al orașului Bender.

La calea ferată se acordă multă atenție supravegherii consumului de motorină, ordinii în trenurile de călători, păstrării integrării patrimoniului feroviar.

Nu se îndeplinește planul de încărcare. Activitatea de descarcare și tranzit se desfășoară bine. S-a înregistrat o anumită înviora-

re și în traficul de călători. În iunie 2015 sporul a constituit 20 la sută în comparație cu luna mai a anului curent. Calea ferată predă în mod regulat la oficiile de colectare metal uzat.

Seful magistralei supraveghăză procesul de verificare a trenurilor diesel modernizate pentru depistarea tuturor defectelor existente, este necesar un plan de activitate în acest sens.

Vladimir Cebotari, director general al IS «Calea Ferată din Moldova», a cerut soluționarea problemelor polyclinicilor de la stația Chi-

sinău și un plan de funcționare a Spitalului clinic central.

Subdiviziunile de infrastructură ale magistralei au activat în conformitate cu planul aprobat. Continuă demontarea macărăilor la stații. O asemenea lucrare a fost executată la stația Revaca. Urmează demontarea macărăilor de la stația Alexandreni. O perioadă fierbinți parcurg pichenii. În decada a doua a lunii iulie este preconizată desfășurarea unui «ochi» tehnologic.

De la începutul lunii întreprinderile de producere a traverselor din beton armat de la Bălți a fabricat 2580 traverse atât de necesare pichenilor, care vor fi folosite la renovarea liniei. Pe 12 iulie în activitatea întreprinderii a intervenit o pauză.

Irina KRAEVSKAIA

= La Magistrala moldovenească =

Asigură revizia tehnică a vagoanelor

Obligațiunile stației Prut-1 includ asigurarea securității circulației și organizarea lucrărilor de încărcare în conformitate cu instrucțiunile de serviciu, dar și separarea pe vagoane a trenurilor spre Basarabeasca și Giurgiulești în legătură cu limita de greutate pe sector de pînă la 1000 tone. De aceea aici activează revizia tehnică și comercială, din care fac parte revizori de vagoane Victor Tabureanu, Mihail Tcacenco, Aurel Cabac și responsabilul de integritatea stocului de vagoane Veaceslav Cervinskii.



Imagine: Iurie KOZLOV

Specialiștii fac fată sarcinilor, verificînd starea mecanismelor de rulare ale materialului rulant de marfă. Le prind bine experiența acumulată, dotarea cu instrumentele necesare. În scopul îmbunătățirii condițiilor habituale ale angajaților, pe un teren îngrădit din zona de manevre a stației a fost instalat un container de 20 tone, amenajat în interior în modul respectiv.

Vlad DOBROV

ÎN IMAGINE: circa 33 de ani alcătuiesc vechimea în muncă a responsabilului de integritatea stocului de vagoane Veaceslav Cervinskii

În domeniul liniei al magistralei noastre se resimte un deficit acut de traverse din beton armat pentru rărarea numeroaselor focare de putregai și repararea capitală a liniei. Toate speranțele de soluționare a acestei probleme grave țin, deosebit, de întreprinderea de producere a traverselor din beton armat de la Bălți, care în ultima perioadă de timp, din cauza dificultăților de ordin finanțier, funcționează cu mari intreruperi.

Ca să ne imaginăm volumul cheltuielilor necesare, voi prezenta următoarele cifre. Pentru asigurarea continuității procesului tehnologic lunar sunt necesare cel puțin 400 tone de armatură, circa 30 vagoane basculante cu pietris, 15 camioane specializate de mare tonaj cu ciment etc. Toate acestea trebuie procurate la preturi de piată, ceea ce pune o povară suplimentară pe bugetul căii ferate. Descurajantă este și situația că mun-

citorii încep să părăsească întreprinderea. În unele ture lipsesc cîte șase-opt muncitori.

Si iată că atunci, cînd se pagina acest număr de ziar, a devenit clar, că din cauza imposibilității de a fi soluționată în regim de urgență problema aprovizionării cu materie primă (se termină rezervele de armatură și nisip), la întreprindere în prezent se înregistrează o pauză.

