

■ La Magistrala moldovenească ■

■ CONȘTIENTIZÎND SITUAȚIA

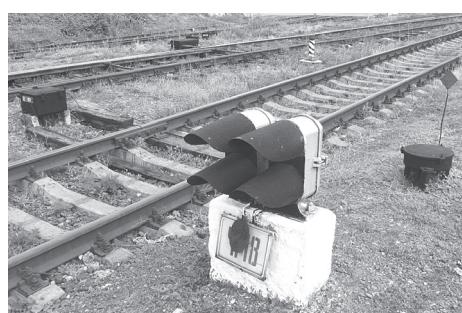
Instalațiile SCB și de comunicație funcționează în regimul stabilit

Colectivul secției Chișinău semnalizare și comunicații, condus de Alexei Bojenko, muncind în condiții complicate ce s-au creat la IS «Calea Ferată din Moldova» din cauza finanțării deficitare în virtutea unor motive de ordin obiectiv, conștientizând importanța primordială a necesității garantării funcționării sigure a instalațiilor SCB și de comunicație, care își nemijlocit de securitatea circulației trenurilor și dirijarea procesului de trafic, în linii generale își îndeplinește destul de bine obligațiunile de serviciu.

Nu s-a admis creșterea numărului răeturilor instalațiilor, în condiții cind practic toate dispozitivele ce funcționează în regim strict, precum instalațiile ALSN și radiocomunicare ale locomotivelor, PONAB, blocurile și releele SCB și altele, au depășit de 3-4 ori termenul stabilit de exploatare.

În plus, au fost diminuate consumurile de exploatare: în baza îmbunătățirii logisticii utilizării mijloacelor de transport auto, cumulării operațiunilor executate s-au economisit 19 mii lei la combustibil, 9 mii lei la energia electrică — grăție folosirii mai eficiente și rationale a utilizărilui electric.

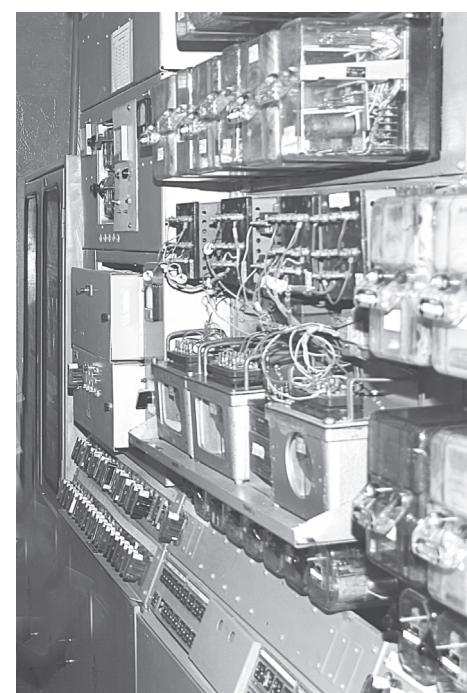
În multe cazuri la repararea utilajului specialiștii secției nr.1 semnalizare și comunicații folosesc detalii la mină și două, ceea ce permite excluderea cheltuielilor pentru procurarea pieselor noi. Actualmente, de rînd cu îngrijirea instalațiilor în funcționare, ei consideră drept sarcină principală realizarea lucrărilor, ce ar spori siguranța funcționării acestora, mai ales în perioada de iarnă care urmează. Pe banii secției s-au procurat și montat trei compresoare



noi, iar altele trei au fost reparate capital și servește la menținerea cablurilor magistrale de comunicație sub presiune excesivă. Au fost înlocuite 57 metri de cablu MKLS defectat, 930 metri de cablu al retelei locale. Au fost reparate 37 mecanisme electrice de acționare a macazurilor.

Se acordă atenția necesară îngrijirii încăperilor tehnice și de serviciu, condițiilor de muncă ale angajaților. În una din clădiri a fost reparată casa scării, s-a făcut ordine pe teritoriu, au fost vopsite boxele de staționare a mijloacelor de transport auto, cele de păstrare a materialelor. Pentru muncitorii Casei comunicărilor din Chișinău s-a procurat un rezervor cu apă potabilă.

— În orice domeniu, — a menționat, în particular, Alexei Bojenko, sef al secției, — și în orice circumstanță succesul îl asigură oamenii. La întreprinderea noastră muncesc mulți specialiști cu experiență, conștinciosi, care contribuie semnificativ la asigurarea stabilității muncii colectivului. E vorba de seful de sector I.Gribinenco, electromecanicii superiori A.Barbăneagră, V.Handojco, V.Capelihu, N.Trifan, V.Solcutan, S.Mindrescu și alții. Cadrele de conducere tinere, dar pline de initiativă, precum V.Borș, sef-adjunct, responsabil de funcționarea instalațiilor SCB al secției, D.Rudoi, sef-adjunct, responsabil de func-



tionarea bună a instalațiilor de comunicație, V.Smuc, inginer-suf, dirijează cu interes activitatea de producție a secției nr.1 semnalizare și comunicații.

