

Felicitări cu ocazia sărbătorii, dragi feroviarilor!

FEROVIARII MOLDOVEI

CFM EDIȚIE SPECIALĂ 31 iulie 2015



Principalul – a fi în pas cu timpul

Stimați oameni ai muncii și veterani ai Căii Ferate din Moldova!

Vă adresăm cele mai cordiale felicitări cu ocazia sărbătorii profesionale! Cuvintele noastre de recunoștință tuturor feroviarilor pentru muncă plină de abnegație, responsabilitate, conștiinciozitate și profesionalism.

Multă recunoștință în special veteranilor transportului feroviar – celor ce au pus temelia tradițiilor glorioase, urmate astăzi de generația tină de angajați ai magistralei de fier.

Vă dorim tuturor multă sănătate, fericire, bunăstare în familii, succese de muncă în continuare. Felicitări cu ocazia sărbătorii – Ziua feroviarului!

Vladimir CEBOTARI,
director general al ÎS «Calea Ferată din Moldova»

Ion ZAPOROJAN,
președinte al Federației sindicatului feroviarilor din Moldova

CFM:

în armonia glasului roților de tren spre Ziua feroviarului



Interviu cu Vladimir CEBOTARI,
director general al ÎS «Calea Ferată din Moldova»

Evident este, că linia de cale ferată poate fi considerată «vie» atâta timp cât pe ea circulă trenurile... În acest sens Calea Ferată a Moldovei parcurge o perioadă complicată. Trenurile – de marfă și călători – mai circulă, dar volumul de trafic nu îndreptățește așteptările feroviarilor. N-ar strica să fie încărcate și transportate mai multe mărfuri, să se vândă mai multe bilete de călătorie, astfel încât banii cîștigați să fie suficienți și pentru îngrijirea și dezvoltarea infrastructurii, și pentru achitarea salariilor angajaților. În pragul sărbătorii noastre profesionale Vladimir CEBOTARI, director general al ÎS «Calea Ferată din Moldova», și-a împărtășit opiniile vis-a-vis de problemele din interiorul domeniului.

În ce măsură astăzi Calea Ferată a Moldovei corespunde necesităților economiei Moldovei la etapa actuală?

— Nu e secret, că de foarte mult timp transportul feroviar de la noi necesită renovare tehnică și tehnologică rapidă. Cît de trist n-ar fi, dar trebuie să recunoaștem, că în acest sens avem restanțe foarte serioase față de realitățile zilei de azi. Strategia dezvoltării domeniului feroviar al Moldovei stabilește sarcinile-cheie, soluționarea cărora are la bază ideologia «exploziei» inovationale. În calitatea mea de viceministru al Transporturilor și Infrastructurii drumurilor al RM m-am ocupat de munca pregătitoare în această direcție, fiind convins că dezvoltarea inovatională, înzestrarea tehnică și modernizarea vor permite domeniului feroviar să asigure competitivitatea respectivă transportului feroviar din Moldova.

Obiectivul în domeniu fiind stabilit, a fost prezentat proiectul, ori mai bine-zis, strategia restructurizării transportului feroviar, coordonată cu partenerii și structuri-

le financiare externe și argumentată în cadrul Comitetului interministerial pentru planificarea strategică.

Domnule director general, dumneavoastră vă aflați la cirna Căii Ferate a Moldovei de patru luni. Ce ați reușit să realizați?

— Am reușit să stopăm tendința de creștere a diferenței dintre cheltuieli și venituri. Pînă mai ieri ea constituia peste 30 milioane lei. La ora actuală cifra respectivă este de trei milioane lei. Cu vreo 20 milioane lei s-au redus datoriile pentru combustibil. Riscul intreruperii circulației pe calea ferată din cauza lipsei combustibilului a existat de mai multe ori. Dar am reușit să rezolvăm problema dată.

În această ordine de idei bine ar fi să comentați scumpirea билетelor de călătorie pentru trenurile moldovenești. Nu există riscul de a pierde călătorii?

— Călătorul poate considera această acțiune una nepopulară. Însă a fost un pas bine chibzuit, dictat de anumite circumstanțe. În anul 2014, bunăoară, la capitolul trafic de călători calea ferată a înregistrat pierderi de circa 160 milioane lei. O companie serioasă nu poate admite asemenea situație economică. Investițiile în dezvoltarea rețelei feroviare trebuie să urmărească scopul aplicării unor prețuri competitive pentru toți utilizatorii serviciilor oferite de calea ferată. Aceasta constituie temelia creșterii și dezvoltării pieții traficului de marfă și călători. E cazul să depășim timpul, cînd unicele investiții la calea ferată erau folosite pentru a «cirpi găurile».

Nu e vorba doar de majorarea prețurilor pentru serviciile oferite, ci și de o nouă politică în domeniul deservirii călătorilor. Foarte curînd vor fi lansate pe linii trenurile diesel modernizate, va fi stabilit un orar nou al circulației, care va ține cont de doleanțele pasagerilor și de gradul de solicitare al curselor. Va fi oferită posibilitatea procurării билетelor de călătorie electronice și în regim online. Pasagerul va putea cumpăra bilet de pe telefonul mobil,

de la orice terminal kiwi. Mai avem o surpriză, care rămîne pentru viitoarea campanie de publicitate.

Repunerea în circulație a trenurilor diesel modernizate este într-adevăr o veste bună pentru pasagerii noștri, nu prea răsfățați cu servicii de calitate și confort. Ar fi bine să aibă și o viteză de deplasare pe măsură...

— Pentru anul 2016 se preconizează atingerea unor rezultate palpabile în acest sens și anularea maximă a limitei de viteză pe sectoarele nefavorabile. Sint sigur că pasagerii, văzînd eforturile noastre, vor prefera tot mai frecvent să călătorească cu trenul.

CFM face pregătiri pentru realizarea unei serii de proiecte investiționale europene. Unul din ele ține de multășteptata renovare a infrastructurii magistralei.

— Indiscutabil acest pas va face să crească randamentul procesului de trafic și atractivitatea sa, va mări fluxul de mărfuri la calea ferată. În toamnă vor demara licitațiile internaționale conform planurilor de achiziție a 10 locomotive magistrale noi, elaborate în comun cu BERD. Cît privește vagoanele de pasageri, nu dispunem de posibilități pentru a procura vagoane moderne, de aceea vom încerca și în continuare, reeșînd din posibilitățile reale, să păstrăm ceea ce avem.

În cadrul acestei discuții prilejuite de un eveniment festiv – Ziua feroviarului, n-ar fi cazul să vorbim despre problemele din activitatea transportului feroviar. Dar o întrebare nu poate fi ocolită: cînd va începe să cedeze pozițiile criza economicofinanciară, din cauza căreia deja 60 de zile feroviarilor nu-și primesc salariile?..

— Chestiunea e foarte complicată, fiind în mare parte o consecință a politicii nu prea chibzuite de dezvoltare și gestionare a CFM. Reducerea restanțelor acumulate nu se va putea face rapid. Ea depinde de volumul de trafic și realizare a serviciilor căii ferate. De remarcă, că actualele nece-

sități de trafic depășesc posibilitățile tehnice ale magistralei. Multe procese la CFM depind de munca fizică, ceea ce nu corespunde spiritului și ritmului zilei de azi. Cu asemenea povară este imposibil a asigura rapiditate, eficiență și competitivitate. Problema lichidării restanțelor salariale este monitorizată în permanență. Vom atinge plata în termen a salariilor odată cu implementarea unei complexități de acțiuni, inclusiv automatizarea unor procese (începînd cu octombrie 2015) și raționalizarea unui șir de costuri, care vor genera economii considerabile în doar 5 ani. Cred, că în dependență de ritmul de implementare a acestei complexități de acțiuni, într-o perspectivă a lunii decembrie 2015 – ianuarie 2016 putem ajunge în situația de plată a salariilor la zi.

Dle director general, în preajma sărbătorii profesionale Calea Ferată a Moldovei a anunțat o nouă strategie comunicativă, a schimbat culoarea corporativă și logotipul, demarînd rebranding-ul. Care este subtextul acestor acțiuni?

— Tot ce se face este cît se poate de transparent. Sarcinile pe care le are CFM, pozițiile economice, pe care intenționează să le ocupe pe piața serviciilor de transport, impun necesitatea renovării brandului. Ca și oricare altă afacere serioasă, calea ferată trebuie să corespundă tuturor cerințelor moderne, să se îngrijească nu doar de calitatea produsului – serviciile de transportare a mărfurilor și pasagerilor, ci și de calitatea stilului propriu, de firmă. Asta-i legea marketing-ului.

Ce le doriți angajaților Căii Ferate a Moldovei?

— Cu ocazia Zilei feroviarului felicit toți colaboratorii și veteranii CFM, pe toți cei ce contribuie la dezvoltarea căii ferate, garantează siguranța și accesibilitatea acestui tip de transport. Le doresc multă sănătate, bunăstare și... drum bun!

A dialogat
Irina KRAEVSKAIA



Serghei TOMȘA,
 vicedirector general al ÎS «CFM»,
 responsabil de infrastructură și tracțiune

Foarte repede, la fel ca un tren rapid, a trecut prima jumătate a anului 2015. Nici n-am băgat de seamă cind ne-am pomenit în prag cu principala sărbătoare profesională a anagajaților căii ferate — Ziua feroviarului.

O perioadă foarte dificilă parcurge în prezent domeniul transportului feroviar al Moldovei. În condițiile crizei economice și bugetului deficitar nu ne rămâne decît să strîngem tot mai mult cureaua. În același timp, vremurile grele sînt un stimulent mobilizator de a analiza situația, a găsi rezerve, a conștientiza situația și acțiunile neeficiente, propunînd în schimb alte abordări și strategii inovative.

Vis-a-vis de infrastructură, obiectivul principal la ziua de azi este asigurarea securității circulației trenurilor pe toate direcțiile. O altă sarcină importantă este păstrarea materialului rulant, care la ora actuală funcționează cu un termen de exploatare expirat. Totuși, el trebuie menținut în stare funcțională. E vorba de materialul rulant de tracțiune, stocul de vagoane, mașinile grele pentru executarea lucrărilor pe linie, mijloacele de transport și toate celelalte, legate de asigurarea securității circulației trenurilor.