Am vrea să credem, totuși, că o asemenea situație nu va fi de lungă durată, că vor fi găsite mijloacele financiare necesare pentru a reanimă procesul tehnologic întrerupt și aproviziona cu travers-

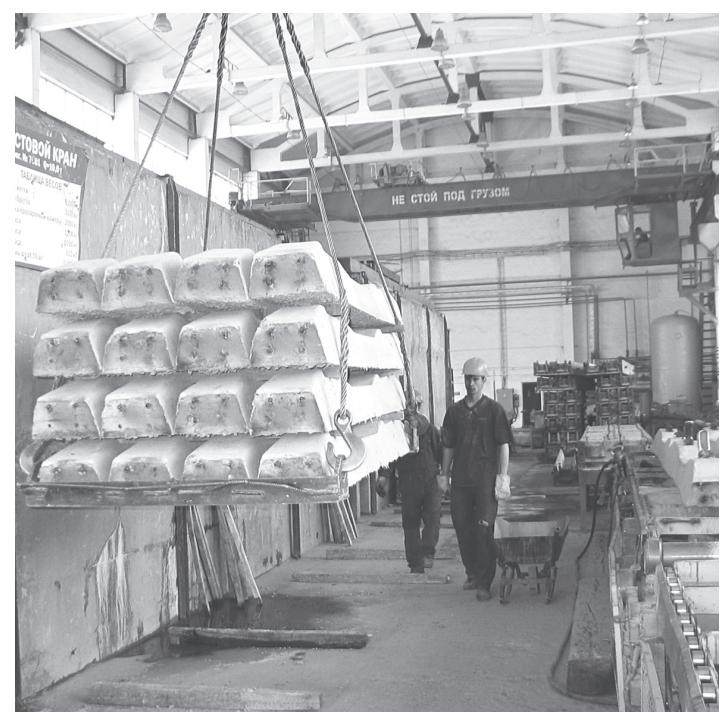
Picherii cer traverse

Din 1 iunie curent aici a fost reluată activitatea de producere a articolelor atât de solicitate. Se muncește în regim non-stop. Reesind din capacitatele existente, în fiecare tură se produceau circa 120 traverse, care, după ce urmează procesul tehnologic de uscare și maturare, erau transportate imediat în secțiile liniei și la districte. Dar oare va fi de durată acest ritm? Nimeni la întreprindere nu putea răspunde cu toată certitudinea la această întrebare: se terminau rezervele de armatură metalică și nisip, iar mijloace pentru procurarea în continuare a materiei prime deocamdată nu există.

citorii încep să părăsească întreprinderea. În unele ture lipsesc cîte șase-opt muncitori.

Si iată că atunci, cînd se pagina acest număr de ziar, a devenit clar, că din cauza imposibilității de a fi soluționată în regim de urgență problema aprovizionării cu materie primă (se termină rezervele de armatură și nisip), la întreprindere în prezent se înregistrează o pauză.

Am vrea să credem, totuși, că o asemenea situație nu va fi de lungă durată, că vor fi găsite mijloacele financiare necesare pentru a reanimă procesul tehnologic întrerupt și aproviziona cu travers-



sele necesare secțiile linii ale Căii Ferate a Moldovei.

De remarcat, că specialiștii întreprinderii au depus eforturi considerabile pentru ameliorarea calității articolelor. Cu suportul administrației căii ferate s-a reconstruit postul de preparare a mortarului, ceea ce permite, de rînd cu întărirea controlului de laborator, respectarea mai exactă a rețetei de preparare a amestecurilor de beton. Există idei interesante privind perfecționarea procesului de tratare cu aburi pe baza aplicării sistemelor automatizate, ajustarea formelor la metoda folosirii armăturii de sîrmă, perfecționarea suporturilor ancorelor etc. Dar realizarea lor este imposibilă din cauza aceluiași factor finanțiar.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINI: secvențe ale procesului tehnologic de producere a traverselor din beton armat

Imagini: Iurie KOZLOV



Acest edificiu se află în imediata apropiere a liniilor de cale ferată. Urcind scările la etajul trei, m-am pomenit într-o sală spațioasă, bine iluminată. Atrage imediat atenția un panou mare cu schemele amplasării liniilor. La pupitru se află un bărbat tînăr, îngrijit.

— Valeriu Adam, impiegat de mișcare, — s-a prezentat dinsul și, după cum prevede regulamentul în cazul sosirii comisiei în timpul revizilor, a raportat situația operativă pe sector. Clar, laconic. Chipul specialistului emana încredere, concentrare, echilibru emotional. Calități caracte-

condițiile cînd la cele două statii există circa 144 macazuri ale centralizării electrice, numeroase semafoare și ramificații de sine să formeze cele mai reușite trasee atât în ce privește securitatea circulației, cît și gradul de rentabilitate, cu cheltuieli minime de forță de muncă și resurse. Pe liniile principale există multe macazuri cuplate, al cărui mecanism de control a poziției acului de macaz și înimiții de încrucisare mobile este comun cu elementele similare ale macazului vecin. Desi acestea sunt dirijate în regim automatizat, cînd pe panou se apasă doar butoanele începerii și terminării parcursului, există anumite

particularități importante. Aceasta se referă și la macazurile individuale din zonele cu macaz, dirijate parțial manual.