Specialiștii subdiviziunilor serviciului semnalizare și comunicații demult sînt considerați elita specialiștilor feroviare. Sî pe bună dreptate. Doar, asigurarea neîntreruptă a funcționării instalațiilor SCB și de comunicație presupune o pregătire teoretică bună a specialiștilor de înaltă calificare. Anume din această categorie fac parte majoritatea angajatilor secției nr.1 semnalizare și comunicații: competență în aspect tehnic, experimentații, mergînd în pas cu timpul.

Liliana NICHIFOROV

Imagine: Iurie KOZLOV

Obiectul griji - podurile și linia de cale ferată

În clădirea fostei secții de bagaje a statiei Soldănești podarii sub conducerea maistrului Dumitru Batiuska din cadrul secției linii nr.5 și-au amenajat un sediu. Aici au fost executate lucrările necesare de reparatie, a fost construită o sobă. De acum încolo oamenii vor avea un loc pentru a-și schimba hainele, a lăua masa, a sta la cald în perioada rece a anului.

Echipa îngrijeste construcțiile ingineresti de pe sector, printre care — podul peste rîul Nistru și unicul tunel existent la calea ferată. Specialiștii sunt experimențați, posedă deprinderi de constructor, dar și de alpinisti, căpătate în procesul de studiu organizat anul trecut.

Gospodăria linii a acelaiași sector Soldănești se află în grija districtului, condus de maistrul-picher Constantin Kuții. Deși există probleme în ce privește aprovizio-



Imagine: Iurie KOZLOV

narea cu traverse pentru rărirea focarelor de putregai, muncitorii mențin punctajul la nivelul cuvenit. Pentru aceasta ei muncesc din răsputeri, verifică zilnic starea linii din subordine și lichidează operativ devierile de la normă depistate.

Vlad DOBROV

ÎN IMAGINE: maistrul-picher Constantin Kuții și maistrul podarilor Dumitru Batiuska

Profesioniștii - la stația liniară

De la stația Unțeni, parte componentă a nodului feroviar de frontieră Ungheni, linii de cale ferată pornesc în trei direcții: spre Ungheni, spre Bălți (prin stația Berestii) și spre Chișinău.

Toate trei au o importanță strategică pentru traficul de marfă și călători, aceasta solicitând acțiuni competente la recepționarea și expedierea trenurilor din partea specialistilor, care să facă serviciul la pupitrul de dirijare. În acest sens lucrurile stau cît se poate de bine, pentru că impiegatii de miscare Natalia Ponomari, Raisa Bostan, Victor



Rotari și Carolina Bolisoi cunosc domeniul de activitate, sunt disciplinați, serioși.

Vlad PAVLOV

ÎN IMAGINE: aproape 22 de ani muncește la magistrală impiegatul de miscare Raisa Bostan, care a absolvit pe timpuri Colegiul tehnic de transport feroviar din Bălți



Responsabili de securitate

Angajații stației Cimișlia sub conducerea șefei întreprinderii Valentina Selemitan desfășoară procesul de asistare a miscării trenurilor și cel de manevră în conformitate cu regulile securității circulației.

Acțiunile competente la panoul de dirijare a postului centralizare electrică se datorează în mare parte instruirilor tehnice, organizate cu scopul perfecționării cunoștințelor și deprinderilor profesionale. Dar și nivelului înalt de disciplină, capacitatea de execuție, caracteristică tuturor specialistilor fără excepție: impiegatii de miscare Nelea Ischimji, Natalia Corlăteanu, Ana Acu-lova, Elena Stănescu, Maria Florea.

Vladimir OSTAPENCO

ÎN IMAGINE: din anul 1974 activează în domeniul transportului feroviar impiegatul de miscare Maria Florea, absolventă a Școlii tehnice feroviare Basarabeasca. Până a veni la stația Cimișlia ea a muncit la alte sectoare ale căii ferate: Abaclia, Basarabeasca, Ciuflești, Zloti.

Imagine: Iurie KOZLOV



Revizia tehnică de la stația Chișinău: securitatea vagoanelor este garantată

Funcționarea stației nodului feroviar din capitală implică direct recepționarea-expedierea și recompunerea trenurilor, de aceea asigurarea securității circulației trebuie să se afle la cel mai înalt nivel. De rînd cu alți participanți ai procesului tehnologic, un rol important în acest sens revine colectivului reviziei tehnice de aici, responsabil de starea tehnică a vagoanelor.

Trenurile, care sosesc la stațile Chișinău-1 și Chișinău-2 din trei direcții, pot fi divizate în două categorii: cele supuse trierii și cele de tranzit. Prințind informația despre sosirea unui tren, impiegatul de mișcare de la postul centralizat de dirijare îl anunță anticipat pe operatorul de vagoane al reviziei tehnice. În curind pe linia de primire se prezintă grupul de muncitori în vestea portocalii, care lucrează în tura respectivă. Ei sunt dotați cu stații radio portative și clocănașe cu mîner lung pentru ciocănirea ansamblurilor și detaliilor controlate. Verificarea stării tehnice a materialului rulant nu este deloc simplă. Orice defecțiune omisă poate avea consecințe serioase, de aceea trebuie să fii foarte atent,

stă în puteri pentru a evita accidentele pe sectorul din subordine.