Pentru anul curent au existat planuri mari privind reparația capitală, reparația medie și cu ridicare a liniilor, însă din cauza situației economice precare deocamdată nu este posibilă realizarea lor integrală. Apropo, cu aceleași dificultăți se confruntă și colegii noștri feroviar din statele participante la Consiliul de transport feroviar. Se înregistrează o serioasă scădere a volumului traficului de marfă și călători, care s-a răsfrînt la rîndul său asupra activității economice a întreprinderii noastre.

Totuși, picherii, comunicaționiștii, energeticienii, mișcăriștii, locomotivarii, vagonarii, în pofida deficitului acut de materiale, piese de schimb, dar și de cadre, reușesc să facă față situației. Șefii întreprinderilor, cadrele de conducere din veriga medie și inferioară fac tot ce le stă în puteri pentru a asigura securitatea circulației trenurilor și a menține controlul asupra situației.

Probleme foarte serioase au apărut în luna iulie din cauza temperaturilor înalte și a arșitei. Au fost întreprinse acțiuni suplimentare pentru monitorizarea suprastructurii liniei. Administrația serviciului liniei, șefii secțiilor liniei, cadrele din veriga medie organizează verificări și revizii suplimentare, pentru ca în caz de necesitate să întreprindă acțiunile respective și să prevină operativ defectele, care ar putea să apară.

În prag de sărbătoare ași vrea să felicit tot colectivul căii ferate, stimații noștri veterani cu prilejul Zilei feroviarului, să le doresc multă sănătate lor și familiilor, fericire, bunăstare, succese, noroc și încredere în viitorul prosper al Magistralei moldovenesti. Noi merităm aceasta.



Arcadie VICOL,
 vicedirector general al ÎS «CFM»,
 responsabil de activitatea comercială

Magistrala noastră este atractivă pentru prestatorii și destinatarii mărfurilor grație serviciilor centralizate. Potențialul feroviar de bază are menirea de a oferi servicii de transport complexe cu

indicatori finali, ce caracterizează rezultatul comun al procesului tehnologic de trafic: gradul de satisfacție a consumatorului de pe urma serviciilor noastre. În condițiile infrastructurii uzate, Călea Ferată din Moldova are multe de făcut în acest sens, pentru că sarcina este de a lupta pentru fiecare tonă de încărcătură, pentru fiecare client. O asemenea abordare va face să crească calitatea serviciilor oferite, numărul potențialilor clienți ai căii ferate din categoria business-ului mic și mijlociu.

Ce am întreprins în acest scop? Ne-am ocupat de circuitul documentelor, care anticipează începutul traficului de marfă. Practic am format un sistem electronic de prezentare și coordonare a cererilor de transportare a mărfurilor, de transmitere a informației către căile ferate adiacente.

Înaintînd în pas cu timpul, conștientizăm prea bine, că perfectarea manuală a documentelor ține de trecut. E necesar a transpune această activitate în format electronic, convenabil anagajaților căii ferate, dar în primul rînd — clienței noastre, agenților economici prestatori și destinatari ai mărfurilor. Generalizînd cele expuse, în realitate are loc crearea unui sistem clasic de vînzare a serviciilor oferite de calea ferată.

Așa dar, noi nu așteptăm ca agentul economic să vină și să solicite serviciile noastre. Noi însine îl căutăm și-i propunem o serie de servicii, care pot fi numite «de la ușă pînă la ușă». În caz de necesitate, de rînd cu transportul feroviar recurgem și la cel aviat, auto sau maritim.

Dezvoltarea calității și cantității serviciilor în traficul de pasageri va impulsiona de asemenea creșterea numărului utilizatorilor acestui gen de transport și va spori rentabilitatea traficului. E vorba de informatizare și crearea serviciilor moderne, care vor fi competitive pe piața serviciilor de transportare a călătorilor. Se preconizează certificarea și lansarea trenurilor diesel modernizate. Unul din ele va circula spre Odessa, ceea ce va permite reducerea maximă a duratei călătoriei. Un aspect nu mai puțin important îl constituie condițiile confortabile de călătorie, care vor crea pasagerilor emoții pozitive.

Peste citeva zile colectivul Magistralei moldovenesti va marca sărbătoarea profesională — Ziua feroviarului. Profînd de ocazie, adresez felicitări feroviarilor și membrilor familiilor dumneavoastră, le doresc tuturor realizarea cu succes a planurilor profesionale și de viață, sănătate, bunăstare!

CFM: UNITI PRIN ACELAȘI SCOP

Depășind perioada dificilă



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

— Anagajații tuturor celor 11 filiale ale nodului feroviar Basarabeasca muncesc în maniera caracteristică lor: calitativ și conștiincios, înfruntînd perioada complicată, pe care o parcurge Magistrala moldovenească.

STAȚIA BASARABEASCA. Colectivul acestei subdiviziuni ce activează pe bază de autogestiune a muncit în preajma sărbătorii profesionale conștiincios, fără obiectii, fără cazuri de rebut în activitatea cu trenurile și de manevră, îndeplinind obiectivele trasate de administrația căii ferate în scopul diminuării consumurilor de exploatare. În primele șase luni ale anului 2015 s-au înregistrat următorii indicatori: recepționarea în ansamblu a trenurilor — 1035, sau 115 procente față de plan; volumul total de încărcare a vagoanelor — 295,6 procente; volumul de încărcare în tone — 247,6 procente; volumul total de descărcare — 140 procente. S-au economisit 42 metri cubi de apă, 5268 kVt de energie electrică, 3363 metri cubi de gaze.

Toți anagajații stației muncesc conștiincios, dar unii dintre ei — cu o adevărată dăruire. Printre acestea sînt impiegații de mișcare S.Stratila și V.Erina, dispecerii de manevre V.Dovgaliuc și V.Necesuic. Cîțiva tineri specialiști au însușit trei specialități: G.Vicev poate îndeplini funcțiile de dispecer de manevre, șef de manevră și semnalizator; A.Balica — semnalizator și șef de manevră; V.Topal — semnalizator cu drept de impiepat de mișcare etc. La sectorul trafic de marfă muncesc cu sirguintă recepționeul superior T.Bostanji și recepționeul superior de trenuri A.Matveevici. Asemenea specialiști în colectivul nostru nu sînt o raritate. Administrația

face tot ce-i stă în puteri pentru a îmbunătăți calitatea și condițiile de muncă.

COLECTIVUL SECȚIEI LINII, condus pînă mai ieri de regretatul Ivan TKACENKO, Feroviar de onoare, decorat cu medalia «Meritul Civic», care s-a stins recent din viață — Dumnezeu să-l odihnească în pace — depune eforturi maxime la îngrijirea și reparația liniilor de cale ferată și la asigurarea securității circulației trenurilor. De remarcat, că secția are în subordinea sa cel mai lung sector de linie la Magistrala moldovenească. Despre activitatea intensă

a colectivului de aici pentru realizarea planurilor de producție și financiare pe primul semestru curent vorbesc cifrele.

Indicatorul de bază — punctajul — a fost îndeplinit cu 148 procente. Se desfășoară cu succes munca de îngrijire și reparație a liniilor și a altor edificii ale gospodăriei liniei. Astfel, în cadrul tuturor tipurilor de reparații au fost pozate 7,7 mii traverse, inclusiv 6 mii — cu forțele secției liniei, pe traseul principal fiind rîrite 1,4 mii focare de traverse uzate. Pentru rărirea focarelor de putregai pe traseul principal sînt necesare 41 mii traverse.

Au fost executate reparații capitale pe 0,9 km de linie; reparații cu ridicare — pe 0,7 km; au fost înlocuite 0,25 km de șine deteriorate cu altele la mina a doua, planul fiind 0,2 km; la stația largară au fost demontate 3 seturi de schimbători de linie nesolicitați.

În iulie curent s-au efectuat reparații capitale pe sectorul largară—Prut-1 pe o lungime de 0,9 kilometri de linie.

Printre cei mai calificați specialiști ai

secției liniei nr.3, consideră administrația, sînt D.Mitioglo, maistru-picher la districtul 11 de la stația Comrat; I.Cara, maistru-picher al districtului 7 de la stația Traclia; N.Gherghi, brigadier la districtul 7; V.Railean, montator la districtul 3; P.Kol, montator la districtul 6.

REMIZA VAGOANE FRIGORIFERE, condusă de Alexandru DIMITROV, execută reparația capitală și de remiză a vagoanelor pentru transportarea mărfurilor ambalate 918, vagoanelor de transportare a cerealelor, vagoanelor descoperite, cisternelor, platformelor, reparația capitală a locomotivelor, platformelor, secțiilor frigorifice, vagoanelor acoperite, descompunerea și formarea osiilor montate de vagoane, schimbarea bandajelor materialului rulant de tracțiune. Specialiștii remizei vagoanelor nr.2 au depus eforturi maxime la realizarea sarcinilor de plan pe anul 2015 privind reparația vagoanelor și locomotivelor. Pe parcursul a șase luni au fost supuse reparațiilor de remiză 43 vagoane, reparațiilor capitale — 108 vagoane acoperite, inclusiv 2 — de transportare a cerealelor, 15 vagoane descoperite, 5 secții frigorifice, 60 vagoane acoperite, reparațiilor curente — 52 vagoane.

Se desfășoară realizarea programului acțiunilor cu caracter tehnico-organizatoric în vederea perfecționării muncii de exploatare și sporirii randamentului producției. Pe parcursul a șase luni s-au economisit 45 000 kVt de energie electrică, 102 000 metri cubi de gaze naturale, 1074 metri cubi de apă.

Merită apreciere eforturile de muncă depuse de V.Dienco, defectoscopist la sectorul roți-boghiuri, M.Gordienco, defectoscopist în secția auxiliară, M.Custurova, distribuitor de comenzilor de muncă, D.Tarlev, macaragiu, N.Anghelov, specialist în acumulare, O.Nicolaev, sudor, A.Masaliskii, lemнар, E.Gorodnițkii, lăcătuș-electrician, E.Todoroglo, magazioner, N.Beloscurenco, lăcătuș pentru material rulant, S.Sarandi, tencuitor, I. Ara-bagi, lăcătuș-reparator.