De remarcat, că Valeriu și colegii săi — impiegații de mișcare Irina Tcaci, Serghei Martazin, Serghei Sînîtaru, Ana Cruglenco — își îndeplinesc sarcinile profesionist. Unii dintre ei posedă studii medii speciale ori superioare în domeniul, alții au studiat de sine stătător. Or, competența tehnică și organizatorică este evidentă. Toți posedă deprinderile profesionale necesare pentru exercitarea acestei munci responsabile. Situația se datorează în mare parte bunei organizări a procesului

de instruire tehnică la PCD. În cadrul lui, sub conducerea Victoriei Nepotu, responsabilă de securitate, se acordă atenție maximă instrucțiunilor de serviciu, sint studiate subiecte actuale privind acțiunile în condiții obisnuite și extreme, se examinează cazurile de încărcare a securității circulației, admise la alte sectoare ale căii ferate. Nimici nu este indiferent față de astfel de instruiriri, deoarece pentru fiecare specialist dorința de autoinstruire nu înseamnă doar o simplă improspătare a bagajului de cunoștințe teoretice, ci ceva mai mult. Ea antrenează flexibilitatea mintii, abordarea sistemică a modului de organizare a muncii personale, sporește sentimentul vigilentei.

Un moment important este acela, că în procesul de activitate specialiștii nu sint lăsați singuri în fața situațiilor create, ce necesită intervenție imediată. La soluționarea problemelor apărute ajută permanent dispecerii, responsabili de circulație în calitate de organizatori principali ai traficului pe sector, șeful-adjunct al stației pentru activitate operativă Ivan Belcevici.

O particularitate a serviciului la postul central de dirijare mai constă și în aceea, că în fiecare tură muncesc doi impiegații de mișcare. Unul din ei, aflindu-se nemijlocit la panoul de dirijare, se ocupă de organizarea circulației, iar al doilea, în calitate de operator, perfectează documentația tehnică și cea de tren. În tura următoare ei fac schimb de locuri. O asemenea rotație nu este moftul cuiva. Ea este necesară pentru ca nici unul dintre specialiști să nu-si piardă calificarea.

Membrii colectivului conștientizează foarte bine, că fiecare impiegat de mișcare poartă nu doar răspundere morală, ci și juridică. De aceea încă înainte de a prelua schimbul ei au grijă să ia cunoștință de situația operativă. Abia cînd se convinge, că instalatiile SCB funcționează bine și participanții la procesul de trafic se află la locurile lor, specialistul face notițele respective cu privire la preluarea turei în registrul circulației trenurilor și-si pună semnătura. Ultima nu e deloc doar o formalitate, ci dovada asumării plenare a responsabilității pentru organizarea procesului de trafic și asigurarea securității circulației în limita împunerărilor de serviciu. De acum încolo el nu va avea dreptul să invoce necunoașterea acelor reguli, care sunt fixate în registru, instrucțiuni și vizează îndeplinirea obligațiunilor de ser-



ristice oamenilor, ce conștientizează plenar responsabilitatea pe care o poartă pentru sectorul încredințat. În funcția-cheie de sef de tură o asemenea conștientizare, susținută, firește, prin exercitarea competență a obligațiunilor de serviciu, este foarte importantă. Doar, persoana respectivă dirijează de sine stătător în timpul tutrei operațiunile de primire, expediere, asistare în timpul deplasării a trenurilor și procesele de manevră. Ea are în subordine toți feroviarii, implicați direct ori indirect în procesul de trafic: mecanici de locomotivă, sefi de manevră, vagonari, specialisti SCB și comunicări, energeticieni. Chiar și cea mai mică greșală poate periclită acest mecanism tehnic-organizațior bine organizat. Este nevoie de mult curaj, barem indemnare, pentru ca în



■ CONȘTIENTIZÎND SITUAȚIA

Angajații SML-130 Basarabeasca conștientizează bine situația existentă la Calea Ferată a Moldovei.

În prima jumătate a anului întreprinderă a obținut economii la următoarele capitole ale consumurilor de exploatare: energie electrică — cu 15596 kVt mai puțin decât s-a planificat, apă — cu 123 metri cubi mai puțin. Economiile au fost posibile în mare parte, deoarece în luniile ianuarie și februarie angajații SML-130 s-au aflat în somaj tehnic. Din cauza deficitului materialelor suprastructurii liniei volumul de muncă înfăptuit a fost mic.

De la începutul anului s-au executat următoarele lucrări: vopsitul mașinii de

Repară linii, clădiri,

nirea lucrărilor planificate. Aș vrea să remarc buna prestație de muncă a mecanicilor macaralei de pozare Gheorghe Diaconov, Mihail Gurin, Andrei Suhin, Eugeniu Popusoi, precum și a mecanicului-șef Gordei Selezniov.

* * *

În pofida situației dificile a IS «Calea Ferată din Moldova», colectivul TCM-740 Basarabeasca rămîne totuși optimist. În opinia sa, ieșirea din impas constă în economisirea strictă pe toate căile. Principalele dintre acestea la întreprindere sunt aplicarea somajului tehnic în zilele de vineri, acordarea concediilor pe cont pro-

priu, folosirea cu economie a energiei electrice, apei, agentilor termici. Administrația TCM-740 a elaborat un plan de acțiuni în vederea optimizării cheltuielilor la retribuirea muncii. Economiile preconizate vor constitui la finele anului 416 mii lei.