— Ce aveți a spune despre colectiv?

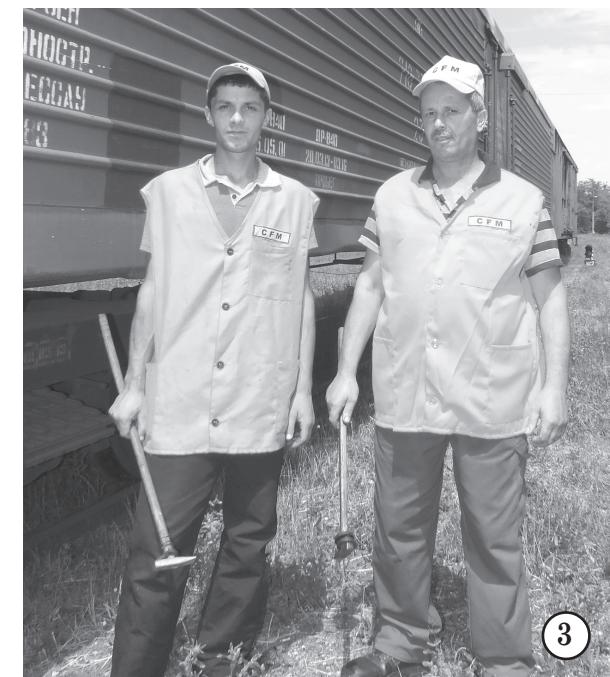
— Lipsa rebutului tehnic demonstrează abordarea calificată a obligațiunilor de serviciu. În cele patru ture (a către cinci angajați fiecare, inclusiv operatorul de vagoane) muncesc cadre cu experiență, disciplină. Printre cei mai dotați se numără revizorii superiori Ghenadie Vacarciuc, Mihail Tihu, Vasile Chiorescu, Vasile Savcenco, revizorul cu vechime de muncă Ion Gangan, revizorii tineri, dar responsabili Petru Arnăut, Gheorghe Bocalu și alții.

Referindu-ne la specificul profesiei de revizor vagoane, în baza instrucțiunilor de serviciu poate fi întocmită o listă lungă a celor ce trebuie să cunoască și să înde-

re, cind este inclus semnalul de acoperire. Am fost martor al situației, cind revizorii de vagoane, întrebându-i pe mecanicii de locomotivă în timpul detasării acoplării de frână dintre locomotivă și primul vagon cum au funcționat frânele pe parcurs, au pornit să verifice vagoanele sosite din ambele părți.

— În procesul de exploatare a vagonului apar defectiuni diferite, — au explicat specialistii. — Unele din ele pot fi lichidate pe loc, și o facem imediat. Însă în cazul cind se constată defecte serioase, scriem cu cretă pe cutia vagonului verdictul: la «tratament».

De astă dată n-a existat nimic grav. Însă aceeași practică îndelungată demonstrează, că printre defectele ce necesită reparatie curentă obligatorie cu



ri, din cea de-a doua — doi. Numărul de angajați depinde de volumul de muncă real.

Procesul de revizie se termină în felul următor. Revizorul vagoane superior de tură face notă respectivă în lista vagoanelor. În continuare îl informează pe operatorul de vagoane și acesta întrerupe semnalul de acoperire, raportează dispecerului de manevre precum că garnitura este pregătită pentru descompunere la «cocoasa» ori impiegatului de mișcare despre aceea, că trenul de tranzit își poate continua drumul.

N-ar fi corect dacă nu mă referi la condițiile habituale ale revizorilor de vagoane. În blocul cu două etaje de la marginea zonei de manevre, pe care-l ocupă acestea, multe lucrări au fost efectuate de ei însăși: repararea și dotarea cu cele necesare a camerelor de duș, camerelor de odihnă și de prinz, a vestiarilor. Vizitând în timpul reviziilor cu comisia diferei sectoare ale magistralei și comparându-le, ceea ce se vede aici, în primul rînd ordinea exemplară, te face să te gîndești involuntar: așa ceva nu există nicăieri! Îmbinarea uimitoare a spiritului practic și aspectului estetic constituie un exemplu viu, cum se poate renunța o dată și pentru totdeauna la încăperile afumate, murdare, care mai pot fi văzute destul de frecvent la stațiile nodurilor feroviare și pe liniile curente.

Mai există ceva demn de a fi remarcat: vagonarii de la stația nodului feroviar al capitalei sunt inițiatorii implementării la magistrala noastră a sistemelor alternative de încălzire cu raze infraroșii. Montarea aparatului respectiv în blocul administrativ-habitual a permis să se renunte la serviciile centralei termice municipale, dar și asigură micșorarea de două ori a cheltuielilor în perioada rece a anului.