Un «OCHI» tehnologic în ajunul sărbătorii

REPORTAJ DE LA EVENIMENT



Deja de mult timp Calea Ferată a Moldovei are nevoie de o asanare serioasă, dar sinele și traversele în acest scop lipsesc catastrofal. Dacă mai apar careva rezerve, ele sînt folosite imediat. Anume astfel angajații SML-294 au asamblat recent 600 metri panou de linii, ceea ce a permis efectuarea în sezonul actual a celei de-a doua pozări la magistrală.

Lucrările s-au desfășurat la kilometrul 57 (indicatoarele hectometrice 3-9) al direcției Bălți—Ungheni. De rînd cu angajații stației mașini se linii, în cadrul «ochiului» tehnologic organizat pe 21 iulie curent au participat și picherii districtelor 1, 2, 3, 4 și 12, podarii, specialiștii în terasament din secția liniei nr.5 Bălți. La orele șapte dimineața, cînd pe linia curentă a fost stopată circulația, de la cea mai apropiată



stație — Catranic — a pornit spre Hiliuți trenul pentru demontarea liniei în frunte cu Anatolie Rusnac. După el au intervenit mecanizatorii, care au nivelat terasamentul după evacuarea panourilor de linii vechi. Curînd veni și rîndul trenului de pozare, condus de Nicolae Severin.

Grație acțiunilor comune bine coordonate, tehnologiei probate pînă în cele mai mici detalii, perioada de timp rezervată acestei operațiuni responsabile a fost utilizată cu randament maxim. Ulterior panourile vechi vor fi transportate pe teritoriul SML-294, deszasamblate, iar sinele — triate. Or, dacă unele din ele vor mai satisface standardele, în luna august ar fi posibilă o nouă pozare. Alte rezerve deocamdată nu există.

Vladimir DOBREANSCHI

Ziua feroviarului, marcată în toată lumea

În **Bulgaria** Ziua feroviarului ca și sărbătoare profesională este marcată anual în prima duminică a lunii august. Data ține de evenimentele istorice de la începutul lui august 1888, cînd a avut loc inaugurarea liniei de cale ferată Ţaribrod—Sofia—Belovo, precum și de momentul răscumpărării de către statul bulgar a liniei Ruse—Varna, de la care a și pornit crearea Căilor ferate de stat ale Bulgariei.

În **Polonia** sărbătorește în fiecare an Ziua feroviarului pe 25 noiembrie, odată cu comemorarea mării mucenice creștine Ecaterina de Alexandria, protectoarea feroviarilor polonezi.

În **Slovacia** Ziua feroviarilor este marcată anual pe 27 septembrie, ziua în care a fost lansată la 1840 linia de cale ferată

cu cai din Bratislava spre Sveti Iar. Ea a fost prima linie publică de cale ferată în Slovacia, dar și în întreg fostul Imperiu Austro-Ungar.

În **Ungaria**, conform deciziei Guvernului RPU din anul 1961, Ziua căii ferate este marcată anual în cea de-a doua duminică de iulie.

Cehia își onorează an de an feroviarul, de regulă, în cea de-a patra sîmbătă a lunii septembrie, în memoria zilei de 27 septembrie 1825, cînd prima locomotivă cu abur inventată de George Stephenson a pornit în primul său drum.

Cu această ocazie pe tot parcursul lunii septembrie în țară se desfășoară acțiuni cu caracter feroviar (de exemplu, parade ale locomotivelor cu abur și material rulant istoric, curse de drezine, expoziții

de modele feroviare, raiduri cu bicicletele ale feroviarilor etc.)

În **Bosnia și Herțegovina** Ziua feroviarului este marcată anual pe 15 aprilie, în memoria grevei generale a feroviarilor iugoslavi din aprilie 1920.

Serbia marchează Ziua feroviarului pe 12 mai, aceasta fiind considerată ziua inițiativei de creare a Căilor ferate din Serbia.

În **Slovenia** Ziua feroviarului este sărbătorită anual pe 2 iunie, în memoria sosirii primului tren pe teritoriul Sloveniei de astăzi în anul 1846.

În **Croația** Ziua căilor ferate croate este marcată pe 5 octombrie, cînd Căile ferate din Croația în calitate de companie independentă au fost primite în componența Asociației Internaționale a căilor ferate.

■ MAGISTRALA CU A EI SPECIALIȘTI



Elena Buga — cu CFM prin viață

«Pentru unii calea ferată înseamnă romantică, dar pentru mine ea se asociază în primul rînd cu siguranța și stabilitatea», — astfel vorbește cu un imens respect și căldură despre domeniul său de activitate Elena BUGA, brigadier de linii la districtul 3 al secției liniei Chișinău.

După absolvirea școlii Elena a știut sigur că va munci la calea ferată. A luat această decizie absolut conștient și independent, fără a fi îndemnată de maică-sa, care a muncit toată viața în domeniul respectiv, în calitate de operator, responsabil de sosirea trenurilor la biroul tehnic al stației Chișinău.

În anul 1990 Elena și-a început biografia de muncă la stația Chișinău înregistrînd vagoanele. Deși această specialitate nu este una dintre cele mai prestigioase în transportul feroviar, tînăra a manifestat o atitudine cit se poate de serioasă față de obligațiunile de serviciu. Poate pentru că a ținut cont de mică de adevărul auzit de la maică-sa: la calea ferată nu există obligațiuni principale și mai puțin principale, tot ce se întîmplă aici are un singur scop — asigurarea securității circulației trenurilor.

Peste nouă ani de căutare a locului potrivit pentru sine la Calea Ferată a Moldovei Elena a «acostat» în secția liniei, angajîndu-se paznic de barieră în zona combinatului de tutun. Au mai trecut cinci ani și ea a înșusit specialitatea de montator de linii. Dar reușele, prietenii încercau s-o convingă, că nu e tocmai munca potrivită pentru o femeie, că urmează să nască copii... Or, Elena nu s-a lăsat convinsă, pentru că era sigură: va face față.

Așa și s-a întîmplat: a făcut față, ulterior a dorit să avanseze în acest domeniu și în anul curent a studiat la Școala tehnică feroviară Basarabeasca, devenind brigadier la îngrijirea curentă a liniei. Elena are în subordine 6 montatori de linii. Pentru ei brigadierul este o persoană cu autoritate, deși face parte din genul «slab». Tînărul brigadier a beneficiat de numeroase sfaturi constructive din partea colegului său — maistrul-picher Tudor Popov, care i-a împărtășit secretele profesiei.

Echipa condusă de Elena Buga îngrijește liniile din zona depoului de locomotive și remizei vagoane din capitală. În activitatea de muncă ea nu lasă din mină tiparul, pentru că în acest domeniu nu se muncește «la ochi». Zilnic echipa controlează sectorul din subordine, efectuează măsurători.

— Aidoma medicilor, picherii se ocupă de «asanarea» magistralelor de fier, de rectificarea, ripare. Numai un om neînțiat poate crede, că munca noastră este simplă și monotona, — e convinsă Elena. — În realitate nici o zi nu seamănă cu alta.

Brigadierul are planuri mari de viitor: să devină maistrul-picher, poate chiar să studieze la Academia de transport. E gata de multe sacrificii în numele profesiei îndrăgite...

Irina KRAEVSKAIA



Asigurarea securității circulației trenurilor – lege pentru fiecare feroviar



Ion PALADI,
șef al nodului feroviar, șef al stației Chișinău:

— Anul acesta Magistrala moldovenească împlineste 144 ani. Nu putem să nu ne amintim în preajma Zilei feroviarului de această dată istorică, care mărturisește despre tradițiile bogate și istoria îndelungată, pe parcursul căreia specialiștii de la magistrală au trebuit să muncească în orice condiții, cit de vitrege n-ar fi fost ele. Nici perioada actuală nu este una ușoară pentru calea ferată, care activează în condițiile unei crize economice profunde. Astăzi principalul obiectiv al întreprinderii este redresarea situației economice pe calea atragerii volumurilor suplimentare de marfă, îmbunătățirii calității serviciilor prestate. Vreau să reiterez, că orice pas înainte în problema situației financiare a căii ferate trebuie să aibă la bază cel mai important principiu, care este lege pentru feroviar: asigurarea nivelului necesar de securitate a circulației trenurilor. La nodul feroviar din capitală muncesc 4820 de oameni — adevărați profesioniști în domeniu.

Una din cele mai mari întreprinderi este **Dirjecția deservire a călătorilor** cu 1500 de angajați. Colectivul este condus de Veaceslav PAȘCAN. Specialiștii Direcției se străduie să asigure toate condițiile pentru ca pasagerul să aleagă în calitate de mijloc de deplasare numai transportul feroviar, deoarece acesta e cit se poate de confortabil și mult mai sigur decât orice alt tip de transport. Rezultate bune în activitatea de producție obțin angajații DDC I.Pecera, maistru de tură; I.Budu, brigadier; V.Ghermanski, brigadier și mulți alții.

În condițiile deficitului acut de mijloace financiare, în primul semestru al anului 2015 colectivul **depoului de locomotive Chișinău**, condus de Nicolae BUȚ, de rind cu satisfacerea cererii de remorcare a consumat cu grijă resursele materiale. S-au economisit 58,7 tone de combustibil la remorcarea trenurilor, 859 metri cubi de apă, 15 mii kilovați-

oră de energie electrică, 88,9 gigacalorii de energie termică, 3099 metri cubi de gaze la centrala depoului locomotive de rulaj Ungheni. Economiiile totale au constituit peste 1 mln. de lei.

Cele mai bune rezultate la economisirea motorinei au obținut mecanicii de locomotivă Alexandru Rusu — 815 kg, Mihail Krutoiarskii — 859 kg, Dumitru Semijenco — 715 kg, Andrei Leahu — 765 kg. Exemple de atitudine conștiințioasă față de muncă demonstrează lăcătușii pentru reparația materialului rulant Dumitru Ghetman, Serghei Ceban, Constantin Maimesco.