Pe parcursul primelor șase luni ale anului curent echipele de constructori din cadrul TCM-740 au executat următoarele lucrări: reparări capitale în biroul șefului stației Vulcănesti, precum și în biroul casierului de marfă, ghiseul de bilete, postul CE, pavarea terenului de la intrarea în clădirea pentru călători; la Etilia — reparăria capitală a biroului șefului stației, amenajarea unui WC în preajma postului CE; la



4

viciu. Dacă va gresi, va trebui să răspundă.

Muncind la panou și dând dispozitiile necesare, impiegatul de mișcare se călăuzește de instrucțiunile de funcție. Însă oricât de detaliat ar fi descrisă în documente succesiunea acțiunilor, este imposibil a prevedea toate situațiile. Deseori apar momente cînd nu se poate acționa în mod obișnuit. Deși sistemul de centralizare electrică, bazat pe relee și trei elemente de linii — macazuri, circuite de linie și semafoare, este bine reglat, sub influența factorilor interne și externi el ar putea devia de la parametrii stabiliți. În asemenea caz ar putea să apară, bunăoară, o defectiune precum ocuparea falsă a liniei, cînd în realitate aceasta este liberă, dar dispozitivele de control ale panoului de dirijare indică la un moment dat o situație contrară. Ce-i de făcut? De reacția rapidă a impiegatului de mișcare, adevarată gradului de pericol, depinde rezultatul. Evaluind situația curentă și pronosticind cu toată competența ce va urma, nu e suficient să fie alertat electromecanicul SCB de gardă, dar și să se asigure desfășurarea în regim cuvenit a proceselor de trafic și manevră pînă la înălțarea defectiunii, care poate fi cauzată de deteriorarea circuitului de linii, a conexiunilor ce asigură trecerea bună a curentului, a joanelor izolante etc.

Sunt obligatorii înscrierile în registrul de control. Completarea corectă a documentației ce ține de diferite momente ale activității de muncă are o importanță deosebită, pentru că sporește disciplina executivă a tuturor participanților procesului tehnologic, iar în cazul investigațiilor de serviciu servește drept dovadă. Apropo, le amintește deseori acest adevără impiegatilor de mișcare la PCD și la alte stații



5

de pe sector revizorul Oleg Kovalenko. Absolvent al IITF din Dnepropetrovsk, pînă a fi desemnat în funcția responsabilă de revizor de sector pentru securitatea circulației a muncit impiegat de mișcare la stația Revača și, pe lîngă cunoștințele teoretice temeinice, posedă o bogată experiență practică. Tinerii miscăriști urmează întotdeauna cu multă atenție sfaturile revizorului profesionist.

Are un specific aparte activitatea dispucerilor de manevre, care își desfășoară munca într-o încăpere separată din preajmă cu vedere spre zona vastă de jos, unde sunt concentrate vagoanele de marfă. La drept vorbind, dispucerii sunt cei ce dirijează activitatea turei, iar funcția concretă ține de organizarea procesului de manevră: recompunerea garniturilor, avansarea pe pozițiile de încărcare-descărcare ale clientelii numeroase și retragerea vagoanelor etc. Aici este nevoie de multă îndemînare și abilitate, care sunt caracteristice unor asemenea și ai procesului de manevră precum Valeriu Baran, Gheorghe Braguta, Petru Tighineanu, Victor Dub. Sunt niște specialiști foarte experiențati.

Ar fi nedrept să trec cu vederea și o

altă categorie de angajați. Dirijarea operativă a proceselor de trafic și manevre depinde direct de siguranța funcționării mijloacelor tehnice de centralizare electrică. Un etaj mai jos se află sala cu aparatul, unde se aud mereu trosnetele seci ale releelor, ce ocupă rînduri întregi de stelaje — de la podea pînă în tavan. Anul de producere al acestor apărate este 1989. Tehnica nu e nouă, dar sigură. Releele sunt de diverse tipuri: de curent continuu și alternativ, standardizate de dimensiuni mici, dar și blocuri întregi pentru comutarea indicatoarelor la macazuri. Releele sunt unul din elementele principale ale instalațiilor, care asigură controlul și dirijarea macazurilor și semafoarelor cu ajutorul energiei electrice. De aici cablurile se îndreaptă atât spre panoul de comandă, cît și spre toate culturile poligonului întins. Au grija de acest domeniu complicat specialiștii sectorului Visterniceni—Chișinău-3 sub conducerea electromecanicului superior Alexandru Suscov din cadrul sectiei nr.1 semnalizare și comunicații, la fel de responsabili ca și impiegatii de mișcare, dispucerii de manevre, care îndeplinește graficele pe patru săptămîni și anuale ale lucrărilor de profilaxie.