Vladimir DOBREANSCHI

IN IMAGINI:

1. Operatorul de vagoane al reviziei tehnice Svetlana Bejan, absolventă a Colegiului de transport feroviar din Odessa

2. Anatolie Ganibani (la stînga) și Vasile Galoi, lăcătuși-reparatori de categoria IV-a

3. Vasile Savcenco, revizor superior (la dreapta), muncește cot la cot cu feciorul său Petru

4. Foisorul de odihnă în pauze și zona de reparatie curentă cu detasare

Imagini: Iurie KOZLOV



dacă oferă garanția deplasării sigure a vagonului mai departe. E vorba de o vîgilență deosebită, îmbinată cu profesionalism, cunoastere la perfecție a construcției vagoanelor de diverse tipuri, ce reprezintă nu doar niste depozite pe roți, ci mecanisme complicate.

— Sectorul nostru de muncă este unul din cele mai responsabile, — declară Alexei Cusnarenco, care conduce colectivul reviziei tehnice. — În actuala stare a fluxului de încărcături noi primim în fiecare tură două marfare și expediem la fel două ori chiar mai multe garnituri cu marfă. În plus, verificăm și starea tehnică a trenurilor de călători, care pornesc din gara capitalei. Exigențele vizavi de îngrijirile tehnice efectuate sunt sporite. O mare parte a vagoanelor exploatație, atât cele de marfă, cât și de călători, sunt vechi, multe din ele depășesc termenul de exploatare stabilit de uzină, de aceea există riscul suplimentar al defectării spontane a detaliilor și ansamblurilor pe parcurs. Această situație este inadmisibilă. Angajații noștri fac tot ce le

plinescă acesta. Dar instrucțiunile ca atare nu vor fi de mare folos, dacă execuțarea lor nu se va baza pe o intuiție sănătoasă în procesul depistării defectiunilor tehnice posibile. Multe din acestea sunt camuflate și pot fi descoperite doar în baza unor semnalamente abia perceptibile. Deseori suntem martori șefilor următorului tablou: pe linia din stație sosesc trenul, iar revizorii de vagoane află în spațiile dintre linii petrec cu privirea vagoanele în mers. S-ar părea că aceștea pur și simplu așteaptă ca trenul să se opreasca. Dar nu e asa. Ascultând atent ritmul mișcării, specialistii sesizează chiar și cele mai mici sunete străine. Practica de muncă demonstrează, că mai bine de două treimi din defecte se depistă anume din mers, la auz: existența locurilor plane în bandajele rotilor, cutia de unoare în proces de deteriorare, blocare a osiei montate, supraîncălzirea osiei etc.

O examinare tehnică mai minuțioasă are loc deja în timpul stationării trenului pe linia specializată de primire-expedie-

detașare este, de exemplu, ruperea spiralei dispozitivului de absorbție a mecanismului de autocuplare. Ceea ce trădează un asemenea defect este luciu metalic pe suprafetele inferioară și laterală ale cozii cuplei automate, pe fisă inferioară a bribei de tractiune. Prezintă pericol fisurile detaliilor turnate ale boghiului. Surprize neplăcute poate oferi starea părții pneumatice, a cutiei de unoare, mecanismului de frânare, a construcției, ce transmită încărcătura pe șasiul vagonului.

Reparația curentă cu detasare se efectuează pe linia specializată a reviziei tehnice, unde sunt aduse vagoanele «bolnave». Zona de reparări este dotată cu macara, alte dispozitive, cu ajutorul cărora sunt ridicate și mutate greutățile, se execută lucrări de sudare, de schimbare a osilor montate. Tot aici se pregătesc de încărcare vagoanele pentru numerosii agenți economici, care recurg la serviciile stației nodului feroviar Chișinău. Echipele turelor sunt conduse de Emil Chirica și Vasile Galoi. Din prima fac parte trei lăcătuși-reparato-



Prima promoție a UTM – la filialele căii ferate

Zecă absolvenți ai Universității Tehnice a Moldovei (UTM) au susținut cu succes în acest an teza de licență și au obținut specialitatea de inginer în exploatarea tehnică a materialului rulant. Președinte al Comisiei de stat pentru sustinerea tezei de licență de către studentii UTM a fost Serghei TOMSA, vicedirector general, responsabil de infrastructură și tractiune la IS «Calea Ferată din Moldova». Specialist cu autoritate în domeniul transportului feroviar, dinsul a remarcat nivelul bun de pregătire al viitorilor ingineri în exploatarea tehnică a materialului rulant și a trasat prioritățile de viitor în procesul pregătirii specialistilor pentru magistrala de fier a Moldovei, specificind, că CFM este un veritabil laborator pentru UTM.

Deși confirmare a celor spuse a devenit recenta stagiere de două luni a studentilor din anii II și III, facultatea «Inginerie mecanică, industrială și transporturi», specialitatea «Ingineria și tehnologia transportului feroviar», la depoul de locomotive din capitală. Acești studenți au avut fericita ocazie de a participa la festivitatea solemnă cu ocazia primei promotii de specialiști în domeniul transportului feroviar a Universității Tehnice a Moldovei.