Colectivul **secției semnalizare și comunicații**, unde muncesc 225 de angajați sub conducerea lui Alexei BOJENKO, activează în regim convenit, îndeplinind sarcinile de producere privind asigurarea securității circulației trenurilor. Deservirea instalațiilor automatizate necesită un înalt nivel de calificare și noile sarcini, care vor fi puse în fața colectivului secției, vor putea fi realizate, pentru că aici muncesc specialiști minunați precum mecanicul E.Chiriciuc și mulți alții.

Remiza vagoane de pasageri Chișinău, la care își desfășoară activitatea 185 persoane, este condusă de Serghei KOTELNIK. În legătură cu ieșirea remizei din componența DDC, în fața colectivului de vagonari s-a pus sarcina implementării tehnologiilor, utilajului și tehnicii noi pentru facilitarea muncii la reparația vagoanelor de pasageri, ceea ce s-a și reușit în ultimii ani.

În colectivul **stației Chișinău** muncesc 315

specialiști. De acțiunile lor corecte, bine coordonate depinde succesul funcționării filialelor nodului feroviar. Colectivul de mișcăriști nu admite încălcări, și aceasta se datorează vigilenței, atitudinii conștiințioase față de îndeplinirea obligațiilor de serviciu, respectării cu strictețe a regulilor securității circulației trenurilor, creșterii nivelului cunoștințelor profesionale. Rezultate bune în activitatea de muncă demonstrează nu doar veteranii stației, ci și generația tină, precum impiegatul de mișcare A.Lu-



pașcu, dar și dispecerul V.Baran, șeful de manevră A.Bortă, operatorul D.Birca. Vreau să menționez neapărat și **revizia tehnică Chișinău**, care are grijă mereu ca vagoanele de marfă și călători să pornească la drum sigilate, meritul în acest sens aparținând colectivului cu experiență, responsabil și profesionist de aici.

Cu ocazia sărbătorii noastre profesionale vreau să doresc tuturor feroviarilor, ca fiecare zi de muncă să fie plină de optimism și mândrie pentru activitatea noastră deloc ușoară și responsabilă. Le doresc din tot sufletul sănătate de fier, bunăstare în familie, pace, numai bine și noi realizări în domeniul profesional!



Gara Chișinău — principala gară a magistralei

Gara noastră, care constituie cartea de vizită a capitalei Republicii Moldova, întâmpină ospitalier pasagerii. Aceștea, la rindul lor, sint satisfăcuți de nivelul înalt al deservirii, dar și de aspectul gării, de confortul ce-l oferă.

În prima jumătate a anului colectivele gării Chișinău și ale filialelor sale — gările Bălți-Slobozia, Basarabeasca, Ungheni, Ocnița și Bender — au predat încasări în sumă de 11 mln. 335 mii 800 lei, dintre care: Chișinău — 5 mln. 231 mii lei, Bender — 750 mii lei, Ungheni — 1 mln. 212 mii lei, Bălți-Slobozia — 3 mln. 21 mii 200 lei, Ocnița — 943 mii lei.

Oricit de complicate ar fi problemele create de realitatea zilei de azi, nu există nici o îndoială: colectivul gării Chișinău le va face față cu demnitate și responsabilitate.

Administrația gării din capitală și angajații ei adresează felicitări tuturor feroviarilor cu ocazia sărbătorii profesionale — Ziua feroviarului.

Adrian BALAN,
șef-interimar al gării Chișinău

Preferă ordinea în toate

Funcția de inginer al sectorului mișcare este una din cele mai responsabile la stația nodului feroviar Ungheni. E o coincidență fericită, că ea este ocupată de un asemenea specialist precum Tatiana Jurina, care se impune prin punctualitate, disciplină și acuratețe. Odată ce a pornit o muncă, o va duce neapărat până la capăt. Lista obligațiilor sale de serviciu este amplă.

Ea include supravegherea procesului de asigurare a securității circulației și tehnicii securității, a respectării instrucțiunilor și regulilor de exploatare tehnică, verificarea stării instalațiilor tehnice și a inventarului. Inginerul este responsabil de întocmirea graficului turelor, completarea tabelelor de evidență a orelor de muncă și de multe altele — atât de multe, încât e dificil a le enumera!

Situația, că Tatiana Jurina este omul potrivit la locul potrivit și își îndeplinește impecabil obligațiile constituie, firește, dovada că are un caracter tenace, ferm, perseverent. În viața de toate zilele, însă, dumneai este o persoană generoasă, des-

chisă cu oamenii, de aceea o respectăm la fel de mult ca și pentru calitățile de muncă. În biroul ei domnește o atmosferă veritabilă de confort feminin. Aici cresc multe plante de cameră, pe care ea le adoră.

La calea ferată T.Jurina activează în total 38 de ani, iar biografia de muncă și-a început-o la stația Prut din sudul republicii, după absolvirea Colegiului de transport feroviar din Odessa. La Ungheni a venit în anul 1982, practicând diverse specialități: operator al postului CE, impiegat de mișcare, specialist în resurse umane. Funcția de inginer i-a fost oferită în anul 2001.

Munca îndrăgită, dar și copiii sint marea bucurie a acestei doamne. Dînsa are doi feciori maturi și o fiică, un nepot și o nepotică, pe care-i iubește ca pe ochii din cap. Această femeie minunată, generoasă trăiește și muncește alături de noi.

Tatiana BULANCEA,
șefă a secției resurse umane
la stația Ungheni

Imagine: Iurie KOZLOV



ÎN IMAGINE: Tatiana Jurina, inginer al sectorului mișcare

Sindicatul CFM la 110 ani: istoria continuă

Anul 2015 este unul jubiliar pentru Federația sindicatului feroviarilor din Moldova: în luna octombrie el va împlini 110 ani. Pe parcursul acestei perioade s-a acumulat o experiență bogată în ce privește apărarea intereselor salariaților, protecția socială a acestora. Pentru omul muncii sindicatul a fost mereu și continuă să fie sprijin și susținere. Acest adevăr este și mai actual în prezent.

La ÎS «Calea Ferată din Moldova» are loc procesul de restructurizare, și noi înțelegem destul de bine, că o serie de motive de ordin interior și exterior impun necesitatea reformării transportului feroviar. Sarcina sindicatului este de a nu se opune și a nu împiedica promovarea reformelor, ci a asigura trecerea mai puțin dureroasă la noile forme de gospodărire în colectivele de muncă și a proteja la maximum drepturile sociale și interesele economice ale membrilor săi.

În legătură cu reformele structurale la ÎS «Calea Ferată din Moldova», Federația sindicatului feroviarilor discută cu administrația întreprinderii chestiunea participării reprezentanților sindicatului la elaborarea programelor de asanare economică a ramurii. Or, în timpul administrației precedente această muncă se reducea practic la zero. Multe decizii erau adoptate fără a se ține cont de poziția sindicatului feroviarilor, adică a colectivului căii ferate. În prezent relațiile reciproce înregistrează o evoluție pozitivă, dar există o serie de probleme, care trebuie soluționate în regim de urgență.

Noi avem ferma convingere, că numai o conlucrare strînsă, constructivă și rodnică cu administrația din domeniu, în baza principiilor parteneriatului social, poate asigura soluționarea problemelor acumulate, ce țin de viața și activitatea oamenilor muncii. Trecerea la economia de piață pune în fața sindicatelor sarcini noi, legate în primul rînd de lupta pentru o retribuție decentă și ajustată la condițiile actuale a muncii feroviarilor.

Astăzi la calea ferată s-a creat o situație complicată în ce privește achitarea la timp a salariilor. Sperăm că se va reveni la orarul achitării salariului.

Vă îndemn pe toți, cot la cot, bazîndu-ne pe experiența acumulată, să învățăm a trăi și munci în noile condiții, astfel încît realmente, îndemnat și calificat, cu fermitate și consecvență să apărăm interesele vitale ale feroviarilor, să participăm activ la realizarea politicii statului de modernizare a transportului feroviar, creștere a bunăstării feroviarilor.

Felicit colectivul Magistralei moldovenești, veteranii din domeniu cu ocazia sărbătorii, dorindu-le din tot sufletul să păstreze și să înmulțească glorioasele tradiții feroviare, stabilitate social-economică, parteneriat social sigur, optimism, fericire și sănătate!

Ion ZAPOROJAN,
președinte al Federației
sindicatului feroviarilor
din Moldova



Realitatea impune soluții neordinare și flexibilitate



Valeriu GÎLCĂ,
șef al nodului feroviar Bălți:

— Din componența nodului feroviar Bălți fac parte întreprinderi, care dictează ritmul activității întregului sector de nord al magistralei. E vorba de asigurarea procesului de trafic și a securității circulației, dar și de repararea vagoanelor de marfă, producerea traverselor din beton armat. O atare diversificare a funcțiilor imprimă o importanță deosebită activității de muncă, orientate spre îndeplinirea obiectivelor trasate. Fiecare specialist, oriunde ar munci, este conștient că de eforturile sale depinde foarte mult.

Indiscutabil, situația economico-financiară dificilă, în care s-a pomenit astăzi calea ferată din cauza impactului negativ al factorilor din exterior, nu permite a întreprinde careva acțiuni de amploare. Or, chiar și în condițiile deficitului acut de mijloace, șomajului tehnic forțat ne reușește să păstrăm principalul: stabilitatea. În acest sens merită tot respectul, în particular, prestația de muncă a picherilor **secției liniei nr.5**, care, confruntându-se cu problema deficitului mare de materiale pentru suprastructura liniei, totuși continuă să mențină linia de cale ferată din subordine în stare sigură. Se folosesc tot felul de rezerve: traversele vechi, sustrase de pe liniile neexploatate, repozarea șinelor etc. Dar și supravegherea intensă a ecartamentului. Cu suportul SML-294, într-o perioadă scurtă de timp au fost organizate două reparații capitale, ce-i drept, pe segmente mici de linie. Din cauza aceluiași deficit de mijloace și capacităților ieuite ale mijloacelor tehnice, într-o situație complicată se află colectivul **depoului de locomotive**. Or, locomotivele sunt reparate și lansate pe linie fără întârziere. Fac față cu demnitate problemelor **specialiștii din domeniul semnalizare și comunicații, vagonarii, energeticienii, mișcăriștii**.