Anterior electromecanicii SCB făceau de serviciu la PCD în regim non-stop. În prezent, însă, din cauza insuficienței acute de cadre se practică doar turele de zi, inclusiv în zilele de odihnă. Ele au fost încredințate tînărului electromecanic Anatolie Cîncev. El se impune prin sîrguintă, constiinciozitate, care, îmbinate cu cunoștințele căpătate de curînd la Colegiul tehnic de transport feroviar, îi sunt de mare folos în activitatea de muncă.

Dacă apar niște probleme mai serioase vin imediat în ajutor la orice ora specialistii mai experimentați. E vorba de electromecanicii Serghei Rîemiz, Vladimir Ejov, Dorin Guzun, Mihail Railean, electromontorii Dionisie Cotoman, Serghei Baulin (anterior miscărist), Valentin Râileanu, Iurie Gusev. Este foarte apreciată sustinerea acordată echipei de către electromecanicul superior SCB Evloghie Chiriciuc, îndrumător experimentat, care muncește în secția semnalizare și comunicații din anul 1980. Sfaturile sale practice sunt cît se poate de binevenite.

Stațile Chișinău-1 și Chișinău-2, care fac parte din structura întreprinderii miscare din capitală, au un rol important în organizarea asistenței informaționale și de dirijare a procesului de trafic. Si dacă recepționarea, expedierea, deplasarea trenurilor și operațiunile de manevră se desfășoară aici continuu, fără probleme, e o dovadă, că specialiștii PCD, care dictează ritmul cuvenit de muncă pe acest sector important, ocupă locul potrivit.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINI: 1. Dispacerul de manevre Iurie Nichitîn și Victor Gridin, șef-adjunct al stației, responsabil de activitatea de trafic

2. Impiegatul de mișcare Irina Tcaci
3. Prin geamul dispacerului poate fi admirat terenul de manevre

4. Electromecanicul superior SCB Alexandru Sușcov și electromecanicul Anatolie Cîncev

5. Impiegatul de mișcare Valeriu Adam

Abordare calificată



La stația Căușeni de recepționare-predare și deservirea tehnică a marfarelor se ocupă angajații reviziei tehnice și comerciale din localitate.

După oprirea trenului și instalarea gardului de semnalizare ei efectuează în strictă conformitate cu instrucțiunile de serviciu controlul minutios și calificat al ansamblurilor functionale ale fiecărui vagon pentru a depista careva nereguli. Astfel se oferă garanția deplasării sigure în continuare spre Kuciurgan ori Basarabeasca.

După cum demonstrează practica, multe deficiențe ale vagoanelor sunt invizibile și pot fi depistate doar după niste semnalamente speciale. Aceasta ține de competența specialiștilor, care posedă o bogată experiență de muncă și-si perfectionează mereu cunoștințele profesionale în cadrul instruirilor tehnice. Printre cei mai buni se numără revizorii de vagoane Ion Scerier și Petru Cernat (**în imagine**).

Vlad PAVLOV

Grijă principală a picherilor – linia



În această perioadă de vară s-au înmulțit grijile picherilor sectorului condus de maistrul superior Igor Osipov din cadrul sectiei linii Bender. Pe măsura aprovizionării cu traverse din beton armat are loc rărirea focarelor de putregai al traverselor, sănătatea și infăptuirea altă actiune ce țin de asigurarea securității circulației trenurilor. Introduce anumite corectări arșita: incălzirea excesivă a șiinelor sub razele soarelui solicită supravegherea intensă a stării rosturilor la joante.

În anul curent s-au executat o serie de lucrări importante, în particular, la stațile Zaim și Căușeni, unde gospodăria linii este îngrijită de colectivele districtelor conduse de maistrii-picheri Serghei Bulat și Valeriu Pankin. Eforturile depuse se încununează cu un punctaj bun al liniei.

Vladimir OSTAPENCO

ÎN IMAGINE: Valeriu Pankin, maistru-picher al districtului 7, și Igor Osipov, maistru-picher superior de sector

Imagini: Iurie KOZLOV

și economisesc

Taraclia — schimbarea linoleumului în odaia impiegatilor de mișcare; la Ciadir-Lunga — repararea și amenajarea cărării din jurul clădirii postului CE și a depozitului separat, repararea și vopsirea arcadelor de la intrarea în gară; la Cimișlia — repararea capitolă a sistemului termic și montarea unui cazan nou pe bază de combustibil solid; la stația Zloti — reparări capitale în clădirea postului CE și odaia impiegatilor de mișcare (în perspectivă — continuarea reparării acolo, schimbarea sistemului de încălzire și a cazanelor); la Cahul a fost construită o nouă groapă de canalizare la postul CE, a fost reparat WC de pe teritoriu, s-a reparat capital acoperișul și încăperile substației.

de transformare nr.7 și nr.6 ale sectiei nr.2 semnalizare și comunicații; la stația Căușeni — repararea parțială a acoperișului clădirii, montarea noilor zăbrele la geamurile ghiseului de bilete și biroul casierului de marfă; la Abaclia s-au efectuat reparări cosmetice în sala DGA, s-au amenajat cărăriile din jurul clădirii și spre WC din curte.