Absolvenții UTM își vor continua studiile în domeniul în cadrul unui masterat la Universitatea Tehnică «Gheorghe Asachi» din Iași, cu care instituția de la noi are semnat un acord de colaborare privind pregătirea specialistilor de profil. La admiterea-2016 se preconizează instituirea masteratului în domeniul feroviar și la UTM cu suportul Universității Tehnice «Gheorghe Asachi» din Iași.

În preajma Zilei feroviarului săse absolvenți ai UTM au completat rîndurile marii familii de feroviari a IS «Calea Ferată din Moldova». Tinerii ingineri în exploatarea tehnică a materialului rulant au fost angajați la muncă la depourile de locomotive, remizele vagoane, la reviziile tehnice și stațiile de triere.

Mentionând colaborarea rodnică și strânsă între UTM și CFM, seful programului «Ingineria vehicolelor auto și feroviare» a departamentului transporturi, doctor în științe tehnice, conferențiar universitar Ilie Manole, a reiterat:

— În legătură cu desfășurarea reușită a stagierii practice a studentilor UTM la



întreprinderile CFM și cu ocazia jubileului de 40 de ani de la demararea procesului de pregătire a inginerilor în transporturi, în cadrul departamentului transporturi, Universitatea Tehnică a Moldovei le-a înmînat Diplome de onoare lui Serghei Tomșa, vicedirector general al IS «Calea Ferată din Moldova», responsabil de infrastructură și tractiune; Nicolae Bută, șef al depoului de locomotive din capitală; Serghei Kotelnik, șef al remizei vagoane de pasageri Chișinău.

IN IMAGINE:
Serghei Tomșa, vicedirector general al IS «Calea Ferată din Moldova», responsabil de infrastructură și tractiune, adresează un cuvînt de încurajare către absolvenții UTM înaintea sustinării tezelor de licență la specialitatea «Ingineria și tehnologia transportului feroviar» — prima promoție

Fotografie din arhiva UTM



■ ATENȚIE: CANICUCA!

Arsită pe linia de cale ferată

Pe arșița verii te simți neconfortabil chiar și în încăpere. Ce mai zic atunci oamenii, care munesc fizic din greu în aer liber ori în cabina locomotivei, corpul metalic al căreia se încălzește la soare extrem de repede mai ales în timpul opririlor la stații! Principalul pericol tine de situația, că în condițiile temperaturilor ridicate organismul uman pierde o cantitate mare de lichid. Deja la pierderea unui litru de lichid, bunăoară, se acutizează setea, a doi litri — scade capacitatea mintală, a trei litri — apar amețeli și sunt posibile atacuri de cord. De aceea are o mare importanță respectarea regimului potabil corect.

Inăși natura existenței umane demonstrează, că cea mai ideală băutură pentru a potoli setea este apa obișnuită. Nimic de mirare, dacă ne amintim, că organismul uman este format în proporție de 65-70 la sută anume din apă. Pentru o mai bună asimilare a apei de către organism medicii recomandă a adăuga în ea sucul unui sfert de lămăie, un pic de sare ori o lingurită de zahăr.

Cit privește feroviarii, aceștia trebuie să stie, că apa multor fintini situate la stații ori de-a lungul liniilor de cale ferată au apă impurificată, de aceea nu poate fi consumată. Aprovizionarea cu apă potabilă urmează să se facă doar din surse verificate și recomandate de specialiști serviciului medical preventivă. Este considerată calitativă apa de izvor, dacă aceasta provine din straturile de pămînt situate departe de gunoaisti, depozite cu substanțe chimice și produse petroliere, gospodării animale.

Este util ceaiul slab concentrat cu puțin zahăr, în special cel verde. De remarcat, că ceaiul fierbinte potoleste setea mai bine decât cel rece.

În cazul transpirației intense, ceea ce se întâmplă de obicei atunci, cind omul muncește fizic din greu pe timp de arșiță, împreună cu apa organismul pierde multe

minerale și săruri. Echilibrul acestora poate fi restabilit consumând apă minerală alcalină — slab gazată ori negazată. Îar lăptele acru, iaurturile și cvasul natural (preferabil preparate în condiții casnice) stimulează refacerea microflorei intestinale.

Cit privește apa dulce gazată, ea nu aduce nici un folos. Consumarea acesteia doar amplifică setea.

Pe arșiță nu se recomandă consumarea băuturilor reci, deoarece organismul obișnuit cu temperatura înaltă a mediului ambiant este slab protejat contra frigului și, deci, poate răci usor. Este inadmisibil de asemenea surplusul de lichid în organism. Consumul excesiv de apă sporește solicitarea organelor interne, în special a inimii și rinichilor.

