



# FERROVIARII Moldovei

N 34 (5850) 19 august 2015

Ziarul apare din 1 mai 1941



**Ș**eful serviciului mișcare, Igor Munteanu, a raportat conducătorului magistralei despre lucrările de încărcare-descărcare desfășurate la CFM în weekend.

Potrivit serviciului pază paramilitară, pe teritoriul depoului de locomotive Basarabeasca a fost observat un bărbat străin, care s-a grăbit să plece, abandonându-și gențile, în care se aflau re-

## LUNI — ZI A CONTROLULUI

**Iurii TOPALA, director general interimar al Întreprinderii de Stat «Calea Ferată din Moldova», a convocat luni, 17 august 2015, Ziua controlului. A fost luată în dezbatere situația curentă a magistralei, în special din ultima săptămână.**

cipiente cu motorină. Pe cazul dat a fost intentată o anchetă internă. Pe sectorul Abaclia—kilometrul 141 în weekend a fost incendiată vegetația. La fața locului s-a deplasat o autospecială din dotarea nodului feroviar Basarabeasca. Incendiul a fost localizat rapid, fără pagube pentru CFM.

Serghei Tomșa, vicedirector general, responsabil de infrastructură și material rulant de tracțiune, a informat conducerea magistralei despre activitatea desfășurată în filialele din subor-

dine. Pe sectorul Revaca—Bender are loc instalarea barierei de nivel nepăzite. În conformitate cu planul stabilit a fost inițiată procedura de pregătire pentru sistarea activității mai multor stații, care nu sînt implicate în operațiunile de marfă. Au demarat lucrările de vopsire a podului de pe sectorul Strășeni—Bucovăt. Se pregătesc informațiile necesare privind procesul de fabricare a traverselor din beton armat în secțiile uzinei din Bălți. Necesitatea a survenit în urma exploatarea pe parcurs a acestora.

Seful serviciului linii, Petru Sacaruța, a raportat despre probleme legate de aprovizionarea cu necesarul de materiale pentru reparațiile curente.

Președintele Federației sindicatului feroviarilor din Moldova, Ion Zaporjan, a informat conducerea CFM despre scrisoarea colectivă parvenită de la nodul feroviar Basarabeasca, în care semnatarii își exprimă îngrijorarea față de situația actuală privind achitarea salariilor și cer: rambursarea datoriilor acumulate, restabilirea funcționării în regim cuve-

nit a subdiviziunilor magistralei, majorarea salariilor în conformitate cu creșterea tarifelor la serviciile de bază și deprecierea monedei naționale. Președintele sindicatului de profil a propus inițierea procedurii de conciliere, în conformitate cu art.359 CM al RM și crearea în acest scop a unei comisii de conciliere în cadrul CFM.

Pe 19 august 2015 se preconizează un test drive de pe peronul gării din capitală pînă la stația Ungheni cu trenul diesel modernizat nr.6025. Acest tren diesel modernizat urmează a fi introdus în orar cu începere din 20 august 2015 pe ruta Chișinău—Ocnița.

Irina KRAEVSKAIA

## Iurii TOPALA: «Contez pe înțelegere și susținere a reformelor în domeniul feroviar»

**Iurii TOPALA, director general interimar al ÎS «Calea Ferată din Moldova», continuă să ia cunoștință de activitatea magistralei. Pe 11 august 2015, însoțit de Miron GAGAUZ, vicedirector general, responsabil de deservire tehnică și reparații, el a întreprins o vizită de lucru la nodul feroviar Bălți.**

**C**ea mai mare atenție s-a acordat subdiviziunilor, activitatea cărora formează verigile principale în structura căii ferate. Printre acestea este și **întreprinderea de articole din beton armat.** Iurii Topala a vizitat hala de producție a întreprinderii, unde directorul ei Mihail Beico a oferit explicații. Anterior aici se produceau anual pînă la 100 mii traverse, dar în ultima perioadă de timp volumul producției a scăzut cu aproape două treimi. Pentru a reveni pe pozițiile anterioare este necesară asigurarea ritmică și continuă cu materie primă. Situația financiară nu este deloc ușoară, dar șeful magistralei, care a studiat în detaliu problema, a dat asigurări, că vor fi antrenate toate rezervele accesibile, ca să nu apară întreruperi în procesul de fabricare a traverselor. Doar e vorba de materiale, fără de care este imposibilă menținerea liniei în starea cuvenită.

În atelierele mecanice ale întreprinderii a avut loc o discuție constructivă cu experimentatul frezor Vladimir Primac despre importanța renovării instrumentelor.

— Ne vom strădui să soluționăm și această problemă imediat ce situația economică a căii ferate se va ameliora, — a reiterat conducătorul magistralei. — Într-adevăr, e dificil a repara utilajele fără instrumente calitative, sigure.

**Depoul de locomotive,** care asigură tracțiunea pe un sector foarte mare, are problemele sale. Ele țin, în primul rînd, de stocul învechit al locomotivelor, care și-au ieput demult resursele. În acest context s-a discutat și despre ce tip de locomotive — de marfă și pasageri ori specializate de marfă — e mai bine să fie achiziționate din împrumuturile acordate căii ferate de băncile străine. Miron Gagauz, precum și Ion Vasilachi, șef al serviciului tracțiune, prezent și el la întvedere, au pledat pentru varianta a doua. Locomotiva de marfă și călători nu este suficient de puternică, iar dacă tonajul garniturii va constitui circa 4-4,5 mii tone ea pur și simplu nu o va putea remorca, astfel va tre-

bui să staționeze ori să revină de la stația terminus în depou ca și rezervă, consumînd înzadar combustibilul costisitor.