— În prezent, — a menționat, în particular, șeful TCM-740 Alexei Kuprikov, specialist tînăr, competent și energetic, — se execută lucrări capitale în camerele de dus pentru bărbați din blocul administrativ-habitual al remizei vagoane nr.2 și la acoperișul unei clădiri a aceleiasi remize. Ele se desfășoară sub conducerea maistrului

cu experiență G.Pitel. În echipa sa muncește atât tineri, precum Rihard Cebotareanu și Ion Stancu, precum și specialiști cu vechime — Valeriu Bardan, Elizaveta Alexeev, Gheorghe Eni, Cristofor Buzadji. Trebuie menționată în special activitatea de muncă a maistrului G.Raevskii și a sefei depozitului TCM-740 M.Vaneeva, care dau dovadă de multă responsabilitate. Eu încerc mereu să conving colectivul, că trebuie să muncim acasă, în tară la noi, aici să ne întreținem familiile. Nu e deloc bine că oamenii pleacă după cîstig în tărî străine, iar familiile rămîn de izbeliste. Există iesire din orice situație. Sper că în curînd o asemenea soluție se va găsi și în activitatea Căii Ferate a Moldovei și începe o perioadă optimistă, benefică.

Consemnare:
Liliana NICIFOROV

FELICITĂRI!

Colectivul serviciului audit intern al IS «CFM» îi felicită cu ocazia zilelor de naștere pe revizorii **Vasile ZALEVSKI** și **Axenia AVRAM**.

Natura-ntreagă azi vă felicită,
Si flori, si soare – toate să primiți,
Noi vă dorim o viață fericită
Si visurile dragi să le-mpliniți!

Administrația și comitetul sindical de la remiza vagoane frigorifere Basarabeasca vin cu felicitări la JUBILEUL de 60 de ani către **Vladimir BALAȘOV**, lăcătuș-electrician.

O viață lungă să trăjiți
Cu multă demnitate,
S-aveti mereu doar bucurii,
Sucsece mari în toate!
Norocul, fericirea
Să nu vă părăsească,
iar pacea și iubirea
Mereu să vă-nsotească!

Administrația și comitetul sindical de secție de la statia Comrat o felicită cu ocazia frumosului JUBILEU pe **Parascovia CASAP**, macagiu superior.

Fie-ti viața strop de miere,
Anii fie-ti mîngîiere,
Clipa fie-ti sărbătoare,
La mulți ani și-un trai în floare!

Comitetul sindical de la statia Chișinău o felicită cordial cu ocazia zilei de naștere pe **Galina GUȚU**, receptioner superior.

S-ai noroc și fericire,
S-ai parte de iubire,

Să faci tot ce îți dorești,
Să iubești și să trăiești,
Să fiți bucuroasă-n viață,
Să ai zîmbete pe față,
Bunăstare, noroc, bani,
Viață lungă și mulți ani!



Colectivul secției administrative a IS «Calea Ferată din Moldova» o felicită pe **Tatiana KOVRIKHINA**, care a muncit la calea ferată aproape 35 de ani, cu ocazia remarcabilului JUBILEU din ziua nașterii.