Vladimir OSTAPENCO

IN IMAGINI:

1. Izvorul, ce curge din dealul acoperit cu pădure din preajma stației Venejeni, demult i s-a dus vestea prin imprejurimi de sură de apă curată

2. Desi arată frumos, fintina de la stația Mărculești nu poate potoli setea celor afectați de ea. O tăblă fixată alături atenționează, că apa ei poate fi utilizată doar în scopuri tehnice

Imagini: Iurie KOZLOV



nău; Valeriu Sanuhin, lăcătuș de categoria A-V-a pentru repararea materialului rulant, decorat cu medalia «Meritul Civic»; și lui Iurie Preguza, inginer-șef al depoului de locomotive nr.1.

Universitatea Tehnică a Moldovei menține relații strânse și roducă de colaborare nu doar cu IS «CFM», pentru care a devenit forjerie de cadre, dar și cu instituțiile universitare de profil din România, Rostov-pe-Don, Ucraina (IITF din Dnepropetrovsk). Profesorii de la UTM sunt conviniți, că cei mai buni studenți ai acestei instituții de învățămînt devin tinerii ce provin din familiile de feroviari, dinastii feroviare. Părinții le altoiesc din copilărie atașamentul față de calea ferată. De aceea ei și devin cei mai buni specialiști.

Liliana NICHIFOROV

Pentru unii – artă, pentru alții... – durere de cap

Desenind cu ochiul diferite imagini pe peretii pesterilor în pauzele dintre vinătorile de maimuți, predecesorii nostri din vremurile străvechi n-au presupus niciodată, probabil, că peste mii de ani cineva le va urma exemplul. Anume din domeniul arheologiei provine termenul «graffiti», atât de popular astăzi în mediul adolescentilor – imagine, desen, inscripție, zgâriate ori desenate cu vopsea pe perete.

Nu există nici o îndoială, că ele conțin un potențial semnificativ pentru exprimarea esenței creative a omului. Altceva trezește neliniște: după ce progresul tehnic ne-a oferit markere și baloane cu vopsea pulverizantă, unul din noile tipuri de graffiti – spre-art – a devenit o adevarată epidemie, care are multe în comun cu distrugerea intenționată a bunurilor și cu vandalismul.

Talentele stradale aleg cele mai diferențiate obiecte pentru a-și exprima fanteziile: pereti blocurilor cu multe etaje, garduri, caroseriile mașinilor și vagoanelor.

Din păcate, și calea ferată se confruntă cu un asemenea gen de «creație». Parcurgind cu trenul sectorul dintre stațiile Vîsterniceni și Chișinău, ai ocazia să admiră prin geamul vagonului un perete din beton zugrăvit în lung și-n lat cu diferite desene. O adevărată galerie în aer liber. Rodul «creației» adeptilor spre-artei sunt vizibile și la gara stației liniare Cornești. Va trece mult timp, foarte mult timp, din cauza lipsei finanțelor, pînă cînd vor fi înălăturate inscripțiile și desenele oribile pe coloanele terasei pentru călători.

Trebue să recunoaștem: există și mulți tineri talentati printre cei ce vandalizează în acest mod peretii. Numai că ar fi bine să-și materializeze creația cumva legal, fără a dăuna aspectului construcțiilor și mijloacelor tehnice.

Vlad DOBROV

Colectivul serviciului linii al IS «CFM» este profund îndurerat în legătură cu decesul subit al șefului-interimar al secției linii Basarabeasca, Feroviarului de onoare

Ivan TKACENKO

și exprimă sincere condoleante rudelor și persoanelor apropiate ale defunctului.

Colectivul Trenului poduri nr.1 Bender este îndurerat de moartea prematură a șefului-interimar al secției linii Basarabeasca

Ivan TKACENKO

și exprimă condoleante rudelor și prietenilor decedatului.

Colectivul nodului feroviar Basarabeasca este profund îndurerat de moartea subită a șefului-interimar al secției linii

Ivan TKACENKO

și exprimă sincere condoleante familiiei și rudelor.

Colectivul sectiei linii Basarabeasca este profund îndurerat de moartea prematură a șefului-interimar al secției linii Basarabeasca

Ivan TKACENKO

El a condus cele mai complicate sectoare de producție și munca sa a fost apreciată după merit: Ivan Tkacenko este decorat cu insigna «Feroviar de onoare», cu medalia «Meritul Civic». Secția linii și Calea Ferată a Moldovei a pierdut un profesionist cu literă mare.

Amintirea sa luminoasă vă trăiește în inimile noastre.



FELICITĂRI!

Administrația IS «Calea Ferată din Moldova» adreseză cordiale felicitări cu ocazia zilelor de nastere **Alinei DIACENCO**, director al Directiei strategii și relații internaționale a IS «CFM»; lui **Alexandru BARCARI**, sef al Centrului de medicină a muncii al IS «CFM»; **Constantin PAVLOV**, sef-adjunct al serviciului călători al IS «CFM», dorindu-le idei profesioniste inovațioare, succese în domeniul de activitate, fericire, sănătate și prosperitate.

Colectivul secretariatului IS «Calea Ferată din Moldova» o felicită cordial cu ocazia JUBILEULUI pe **Tatiana PRISECARI**, inspector superior în cadrul secretariatului.