Firește, condițiile extreme, în care activează sectorul, poartă un caracter provizoriu și am vrea să credem, că mai devreme ori mai târziu eforturile vor fi susținute de o bază tehnico-materială solidă. Însă atîta timp cît nu există altă alternativă trebuie să ne descurcăm cum putem. În acest sens economisirea strictă a resurselor tot mai costisitoare este iminentă cu miza pe tehnologiile noi, cu un potențial colosal. Anume așa procedează, bunăoară, remiza vagoane nr.3, care a elaborat și realizează un program propriu de economisire a resurselor. Aici a devenit o obișnuință pornirea unui strung ori a utilajelor numai în caz de strictă necesitate. Stația de compresie, de serviciile căreia beneficiază nu doar remiza vagoane, ci și depoul de lo-

comotive, întreprinderea de producere a traverselor și revizia tehnică de la stația Bălți-Slobozia, livrează aer comprimat numai la comanda utilizatorilor, iar restul timpului este oprită. Însă cel mai mare efect îl are folosirea masivă a corpurilor de iluminat cu diode, care comparativ cu becurile obișnuite permit a reduce de zece ori consumul de curent electric, asigurând un grad de iluminare confortabil. Ajută la păstrarea mai bună a căldurii în perioada rece a anului termopanele, montate de specialiștii întreprinderii la geamurile halelor de producție și ale blocului administrativ-habitual. La sectorul uși, însă, pentru iermetizarea ferestrelor a fost utilizată sticla trenurilor diesel rebutate, fixată în niște rame speciale.

Există și alte exemple de acest gen. Centrala termică, ce asigură cu căldură practic toate filialele nodului feroviar, este dotată cu două pompe verticale moderne, foarte sigure și eficiente. La întreprinderea de producere a traverselor a fost modernizat postul de preparare a mortarului. Grație aplicării programului computerizat de monitorizare a procesului tehnologic a început să fie respectată mai bine componența, ceea ce a făcut să crească calitatea producției. În cadrul trenului de intervenție muncitorii au reparat capital un camion de marca GAZ-53, lăsat în voia soartei de mai mulți ani, care în prezent este folosit la transportarea în teren a instalației «Hesh». Au fost întreprinse acțiuni de economisire și la SML-294, unde s-au construit sobe în blocul administrativ-habitual și în vagoanele habituale, după care s-a renunțat la consumarea gazelor naturale în scop de încălzire. În calitate de defoc sunt folosite traversele de lemn deteriorate, trecute la rebut în procesul de reparație capitală a liniei.

Manifestind grijă pentru sănătatea oamenilor muncii, la sectoarele depoului de locomotive și remizei vagoane au fost instalate rezervoare cu apă potabilă. Acordăm mare atenție aspectului estetic al teritoriilor, inițiatori în acest sens fiind feroviarii remizei vagoane nr.3 și secției nr.3 semnalizare și comunicații. Muncim la amenajarea stadionului «Locomotiva», unde în preajma Zilei feroviarului vom organiza competiții sportive între echipele întreprinderilor.

Astăzi tuturor le este greu, foarte greu, dar nu avem de ales. Adaptându-ne la condițiile actuale deloc simple, trebuie să căutăm cu și mai multă insistență ieșire din impas. De mare ajutor în acest sens este spiritul întreprinzător, flexibilitatea, soluțiile neordinare.

Muncesc operativ și competent

Siguranța funcționării instalațiilor SCB ale posturilor semnalizare electrică de la stații depinde în mare parte de felul cît de operativ și competent sînt îngrijite. Conștientizează bine acest adevăr specialiștii sectorului condus de electromecanicul superior Oleg Sultanov din cadrul secției Bălți semnalizare și comunicații.

În procesul îngrijirilor profilactice se acordă atenție deosebită lucrărilor, care au un impact direct asupra asigurării securității circulației trenurilor. E vorba, printre altele, de verificarea sensibilității șunturilor circuitelor de linie, prevenirea posibilității înzăvoririi în pozițiile plus și minus a macazurilor, îngrijirea complexă a sistemelor automatizate de semnalizare a pasajelor de barieră, etc. Printre cei mai calificați specialiști se numără electromecanicul cu experiență Tudor Dirzu, care activează în zona stației Dondușeni.

Vladimir PAVLOV



ÎN IMAGINE: electromecanicul superior SCB Oleg Sultanov și electromecanicul Tudor Dirzu

Imagine: Iurie KOZLOV



Cîștigă bani în bugetul căii ferate

Specificul domeniului trafic de marfă al căii ferate constă în aceea că el colaborează direct cu agenții economici, care aduc venitul ce încununează eforturile de muncă ale tuturor feroviarilor.

La stația Rogojeni de pe direcția Mateuți cei ce reprezintă acest domeniu important sînt soții Valentina și Dumitru Rusu, care ocupă respectiv funcțiile de ca-

sier de marfă și recepționar. Ambii, apropo, foști colegi de grupă cîndva la Colegiul de transport feroviar din Bălți, au o bună vechime în muncă în calitate de mișcăriști. Dar și în domeniul comercial s-au adaptat cît se poate de bine, apărînd cu ardoare interesele economice ale magistralei în regiune.

Preocupările cotidiene de muncă ale celor doi feroviarți tîin de perfectarea corectă a documentelor, familiarizarea permanentă a clienței cu tarifele în vigoare, lansarea vagoanelor pe pozițiile de încărcare și retragerea lor, verificarea corectitudinii amplasării mărfurilor și respectarea normelor de greutate.

Actualmente stația are doi parteneri principali: compania «WeTrade-Agro» și SRL «Agrofloris Nord», specializate în achiziționarea și exportul cerealelor, semințelor de floarea soarelui. Lunar sînt încărcate în total circa 60-80 vagoane. De remarcat, că doar în patru luni ale anului curent a fost expediată o cantitate de mărfuri egală cu cea de pe tot parcursul anului 2014.

Vladimir SEVERNII

ÎN IMAGINE: soții Valentina și Dumitru Rusu

Imagine: Iurie KOZLOV

Portul și stația Giurgiulești — pe «Drumul mătăsii»

Dispunînd de cîteva terminale pentru transbordarea diferitor încărcături, Portul liber internațional Giurgiulești — unul din principalii parteneri economici ai IS «Calea Ferată din Moldova» în zona de sud — continuă să-și consolideze pozițiile în calitate de verigă perspicace de transport și logistică în relațiile comerciale ale republicii cu străinătatea. Deja anul trecut volumul de procesare a containerelor maritime de mare tonaj, barem produsele petroliere și cereale, s-a majorat de aproape 1,5 ori, alcătuiind 11 mii TEU (Twentyfeet Equivalent Unit).

Se constată și o tendință interesantă: după încărcare-descărcare 57 la sută din containerele de import și 75 la sută din cele de export au ca destinație piețele asiatice. În particular, China. Explicația e că portul Giurgiulești beneficiază de o amplasare geografică avantajoasă, care servește drept verigă sigură de tranzit a mărfurilor din Asia spre piețele UE și CSI, inclusiv Moldova. O dovadă clară a cointeresării de a consolida relațiile de afaceri este semnarea la sfîrșitul lunii iunie a acordului între compania chineză China Shipping Container Lines și operatorul Danube Logistics, care include pe o perioadă îndelungată de timp portul moldovenesc în rețeaua terminalelor de procesare a încărcăturilor unuia din cei mai mari transportatori maritimi din China. Acordul are drept scop lărgirea în continuare a ariei serviciilor de transportare a containerelor oferite de compania chineză în regiunea noastră.

În fond, aceasta nu este altceva decît o parte a inițiativei guvernului chinez de a renaște străvechiul Drum al mătăsii, care a existat încă în secolul II pînă la era noastră. În acea perioadă străveche numeroase caravane de cămile transportau pe el din China în Europa mătase, porțelan, alte articole solicitate. Astăzi timpurile s-au schimbat, firește, relațiile de producție și comerciale în lume au un fundament mult mai trainic. De aceea renașterea presupune nu doar repetarea strictă a traseului de odinioară, ci realizarea proiectelor citorva culoare de transport, care vor face legătura dintre țări pe căile cele mai scurte.

Însăși dezvoltarea economică mondială dictează necesitatea unei abordări atît de pragmatice. Conform pronosticurilor savanților economiști, volumul traficului terestru și maritim între țările estice și UE urmează să crească către anul 2020 cel puțin de două ori și multe vor depinde nu doar de activitatea de producție teritorială, ci și de viteza transportării mărfurilor. Ea este deocamdată incetinită în mare parte de ambuteiajele de transport, ce apar din cauza dezechilibrului dintre sistemele de transport ale unor state. Anume realizarea în cele mai îndrăznețe variante a



ideii unui pod comercial transeuroasiatic sigur în calitate de sistem de culoare rapide, în primul rînd feroviare, între porturi, ar permite soluționarea acestei probleme stringente.

În procesul de sincronizare a eforturilor comune nu este trecut cu vederea nici portul moldovenesc Giurgiulești. Semnarea acordului cu compania chineză constituie un pas spre participarea la realizarea ideii Marelui drum al mătăsii. Dacă conjunctura economică va fi una favorabilă, ar putea să apară posibilități destul de bune de creștere în continuare a traficului de marfă și pentru IS «Calea Ferată din Moldova». Este important a nu rata șansa, iar pentru aceasta trebuie dezvoltată o infrastructură, care să corespundă exigențelor actuale.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: containere în Portul internațional Giurgiulești

Imagine: Iurie KOZLOV



Nu e simplu, dar... depunem toate eforturile



Vasile MAGALEAS,
șef al nodului feroviar Bender:

— Nodul feroviar Bender întrunește patru subdiviziuni de bază ale IS «Calea Ferată din Moldova»: stația, depoul de locomotive nr.2, secția linii nr.2 și Trenul poduri nr.1.