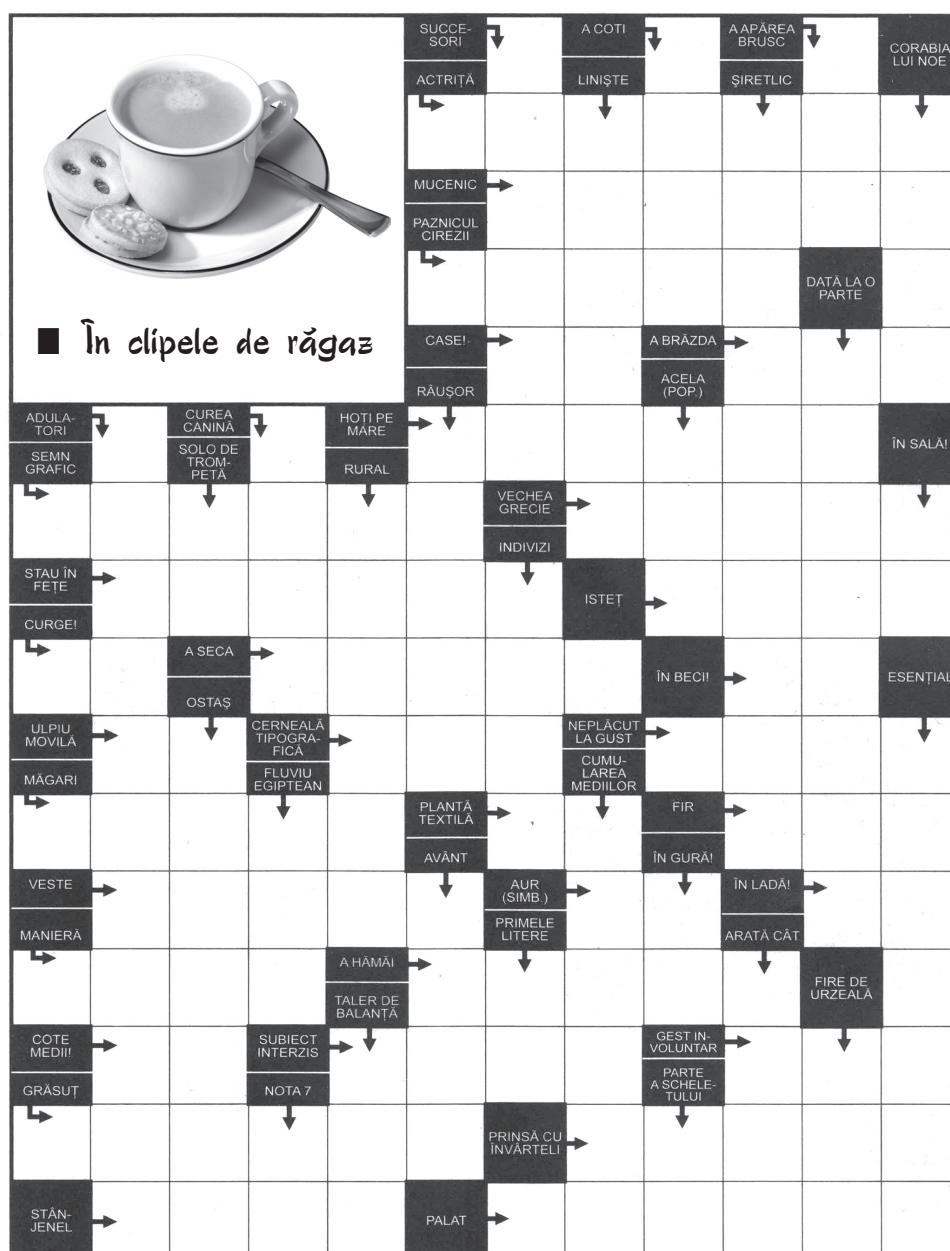
Să plouă-nceat de-asupra ta cu picături de fericire,
Să fie visul tău un zbor de împlinire...
Povara vieții să-ți fie car cu sănătate,
Să-ți fie sufletul scăldat în stropi de bunătate,
Să ai oricând în drumul tău un soare zîmbitor,
Să ai alături chipuri dragi și-un înger păzitor!

De ziua nașterii administrația și comitetul sindical ale remizei vagoane nr.3 Bălți îi felicită pe **Vasile COROILUC** — sudor, **Olga GORCIAC** — defectoscopist, **Serghei CHIORESCU** — lăcătuș, dorindu-le din tot sufletul:

Cîți ani — atîtea bucurii în viață,
Cîți ani — atîtea mii de clipe cu dulceață,
Si tot atîtea mîisoare-n buzunare,
Mulți ani din suflet și mult soare!



■ În clipete de răgaz



Din revista «Integrame pentru toti»



Care sunt regulile în Europa?

E BINE SĂ ȘTIȚI

În Europa trenurile se împart în cele de zi și de noapte. Toate trenurile de zi au doar locuri de sezut. De regulă, vagonul unui tren de zi seamănă cu salonul avionului, deși se mai întâmplă să fie separat în compartimente și secțiuni. Trenurile de zi nu au însotitori de vagoane, întreaga garnitură este deservită de unu-doi conductori, care verifică biletele, iar în majoritatea cazurilor – le și vînd. Tot ei supraveghează imbarcarea-debarcarea pasagerilor în stații, semnalază cu fluierul pornirea și închid usile vagoanelor. Deschid ușile de obicei pasagerii însăși.

Clasificarea

Există vagoane de clasa întâia și clasa a doua. De regulă, la clasa întâia sunt trei locuri pe rînd, iar la clasa a doua – patru.

Clasa vagonului este notată cu cifră mare la ușa de intrare, deseori – și în interiorul vagonului. Se întâmplă ca vagonul să fie alcătuit din două secțiuni de categorii diferite. În plus, mai există divizarea pe secțiuni pentru fumatatori și nefumatatori. De obicei locurile pentru nefumatatori sunt de cîteva ori mai multe. Fumatul în coloaze, coridoare și WC-ie este interzis.