Un îngeraș să te păzească,
O-mbrătisare să te încâlzească,
Un zimbet să te facă fericită,
O inimă să te facă iubită.
Mulți ani norociș!

Colectivul secretariatului IS «Calea Ferată din Moldova» adreseză cordiale felicitări de ziua nașterii **Svetlanei CERES**, expeditor superior al serviciului expediere poștală, care este angajată la calea ferată de 25 de ani.

Să ai în suflet vesnic primăvara
Si fericirea să-ti suridă-n prag,
Să nu stii niciodată ce-i tristetea
Si îngă tine s-ai tot ce îți-i drag.
Covor detrandafiri să tî

se-astearnă-n cale,
Si orice deal să tî se pară vale,
Să treci cu ușurință peste toate,
La tot ce-i greu să spui: «Se poate!»

Administrația și comitetul sindical ale secției linii Basarabeasca vine cu felicitări cordiale de ziua nașterii către dispecerul secției **Ludmila NEVESENKO**.

Ca un bobocel de floare
Să trăești în sărbătoare,
Ca o floare înflorită
Să te simți mereu iubită,
Ca un fir de iarbă fină
Să fii scăldată-n lumină,
Ca o gingeșă-ohideie
Să rămîn mereu femeie!

Din secția linii Basarabeasca administrația și comitetul sindical transmit un mesaj de felicitare cu prilejul zilei de nastere dispecerului **Irina DERENJI**, dorindu-i:

Să calci mereu pe trandafiri și flori
nemuritoare,
Să ai oricind priviri ca razele de soare,
Să ai o viață ca-n povestii cu vise
implinite,
Să dărui celor dragi doar clipe fericite!

Colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică și comitetul sindical ale întreprinderii adreseză cordiale felicitări cu ocazia zilelor de nastere lui **Nicolae IACOVENCO**, sofer-electromotor la sectorul energetic Chișinău, și **Lidie DUMANKEVICI**, zugrav.

Mulți ani cu sănătate,
Să vă dea Domnul tot ce dorîți:
Zile senine și fericire,
Si mulți ani să trăiți!

Administrația și comitetul sindical de secție de la statia Comrat vin cu felicitări de JUBILEU către **Tatiana COMAN** și de ziua nașterii — către **Irina ZUBCU**.

S-aveti în față zile însozite,
Si înapoi să nu priviți cu dor,

Să fie viață plină de momente fericite,
De sănătate, de-mplinire și amor!

* * *

Zilele acestea seful sectorului energetic Basarabeasca **Victor ZAJIRENCO** împlinesc 55 de ani. Colectivul și administrația secției Basarabeasca alimentare cu energie electrică îl felicită cu această ocazie și-i dorește numai bine.

Să fii curajos, puternic, iubit,
Cu multe-mpliniri și noroc în toate,
Să ai viitor luminos, fericit,
Cu dragoste, pace, succes, sănătate!

* * *

Administrația și comitetul sindical de la remiza vagoane Bălți vin cu felicitări de ziua nașterii către contabilul-suflet **Olga BOTNARI**, lăcătușul pentru repararea materialului rulant **Roman BELOUSOV**, lăcătușul-electrician **Valentin JUMIGA**.

Cită ani — atîtea bucurii în viață,
Cită ani — atîtea mii de clipe
cu dulceata,
Si tot atîtea miisoare-n buzunare,
Mulți ani din suflet și mult soare!

* * *

Administrația și comitetul sindical de la remiza vagoane frigorifere Basarabeasca adreseză felicitări angajaților întreprinderii cu ocazia împlinirii unor frumosase vîrstă: 30 de ani — **Alexandru DIKII**, lăcătuș-instalator; **Iulia CASIAN**, tehnician; 45 de ani — **Mariana ARTIUKINA**, tencui-toare; 60 de ani — **Tudor TURUTEA**, operator la cazangerie.

Vă dorim să aveți de toate,
Să trăiti nestingheriți,
Să aveți multă sănătate,
Să fiți vesnič fericiti.
Îngerii să vă vegheze
Viața pe care-o trăiti,
Mintea să vă lumineze
Întru mulți ani fericiti!

* * *

Colectivul statiei Sipoteni adreseză cele mai cordiale felicitări de ziua nașterii colegiei **Natalia BÎNZARU**, casieră de bilete la statie, și se bucură împreună cu ea de realizările sale.

Vise, planuri împlinite,
Mulți ani de acu-naiente,
S-a-i parte de fericire,
Sănătate și iubire,
De tot ce-i mai bun pe lume.
De la noi — doar gînduri bune!

* * *

Consiliul veteranilor nodului feroviar Bălți o felicită pe **Alla STAKANOVA**, secretară a consiliului, cu ocazia JUBILEULUI de 80 de ani.

— Vă dorim sănătate, entuziasm și energie nesecată în activitatea domeniului public, un cer pasnic de asupra capului, cit mai mult optimism!