Colectivele stației Bender și ale stațiilor liniare Hagimus, Căușeni, Zaim depun toate eforturile pentru realizarea cu succes a sarcinilor trasate, asigurând securitatea circulației trenurilor și integritatea mărfurilor transportate. În primele șase luni ale anului 2015 biroul livrare al stației Bender a recepționat la punctul de joncțiune Kuciurgan—Novosavițkaia din partea căilor ferate ucrainene 374 trenuri, 17993 vagoane și a predat acestora 367 garnituri de tren, 18933 vagoane. Planurile de încărcare și expediere a mărfurilor economiei naționale au fost îndeplinite sistematic, operațiunile se execută operativ.

Merită o înaltă apreciere pentru munca depusă A.Martenco, șef al biroului livrare, N.Belocurov, impiegat de mișcare al postului de la km 1501, I.Spilnicenco, M.Romanski, revizori-reparatori de vagoane superiori.

Specialiștii postului dezinfectie industrială de la stația Bender au confecționat niște dispozitive de închidere tip «Tros», necesare pentru asigurarea integrității saboților de frână, în total 165 cabluri, 270 lacăte, 85 chei, care au fost transmise stațiilor Giurgiulești, Basarabeasca, Bender, Chișinău. Se desfășoară și lucrări de confecționare a saboților de frână pentru fixarea vagoanelor atât la stațiile IS «Calea Ferată din Moldova», cât și pe liniile de acces. Angajații postului se ocupă de spălarea vagoanelor înainte de încărcare.

Deja al unsprezecelea an specialiștii depoului de locomotive Bender îndeplinesc sarcinile de producție în deplasare: la depoul de locomotive nr.1 și la remiza vagoane nr.2. Deși colectivul întreprinderii este lipsit de posibilitatea de a-și desfășura activitatea la sediul propriu, aflându-se departe de casă și familie locomotiva-

rii suportă cu stoicism și depășesc greutățile, cauzate de munca fizică grea și responsabilă. Muncind conștiincios, ei îndeplinesc sarcinile privind transportarea mărfurilor și reparația locomotivelor.

Principalele obiective ale secției linii Bender sint îngrijirea curentă și reparația liniilor în scopul asigurării securității circulației fără pericole și în regim continuu a trenurilor cu vitezele stabilite, conform prevederilor Regulilor de exploatare tehnică a căilor ferate. Începând cu anul 2005, întreprinderea are în grijă sa 225 kilometri de traseu principal și linii de stație pe direcțiile Bender—Chișinău, Bender—Căinari—Zlotei, Chișinău—Revaca—Căinari. Pe parcursul anului 2015 montatorii de linii au pozat 30 traverse noi de lemn, 177 traverse vechi de lemn, 708 traverse noi și 1295 traverse vechi din beton armat, au sustras 31 traverse de lemn și 1418 traverse din beton armat în urma micșorării diagramei. Eforturile coordonate ale tuturor subdiviziunilor tehnologice ale secției linii aduc rezultate pozitive.

În primele șase luni ale anului curent Trenul poduri nr.1 a efectuat lucrări în valoare de 665769 lei. Angajații întreprinderii au vopsit elementele podului de la km 83 al liniei curente Bălți-oraș—Bălți-Slobozia, au îndeplinit lucrări de amenajare și reparație a edificiilor depoului de locomotive nr.2 și stației Cahul, au pus la dispoziție mijloace tehnice și forță de muncă altor filiale ale căii ferate, unor întreprinderi din afara acesteia și persoanelor fizice. Funcționează stabil secția de producere a articolelor din beton armat, atât de necesare filialelor IS «Calea Ferată din Moldova». În perioada aprilie-iunie au fost fabricați 120,4 metri cubi de construcții din beton armat și 35,75 metri cubi de beton-marfă.

Îi felicit din tot sufletul pe colegii mei și le doresc tuturor realizarea planurilor, speranțe de bine, sănătate, bunăstare și fericire!

Abordare complexă



Petru GHERASIMOV,
șef al nodului feroviar Ungheni:

— Nodul feroviar Ungheni are un specific aparte, deoarece în virtutea activității sale el formează veriga importantă de legătură între sectoarele de nord și central ale magistralei, dar și asigură accesul în spațiul feroviar al Uniunii Europene.

Toate acestea implică preocupări suplimentare, ce țin de îngrijirea ecartamentelor cu lățime diferită, transbordarea vagoanelor, organizarea procesului de transbordare a mărfurilor și multe alte particularități.

La desfășurarea procesului de trafic participă direct sau indirect toate sectoarele de producție locale. În anul curent, la fel ca și până acum, eforturile principale se concentrează în primul rând pe respectarea orarului circulației, îndeplinirea celor mai urgente sarcini.

În condițiile relațiilor comerciale deocamdată nesigure între agenții economici din țările Peninsulei Balcanice și CSI, ale crizei economico-financiare prelungite, care au diminuat serios fluxul de încărcături, nu e deloc simplu a imprima activității de muncă un ritm stabil. Mereu trebuie să fim gata de orice surprize, de creșteri și scăderi ale volumului circulației, de a reacționa iscusit la schimbările conjuncturii. Totuși, am reușit să realizăm anumite succese, asigurând în același timp la nivelul convenit securitatea circulației.

Funcționează în regim convenit transbordarea vagoanelor cu produse petroliere și materiale de construcție, sosite de peste hotare. În cazul mărfurilor ambalate sint scoase pe rampă autocărcătoarele, care mută cutiile dintr-un vagon în altul. În condițiile diminuării fluxului de pasageri la magistrală în ansamblu, colectivul gării caută asistent rezerve pentru majorarea veniturilor. Se mizează nu doar pe creșterea numărului biletelor vândute, dar și pe acordarea serviciilor suplimentare. Muncitorii districtelor noastre depun eforturi pentru asanarea gospodăriei linii a sectorului. Angajații depoului locomotive de rulaj mențin în stare bună locomotivele, ceea ce permite expedierea fără întârziere a trenurilor și executarea la timp a operațiunilor de manevră.

Grație eforturilor specialiștilor din domeniul semnalizare și comunicații nu există probleme în ce privește funcționarea instalațiilor SCB și comunicații. Lista faptelor bune poate fi continuată.

Totuși, actuala situație economico-financiară a căii ferate impune o manifestare și mai flexibilă a spiritului întreprin-

zător. De aceea la volantele comune, organizate de Consiliul nodului feroviar, conducătorii întreprinderii mișcare și celorlalte sectoare coordonează planurile de acțiuni până în cele mai mici detalii. Abordarea complexă a chestiunii soluționării problemelor apărute are drept scop asigurarea desfășurării activității de bază, dar și economisirea resurselor tot mai costisitoare, ameliorarea condițiilor sociale pentru oamenii muncii. În acest sens eu, în calitatea mea de șef al nodului feroviar, beneficiez mereu de sprijin în realizarea acțiunilor preconizate, deoarece, aici există o echipă de conducere puternică la toate nivelurile.

Bunăoară, grație specialiștilor rețelelor electrice zonale s-a intensificat monitorizarea consumului energiei electrice costisitoare la subdiviziuni, se implementează corpurile de iluminat economice. Buni gospodari s-au dovedit a fi muncitorii reviziei tehnice a vagoanelor de la stația Berești, care știu să economisească pe toate căile. În timpul iernii încăperile primesc agent termic de la centrala, care după reconstrucție consumă mult mai puțin combustibil solid decât înainte. De rind cu cărbunele se folosește și rumegușul, colectat la timplărie. În zona reparațiilor curente cu detașare a vagoanelor nu se va pierde nici un cui, dacă acesta mai este bun de ceva. Cu multă chibzuință are loc demontarea materialului rulând rebutat. Detaliile vechi sint sustrate cu grijă, luate la evidență și depozitate ca rezervă, restul este transformat în metal uzat, predarea căruia aduce mulți bani în bugetul căii ferate.

La capitoul ameliorarea condițiilor habituale drept exemplu poate servi instalarea la postul auxiliar al centralizării electrice MP-3 de la stația Berești a unui container, dotat respectiv cu cele necesare. În interior se află panoul de dirijare, dar există și condiții pentru a se încălzi și lua masa. Pereții au fost izolați cu lambriuri, iarna e cald. Clădirea mică, veche și neîncăpătoare, unde s-au aflat mai înainte feroviarii, nu rezistă deloc criticii.

Colectivul nodului feroviar de frontieră marchează sărbătoarea profesională în circumstanțe economico-financiare extrem de complicate.

Conștientizarea adevărului că problemele apărute pot fi depășite doar cu condiția adaptării maxim posibile a căii ferate în calitate de subiect al relațiilor de piață la condițiile noi, schimbate peste noapte, provenite din exterior și care nu depind de noi, ne impun să păstrăm starea de mobilizare și stabilitate.

Punctajul — cel necesar



Sectorul de linii îngrijit de colectivul districtului 4 al secției linii Bender se întinde de la kilometrul 13 al direcției Căinari prin Bălțata până la stația Mereni. Principalele probleme în activitatea picherilor sint provocate de focarele de putregai al traverselor, lipsa materialelor din suprastructura liniei și coborîșul din zona haltei Revaca. Totuși, grație acțiunilor întreprinse linia din subordine este menținută în starea convenită pentru asigurarea securității circulației trenurilor, punctajul fiind cel planificat — 80 unități.

Vlad DOBROV

ÎN IMAGINE: brigadierul Andrei Ciuchelan și maistrul-picher Iurie Chiru

Își cunoaște profesia

În secția linii Bender cea mai mare parte a colectivului o alcătuiesc montatorii de linii și mecanizatorii. Însă la fel de solicitată este aici și profesia de timplar. Din anul 2001 muncește la întreprindere în această calitate Mihail Bejereanu, care la comanda districtelor confecționează minere de lemn pentru diverse instrumente: tirnăcoape, rângi, ciocane. În caz de necesitate el poate mestri și o ușă, poate repara acoperișul. Dinsul s-a deprins să muncească calitativ și conștiincios, punind mare preț pe reputația sa.

Vlad PAVLOV

Imagini: Iurie KOZLOV



ÎN IMAGINE: timplarul Mihail Bejereanu cunoaște de minune secretele profesiei

Instalațiile SCB sint deservite cu forțe minore

Deja o perioadă îndelungată din listele de personal ale sectorului SCB Zlotei—Căușeni—Hagimus din cadrul secției Basarabeasca semnalizare și comunicații lipsesc cițiva specialiști.