În mod obisnuit pasagerii cumpără pur și simplu un bilet ori un abonament pentru mai multe călătorii fără loc stabilit și, odată

a cîte șase-opt locuri. De regulă trenurile rapide au în componență lor vagon-restaurant ori bufet. Un loc aparte ocupă asunțurile trenuri rapide calitative – InterCity (IS) interne și EuroCity (EC) internaționale. Ele alcătuiesc categoria superioară după viteză și grad de confort a trenurilor rapide.

Trenurile de mare viteză

Acestea reprezintă de obicei expresuri confortabile de formă unei rachete, care dezvoltă viteze de 200-300 kilometri pe oră. În Franță ele se numesc TGV. Deseori sunt dotate cu televizoare, telefoane, prize pentru notebook, sisteme audio și alte dispozitive de acest gen.

Trenurile nocturne

Se compun, de regulă, din trei tipuri de vagoane. Vagoanele de seuz ale trenurilor de noapte sunt în majoritatea cazurilor numai de clasa a doua. În cele mai multe țări din Europa ele sunt divizate în compartimente a cîte sase (uneori opt) locuri fiecare. Însă într-o serie de țări nu există nici o divizare, circula vagoane-standard cu saloane deschise. Uneori ele sunt dotate cu fotoliu speciale, care se lasă pe spate.

Următorul tip al vagoanelor «nocturne» este cel cu canapele. Ele sunt marcate cu o canapea desenată la ușa de intrare. Aceste vagoane sunt analogice compartimentelor



ajuns în vagon, ocupă orice loc își dorește, la fel ca în metrou. Însă dacă cineva dorește să dispună de un loc garantat, va trebui să și-l rezerveze, achitând suplimentar 2-3 euro. La unele curse rezervarea locurilor este obligatorie.

În linii generale pot fi remarcate patru tipuri ale trenurilor de zi: locale, regionale, rapide și de mare viteză.

Trenurile locale

În fiecare țară acestea se numesc în mod diferit: Metropolitan (M) – în Italia, RER – la Paris s.a.m.d., în majoritatea cauzurilor ele vorba de trenuri electrice, deși pe alocuri trenurile locale reprezintă și o locomotivă cu vagoane, un tramvai urban. Trenurile locale asigură legătura dintre transportul urban și calea ferată. În centrul orașelor ele circulă deseori în subteran, formind un sistem unic cu metroul.

Trenurile regionale

De regulă ele se numesc Regio ori Regional (R, RB). De rînd cu aceasta există numeroase denumiri locale, ce tin mai întotdeauna de particularitățile ori numele locului. Ele circulă practic pe toate linile, dar durata cursei nu depășește de obicei două-trei ore. Se opresc practic în fiecare localitate, iar în orașele mari – de cîteva ori. De cele mai multe ori interiorul vagonului seamănă cu cel al trenurilor electrice. În multe țări există și trenuri-expres regionale RegioExpress (RE, IRE, RX, TER), în Italia – Diretto etc. Ele se deosebesc de trenurile regionale obișnuite prin numărul opririlor, mult mai puține. În orașele mari se opresc doar la găriile centrale.

Trenurile rapide

Pretutindeni ele se numesc în mod diferit, de cele mai multe ori – pur și simplu Express. De rînd cu aceasta, în majoritatea țărilor Europei Occidentale există o rețea de trenuri accelerate interregionale InterRegio (IR). Toate trenurile de acest gen se opresc doar în orașele mari și medii, pot traversa toată țara, ba chiar și cîteva țări. Salonul poate fi divizat în compartimente



lor noastre, dar varianta cea mai frecventă are șase locuri de dormit, nu patru – cîte trei pe fiecare parte. Locurile pentru călătoria în asemenea vagoane trebuie rezervate din timp și aceasta va costa 10-20 euro (uneori pînă la 25-30) suplimentar la pretul biletului. Schimbarea unui loc cu altul în vagonul cu canapele deja în tren nu se permite. Fiecare vagon are însotitor, el adună biletele și le returnează înainte de sosirea trenului la destinație. În cazul cind trenul traversează frontieră, însotitorul adună și pasapoartele pentru a nu-i mai deranja pe călători în timpul controlului de frontieră.

Toate acestea se referă și la cel de-al treilea tip de vagoane de noapte – de dormit. Vagonul de dormit este marcat cu un pat desenat la ușa de intrare. Ele sunt divizate în dormitoare cu unul și două locuri. Destul de frecvent se practică și cele cu trei locuri. Taxa suplimentară pentru un loc este în medie de 40-60 euro în dormitorul cu două locuri, iar în dormitorul cu un singur loc – pînă la 200 euro. De altfel, dacă în tren există dormitoare cu trei locuri, ele costă aproximativ 25-40 euro. Trenurile nocturne se împart în două subtipuri: **rapide și de dormit**.

(Va urma)