* * *

Comitetul sindical de la statia Chișinău adreseză cele mai cordiale felicitări cu ocazia JUBILEULUI șefei biroului marfă **Liu-bovi OPARINA**.

Astăzi este ziua-n care
Te-ai născut pe-acest pămînt
Ca un inger, ca o floare,
Veselă și zîmbitoare,
Din al firii legămint.
Fie-ți viața o povară
Încărcată cu noroc,
Fie lungă și usoară,
Să nu stea nicicînd pe loc.
Mult succes și voie bună,
Mulți amici, puțini dușmani,
Si cu toții împreună —
Bucurie și mulți ani!

* * *

Colectivul statiei Ciadîr-Lunga îi felicită cu ocazia zilelor de nastere pe **N.COR-SUNOVA**, șefă a statiei, **E.RITOVĂ**, implegat de miscare, **E.MARINOVA**, receptioner.

Mulți ani cu sănătate,
Să aveti bîrsug în toate,
Bucuri și împlinire,
Viață bună, fericire!

* * *

Colectivul statiei Comrat vin cu felicitări de JUBILEU către **Tatiana COMAN** și de ziua nașterii — către **Irina ZUBCU**.

S-aveti în față zile însozite,
Si înapoi să nu priviți cu dor,

UNIVERSITATEA TEHNICĂ A MOLDOVEI



Studii superioare în transportul feroviar la UTM

Stimați absolvenți ai liceelor și colegiilor!

Dezvoltarea vertiginoasă a transportului feroviar cere ingineri de înaltă calificare. Dumneavoastră aveți șansa de a deveni inginer licențiat în transportul feroviar.

Universitatea Tehnică a Moldovei în perioada **20–28 iulie 2015 și 03–08 august 2015** (suplimentar) organizează admiterea la studii superioare de licență la specialitatea **«INGINERIA ȘI TEHNOLOGIA TRANSPORTULUI FEROVIAR»**.

Programul de admitere:

- studii de zi (4 ani): total — 25; buget de stat — 10; prin contract — 15;
- studii cu frecvență redusă (5 ani): total — 25; prin contract — 25.

Mărimea contractului de studii este:

- studii de zi — 8000 lei/an;
- studii cu frecvență redusă — 4800 lei/an.

Universitatea Tehnică a Moldovei (UTM) — universitate de stat, de prestigiu international incontestabil pregătește de 50 de ani ingineri calificați pentru economia națională.

Pe parcursul studiilor studenții universității sunt asigurați cu cămine moderne, susținuți cu burse de stat și sociale.

Vă așteptăm la UTM! Nu ratati șansa!

COMISIA DE ADMITERE A UTM

Care sunt regulile în Europa?

E BINE SĂ ȘTIȚI

(Sfîrșit. Începutul în nr.28)

Trenurile de dormit

Se impun de regulă printr-un nivel de confort mai înalt, dar și prin aceea că circulă numai de cu seară pînă dimineață și niciodată ziua. Trenul de dormit face două serii de opriri: seara și dimineață. Seară are loc numai imbarcare, dimineață — numai debarcare pasagerilor. Alte feluri de bilete pur și simplu nu se vînd. Noaptea, de pe la miezul nopții pînă pe la orele cinci-sase dimineață nimănui nu ieșe și nu intră în trenul de dormit. Aceasta se face cu scopul de a nu-i deranja pe călătorii care dorm. Toate stationările operate în interval de timp respectiv poartă caracter tehnic. În componenta trenului de dormit există întotdeauna vagoane de dormit cu compartimente pentru 1-3 persoane, dar vagoane cu canapele ori locuri de seuz ar putea să nu fie. De altfel, în majoritatea trenurilor există totuși toate tipurile de vagoane nocturne. În vagoanele de dormit de clasa întâia costul biletului include și dejunul.



este pur și simplu divizat pe părți, ori face schimb de vagoane cu alte trenuri.

Sistemul de marcate

Există o serie de marcate, comune pentru toate tările. De exemplu, imaginea unui pat înseamnă că trenul are în compoziție să vagoane de dormit, canapeaua semnifică vagoanele cu canapea, cutiul și furculita — vagonul-restaurant, ceașca ori paharul cu picior — bufetul. Două ciocănase încrucisate — trenul circulă doar în zilele de muncă, o cruce încrucișată — în zilele de odihnă. Litera R este doară a posibilității de rezervare a locurilor, R într-un patrat — rezervarea în trenul respectiv este obligatorie. Cifrele, însă, ar putea să însemne orice: clasa vagoanelor, zilele săptămînii și multe altele.

Servicii

Hamalii la găriile europene sunt un fenomen rarism. În majoritatea tărilor acesta pur și simplu lipsesc, la fel ca și cărucioarele de bagaje. Ce-i drept, serviciile de transportare a bagajelor pot fi comandate, iar scările deseori sunt dotate cu transportoare de bagaje. Există și lifuri la platforme. Camere de păstrare a bagajelor, din contra, sunt practic la orice stație mare și medie.