Or, aceasta nu periclitează funcționarea aparatului posturilor centralizare electrică din zonă, deoarece întreaga responsabilitate pentru deservirea tehnică a acestuia și lichidarea operativă a defectelor apărute și-au asumat-o electromecanicul superior Mihail Misail cu o vechime de muncă în transportul feroviar de 38 de ani și tinărul electromontor Pavel Gorban.

În caz de necesitate le vin în ajutor colegii de pe sectorul învecinat — electromecanicii Grigore Caraman și Alexandru Babenco.

Vladimir OSTAPENCO



ÎN IMAGINE: electromecanicul superior Mihail Misail verifică cum funcționează generatorul diesel de la postul CE al stației Zaim

Imagine: Iurie KOZLOV



— În legătură cu evenimentele din statul vecin Ucraina și dereglarea relațiilor comerciale cu Federația Rusă a scăzut semnificativ intensitatea traficului de marfă și călători pe sectorul nostru. În asemenea condiții poate să arate paradoxală situația că volumul de muncă în vederea asigurării respectării orarului și securității circulației nu s-a diminuat. Dar la drept vorbind, nu e de mirare. În condițiile numeroaselor focare de putregai al travesei și reparațiilor capitale întârziate a liniilor, a materialului rulant demult expirat, altfel nici nu poate fi: orice neatenție, pierdere chiar și pentru o clipă a vigilenței pot avea consecințe dintre cele mai imprevizibile. Prețul greșelilor personale poate fi foarte mare, ne-am convins de aceasta, bunăoară, în primăvara anului curent, când din cauza relaxării și acțiunilor incompetente ale unui șef de manevre cu vechime de muncă solidă s-a produs o dezastru regretabilă a vagoanelor în zona «cocoșei» de manevre a stației Ocnîța.

Trăgând învățăminte din acea lecție amară, am întreprins acțiuni de consolidare a disciplinei tehnologice și executive. Și nu doar în domeniul mișcare, unde a sporit atenția față de perfecționarea cunoștințelor profesionale și se practică deplasări regulate la stațiile liniare pentru a discuta cu angajații, dar și la alte sectoare de producere ale nodului feroviar. În acest sens se muncește mult la depoul locomotive de rulaj, în secția linii, la sectorul semnalizare și comunicații, la rețelele electrice zonale.

Un rol important are interacțiunea bine organizată a diferitor sectoare, implicate funcțional în procesul tehnologic unic. Sarcina devine mai ușoară grație situației că ele sînt conduse de specialiști competenți, cu inițiativă, interesați. Ei alcătuiesc nucleul Consiliului conducătorilor de la nodul feroviar, ce coordonează activitatea acestuia. Ne întrunim în fiecare zi de luni, discutăm problemele stringente, căutăm cele mai raționale căi de soluțio-

Cheia eficienței – interacțiunea



Stanislav ANDRONIC,
șef al nodului feroviar Ocnîța:

nare a acestora, reieșind, firește, din posibilitățile reale. Toate acestea influențează benefic activitatea de muncă.

Își îndeplinesc obligațiunile locomotivarii, care lansează operativ locomotivele pentru remorcarea trenurilor și efectuarea operațiunilor de manevră, vagonarii, ce îndeplinesc la timp și calitativ revizia tehnică a vagoanelor. În scopul excluderii rebutului tehnic și comercial, manifestăm o atitudine vigilentă față de recepționarea-livrarea încărcăturii și materialului rulant la stația ucraineană de frontieră Moghiliiv-Podolskii. După cum se știe, iau mult timp și uneori împiedică respectarea orarului circulației controalele vamale și de grăniceri, operate în trenurile de călători la frontieră. De aceea împreună cu serviciile respective am recurs la un experiment: a fost organizată verificarea documentelor și bagajelor pasagerilor în timpul deplasării trenurilor pe segmentul dintre Vălcineț și Ocnîța. Ce-i drept, deocamdată în trenul de pe cursa Chișinău—Sankt-Petersburg, însă dacă experimentul va fi unul reușit, această experiență va fi aplicată și la alte curse.

Chiar și în condițiile deficitului acut de materiale cele două districte de picheri de la Ocnîța, districtele Vălcineț, Lipcani, Medveja și altele mențin linia în conformitate cu cerințele securității circulației. Funcționează fără rateuri instalațiile SCB pe sectoarele electromecanicilor superiori Vasile Rușciac și Oleg Sultanov. Curînd va fi gata de exploatare cablul cu fibră optică pe sectorul Ocnîța—Vălcineț. În cad-

rul sectorului mișcare muncesc mulți specialiști cu experiență, care au susținut bine atestarea și fac de gardă la panourile posturilor CE.

Dintre angajații domeniului trafic de marfă ași vrea să menționez colectivele biroului livrare, reviziei comerciale și, desigur, ale stațiilor Vălcineț, Brătușeni și Lipcani. Aici se formează fluxul local de bază al încărcăturilor, acesta constituind o sursă importantă de completare a veniturilor căii ferate în condițiile diminuării traficului de tranzit. După o întrerupere de aproape douăzeci de ani stația Sofia s-a ales iarăși cu un client permanent. Pe sectorul de nord nu se încarcă doar mărfurile tradiționale pentru republică, precum cerealele și zahărul. Aici își au începutul circuitele tehnologice de transportare din cariere spre întreprinderea bălțeană «Knauf» și fabricile de sticlă din capitală a pietrisului de var și nisipului. Sînt foarte stricte cerințele privind respectarea graficului și starea tehnică a cutiilor vagoanelor descoperite.

Sînt convins că astăzi, în ajutorul sărbătorii profesionale, s-ar putea povesti și despre multe alte inițiative interesante, dacă realizarea lor n-ar fi împiedicată de problemele de ordin financiar și tehnico-material. Dar asta-i realitatea, și ea s-a format din cauza unor circumstanțe externe, care n-au depins de calea ferată. Colectivul nodului feroviar speră, că mai devreme ori mai târziu schimbările în bine se vor produce neapărat și oamenii vor căpăta mai multă încredere în viitor.

Spiritul inventiv e binevenit

Actualmente agenții economici din republică dispun de mai multe posibilități ca mai înainte de a-și alege partenerii de afaceri, care acordă servicii de transport. Pentru ca în condițiile concurenței acerbe calea ferată să nu cedeze pozițiile, trebuie să se întreprindă toate acțiunile pentru păstrarea, dar și creșterea numărului clienților. Aceasta devine posibil în mare parte grație sporirii responsabilității la organizarea procesului de trafic, unul din elementele primordiale ale căruia este revizia comercială a mărfurilor și vagoanelor.



La stația nodului feroviar Ocnîța chestiunea în cauză, ce ține de protecția intereselor economice ale prestatorilor și destinatarilor încărcăturilor, a fost incredințată echipei reviziei comerciale din localitate în frunte cu Igor Boico, absolvent al Academiei de Studii Economice din Moldova, descendent dintr-o dinastie de feroviari.

În activitatea sa colectivul se călăuzește de principiul, că revizia comercială trebuie să garanteze integritatea mărfurilor transportate. De aceea atenția principală se concentrează pe depistarea oricărui posibilități de săvîrșire a furturilor. La sosirea vagoanelor acoperite, descoperite, a cisternelor ori platformelor cu containere este verificată minuțios starea cutiilor, a dispozitivelor de închidere, sigiliilor, integritatea mărfurilor pulverulente și a chereștelei, dacă materialele de fixare a încărcăturilor corespund rechizitelor indicate în scrisoarea de trăsura.

În aspect juridic revizia comercială constituie un element important de delimitare a responsabilității pentru integritatea încărcăturii între agenții economici și calea ferată, precum și între administrațiile feroviare, care transmit unul altuia marfa aflată în tranzit.

Pînă mai ieri echipa se confrunta cu problema acută a cadrelor. Dar ea a fost soluționată grație susținerii acordate la îmbunătățirea condițiilor habituale. Întreprinderea a oferit mijloace pentru reparația capitală a clădirii de serviciu. Muncitorii sectorului de construcție al secției edificii civile au tencuit pereții în interior și exterior, au instalat termopane, ce conservează bine căldura, au construit o sobă, care pe vreme rece va servi drept sursă de căldură, dar și pentru uscatul îmbrăcămintei speciale. Destul de bine stau lucrurile la capitolul asigurarea cu echipament special și inventar pentru efectuarea reviziilor comerciale. În prezent echipa are în componența sa zece oameni cu vîrsta medie de 25-32 de ani. Printre cei mai harnici se numără recepționerii superiori Ion Lescnic, Alexandru Bucarciuc, Ala Sarari, recepționerii Maxim Neghin, Vitalie Șutac, Roman Dovgaliuc, Stanislav Pastuh și alții. În ajutorul specialiștilor vine mereu revizorul comercial al sectorului Victor Ursachi.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagine: Lurie KOZLOV

La stațiile liniare ale magistralei



Stația Bălți-Slobozia



Stația Lipcani

Bălți-Slobozia

În primele șase luni ale anului curent la stația Bălți-Slobozia — șef Igor Madan — au fost descărcate 1295 vagoane, planul fiind 1045. Printr-un grad înalt de disciplină se deosebește colectivul magaziei de marfă în frunte cu Tamara Vișnevskaia. Printre cei mai buni mișcăriști se numără recepționerii superiori Ludmila Corlăteanu și Natalia Muntean, casierii de marfă Ala Gorbul și Ludmila Storojuc, casierul de marfă superior Silvia Gorencu. Cota principală a încărcăturilor sosite pe calea ferată, ce urmează a fi descărcate, o constituie produsele petroliere, gazul lichefiat, materialele de construcție.

Răuțel

1033 vagoane descărcate în locul celor 791 planificate (130,6 procente) — acesta e rezultatul activității de muncă în prima jumătate a anului a colectivului magaziei de marfă de la stația Răuțel, condus de Anatolie Burlacu.

Succesul este asigurat de partenerul de afaceri numărul unu — întreprinderea mixtă moldo-germană «Knauf», care transportă pe calea ferată piatră de var din cariera de la Criva pentru producerea amestecurilor de gips. Casierul de marfă superior Galina Chișlari, casierii de marfă Eugenia Cibota și Dina Burlacu, recepționerii superiori Andrei Tripaduş și Galina Pușcari construiesc cu multă competență relațiile comerciale cu el și cu alți agenți economici.

Lipcani

Relațiile strînse de afaceri, care s-au stabilit între sectorul mișcare Lipcani — șef al stației Igor Dațco — și cariera de var din Criva, au creat condiții favorabile pentru încărcarea în primul semestru al anului a circa 1228 vagoane. Cifra depășește indicatorul planificat. De perfecționarea documentației necesare, încasarea taxelor pentru serviciile de lansare-retragere a materialului rulant și transportarea pietrisului, supravegherea respectării normelor de greutate se ocupă colectivul sectorului trafic de marfă.

Aici activează Zinaida Morozova, casier de marfă superior; Tatiana Miziuc, casier de marfă; Angela Ciurac, Ecaterina Bohlina, Alexandra Pogorelovskia, recepționeri; Iulia Guțul, Oxana Fostic, Lidia Carpenco, agenți ai biroului livrare.

Vălcineț

S-a îmbunătățit activitatea în ce privește traficul de marfă la stația Vălcineț,



Stația Răuțel



Stația Vălcineț

condusă de Valentina Zabavnaia. Cea mai reprezentativă a fost luna iunie, cînd planul de încărcare a fost îndeplinit sută la sută, iar cel de descărcare — cu 116,7 procente. S-au realizat în linii generale și cele preconizate pentru prima jumătate a anului. Interacționează strîns cu agenții economici din teritoriu, care apelează la serviciile căii ferate de transportare a mărfurilor («Tezeu-lux», «Agrofloris-Nord», «Tirex-petrol» și «Printeps») casierul de marfă superior Zinaida Scripnic, casierii de marfă Galina Reabco, Ludmila Filipciuc, recepționerul Ghena-die Cușnir.

REPORTER «FM»

Imagini: Lurie KOZLOV



Palatul de cultură al feroviarilor la 35 de ani

și concursurilor internaționale. Cunoscutul compozitor și interpret Saveliu Cojocaru conduce cu succes deja mulți ani studioul muzical pentru copii. Solista Angela Roșcovan educă și dezvoltă talentele creative ale copiilor.

În cadrul PCF își desfășoară activitatea și secțiile sportive de tenis de masă, gimnastică. Ele sînt conduse de Ludmila Ghe-

orghieva, antrenor de tenis, arbitru național. În fruntea colectivului Palatului de cultură al feroviarilor se află Aurelia Hincu, doctor în arte.

Felicitări cu ocazia jubileului, dragi specialiști din domeniul culturii și sportului la calea ferată! Succese și aplauze binemeritate!

Alexandru NICHIFOROV

Pe 2 iulie curent Palatul de cultură al feroviarilor a împlinit 35 de ani. Înălțat de angajații Magistralei moldovenești, el a fost pe atunci cel mai bun nu doar în Chișinău, ci și în Moldova. Grație arhitecturii inedite, Palatul a împodobit zona feroviară a capitalei. El a devenit mîndria feroviarilor moldoveni. Aici au început să activeze diferite grupuri de artiști amatori, secții sportive, au fost înființate ansambluri de dansuri, care prin talentul lor interpretativ au cucerit simpatia spectatorilor moldoveni, dar și ai celor din alte țări.

Actualmente la Palatul de cultură al feroviarilor activează cîteva colective de creație. Practic la toate manifestațiile cu caracter public ansamblul de dansuri populare, condus de Valentin și Raisa Andronachi, bucură feroviarii și oaspeții cu dansurile lor extraordinare. Se bucură de mare succes ansamblul de dansuri de estradă sub conducerea Nadejdei Țariova. Cele două colective au cîștigat numeroase distincții în cadrul festivalurilor



FELICITĂRI!

Administrația IS «Calea Ferată din Moldova» adresează felicitări cu ocazia zilei de naștere lui **Ilie ȚURCAN**, șef al serviciului securitatea circulației și lichidarea consecințelor accidentelor, **Veaceslav BĂTRINAC**, dispecer feroviar, **Vitalie TRICOLICI**, dispecer responsabil de circulație.

— Vă dorim din suflet multă sănătate, viață lungă, energie nesecată, succese în domeniul profesional, dispoziție minunată și bunăstare în familie!

Colectivul stației Ungheni o felicită cu prilejul JUBILEULUI pe **Svetlana SCRIPNIC**, șef-adjunct, responsabil de probleme de trafic de marfă și activitate comercială al stației.

— Din partea noastră — cele mai cordiale felicitări, multă sănătate, succese în activitatea de muncă, bunăstare în familie și realizarea tuturor doleanțelor!

Administrația și comitetul sindical din cadrul TP-1 vin cu felicitări de JUBILEU către betonistul **Anolie MITICA** și paznicul **Victor BRATOV**.

— Multă sănătate, bunăstare și tot ce vă doriți cel mai mult!

«Călătorul» întîmpină oaspeții

Cufundată în smaraldul verde al tufarilor decorativi și pomilor seculari, cu o palitră multicoloră de flori, cu firma renovată reprezentînd imaginea unui tren, stațiunea de agrement «Călătorul» a Direcției deservire a pasagerilor, situată pe malul Nistrului în regiunea balneară pitorească de la Vadul lui Vodă, întîmpină ospitalier feroviarii. La dispoziția angajaților căii ferate, a locuitorilor republicii și altor țări, dornici de a se odihni interesant, cu plăcere și util împreună cu familiile și copiii, se află un complex modern, bine dotat de agrement.



Imagini: Iurie KOZLOV

Oclădire capitală cu trei etaje, cinci căsuțe de lemn aidoma celor din basme, foisoare de odihnă și o terasă acoperită pentru petreceri în aer liber cu o capacitate de 100 persoane, teren de volei și unul pentru copii, masă de tenis, șah și narde, parcare păzită gratuită, dușuri de vară și o terasă cu mangal pentru prepararea frigarilor, aparat muzical, iar de sărbători — muzică-life, frigider, televizor, o bucătărie comună etc. Toate

acestea stau la dispoziția celor 200 de oaspeți, cit poate să găzduiască concomitent stațiunea de agrement, începînd cu luna mai pînă toamna tîrziu, pînă la «ultimul client», după cum spun în glumă responsabilii din cadrul administrației.

În umbra deasă a pomilor căsuțele cu două și patru locuri atrag vizitatorii cu răcoare și aspect inedit, cu mult confort. Oaspeții se pot plimba pe aleile umbroase cu gard «viu», pot admira florile și băncile confecționate în stilul secolului XIX, pot sta la mese, fețele de masă ale

cărora au imprimate pe ele logotipul CFM.

Odăile confortabile cu 2, 3, 4 și 5 locuri ale blocului cu trei etaje oferă toate condițiile pentru o odihnă de cea mai bună calitate. Numărul de lux, amenajat după ultimul cuvînt al artei design-ului și industriei construcțiilor, va satisface chiar și cele mai exigente gusturi. Dormitorul confortabil cu draperii vaporose fine, salonul cu mobilier moale și televizor, bucătăria cu tencuială decorativă, dotată cu cele necesare — toate acestea nu pot să nu placă.

O adevărată pierlă a stațiunii de agrement «Călătorul» este terasa acoperită pentru petreceri în aer liber cu capacitatea de 100 persoane. Ea este rodul fan-teziei creative și al eforturilor fizice mișaloase ale șefului rezervei însoțitorilor de vagon de la DDC Ion Popescu. A construit-o împreună cu subalternii săi «de la primul pînă la ultimul cui» și a amenajat-o cu un rafinat gust estetic.

Aceiași însoțitori de vagon entuziaști, sub conducerea iscusită a șefului lor, au amenajat terenul de volei și terenul de joacă pentru copii, respectînd toate standardele, barul din blocul central, terasa cu mangal pentru frigarul, băncile noi. Pe noul teren copiii au la dispoziție carusel și scrinciobe viu colorate, se pot antrena la bara fixă.

...Ultimii șase din cei 25 de ani de existență a stațiunii de agrement au tran-

sformat-o din cauza nepăsării într-un loc părăsit. Dar iată că s-a găsit un om energetic, care s-a apucat să reanimeze complexul. Cel care i-a mobilizat pe însoțitorii de vagon entuziaști a fost șeful rezervei de însoțitori a DDC Ion Popescu. Pretutindeni era nevoie de reparații: de la renovarea firmei și a gardului dărăpănat pînă la sistemul de apeduct și canalizare.

Curînd munca era în toi: în primăvara anului trecut însoțitorii de vagon împreună cu șeful lor au reparat și vopsit cu forțele proprii gardul și căsuțele de lemn, dușurile de vară și băncile, blocul cu trei etaje, au construit terenuri și foisoare noi. Astfel 200 de angajați au sărbătorit anul trecut Ziua feroviarului la stațiunea de agrement renovată «Călătorul». «Va fi la fel și anul acesta», — au dat asigurări administratorul stațiunii Iurie Drojji și barmanul Svetlana Macari.

Iar pînă atunci oamenii, care se odihnesc aici, savurează confortul, liniștea și aerul curat, admiră Nistrul și frumusețea din jur, fiindu-i recunoscător entuziaștului Ion Popescu. Drept confirmare servesc cuvintele angajaților DDC:

— Sintem foarte mulțumiți de condițiile de odihnă la stațiunea «Călătorul», — spune Ion Cilibii, însoțitor de vagon în trenul nr.105-106 Chișinău—București. — Aici se întreamează și trupul, și sufletul.

Majoritatea oaspeților, printre care și însoțitorul de vagon al trenului de pasageri nr.341-342 Chișinău—Moskova Grigore Simion și-a exprimat recunoștința pentru condițiile confortabile de odihnă, dar și a remarcat posibilitatea odihnei active, sportive, precum și a copiilor.

Așa dar, stațiunea de agrement «Călătorul» îi așteaptă pe toți doritorii!

Liliana NICHIFOROV