În timpul discuției cineva a adus la cunoștință, că la etajul doi al blocului administrativ-habitual acoperișul e spart și necesită reparații serioase. Astfel s-a pus în discuție încă o problemă: a fost oare întemeiată lichidarea la Bălți a potentialului serios al secției edificii civile? Nu se poate compara, a spus Miron Gagauz calitatea reparației clădirilor de un mic grup de constructori ai întreprinderilor cu cea efectuată de specialiști competenți, capabili să întocmească proiectele, să execute profesionist și calitativ lucrările. La ora actuală multe clădiri și construcții necesită anume reparații calificate.

Conducătorul magistralei a dorit să viziteze halele de reparații ale depoului. Acolo a avut loc o întvedere cu muncitorii, preocupați în primul rînd de problema restanțelor salariale. Iurii Topala a explicat: curînd va fi lichidată restanța pe luna mai, deși bugetul căii ferate este extrem de sărac, iar în continuare se vor achita la timp salariile pentru lunile curente. Lichidarea definitivă a restanțelor, care ar putea fi posibilă spre sfîrșitul anului, este reală doar odată cu excluderea dezechilibrului dintre veniturile și cheltuielile căii ferate.

Au fost adresate și alte întrebări. De exemplu, în opinia unuia dintre angajați, la calea ferată nu sînt suficient apreciate rezervele de creștere a veniturilor de pe urma serviciilor auxiliare. Pe teritoriul nodului feroviar, în preajma gării, se află piața și o parcare, din activitatea cărora bugetul căii ferate nu primește nici un bănuț. Și nimeni nu întreprinde nimic. Pe teritoriul depoului există un bloc gol, care ar putea fi oferit ca și spațiu locativ tinerilor feroviarilor. Desigur, există anumite prevederi legale, care obligă întreprinderea de stat să vîndă ori să transmită gratis organelor publice loca-



O întvedere cu colectivul remizei vagoane Bălți





# Iurii TOPALA: «Contez pe înțelegere și susținere a reformelor în domeniul feroviar»

(Sfârșit. Începutul în pag. 1)

le clădirile, la care renunță. Or, Iurii Topala a promis să studieze în detalii problema, subliniind, că grija față de oameni trebuie să se afle mereu pe primul loc. În același timp, calea ferată trebuie să renunțe ferm la surplusul de infrastructură, care depășește posibilitățile financiare ale întreprinderii, concentrându-și atenția pe ceea ce contribuie nemijlocit la desfășurarea procesului de trafic: locomotive, vagoane, linii, bază de reparație etc. În condițiile actuale, cînd se pune problema supraviețuirii economice, altă alternativă pur și simplu nu există.

Calea ferată încă n-a atins nivelul profitabilității și deocamdată nu-și poate permite prea multe. În afară de salarii trebuie să se facă alocatii financiare pentru procurarea combustibilului și lubrifiantilor, pieselor de schimb. A devenit o problemă chiar și cumpărarea unui butoi de unsoare tehnică pentru osiile montate, despre care a vorbit șeful remizei vagoane nr.3 Valeriu Gilcă, solicitînd ajutorul conducătorului magistralei. Promițînd să ajute în acest caz concret, Iurii Topala a îndemnat persoanele responsabile din teritoriu să manifeste la procurarea materialelor pentru necesitățile de producție mai mult spirit gospodăresc, punînd pe prim plan calitatea și prețul rezonabil. Drept răspuns Valeriu Gilcă a estimat, că asemenea tendință există demult, dar e necesar ca specialiștii întreprinderilor să fie incluși în componența comisiei căii ferate, ce se ocupă de achiziționarea resurselor materiale.

**Luînd cunoștință de procesul tehnologic al reparației vagoanelor la remiza nr.3,** șeful magistralei, la fel ca și la depoul de locomotive, s-a întîlnit cu angajații întreprinderii. Oamenii au abordat nu doar problema lichidării restanțelor salariale, ci și-au exprimat și neliniștea profundă în legătură cu soarta de mai departe a căii ferate. Cu fiecare an problemele se agravează și nu e clar deloc, ce-i așteaptă pe feroviarîi în viitor. Pe parcursul discuției s-a specificat: colacul de salvare poate deveni doar modernizarea serioasă a infrastructurii feroviare de bază. După obținerea multăstep-tatelor împrumuturi, care vor fi folosite la achiziționarea noilor locomotive și renovarea liniei, o parte din mijloacele căii ferate vor fi disponibilizate și vor putea fi utilizate pentru necesitățile curente acute. Or, pentru ca toate acestea să se întîmple este important a menține ritmul stabil al activității căii ferate în calitate de transportator de marfă și călători. Băncile oferă împrumuturi agenților economici puternici, și nu celor ce dau faliment.

**În aceeași zi șeful magistralei a vizitat mai multe sectoare de producție ale nodului feroviar Ungheni.** Și aici angajații au abordat o serie de probleme actuale. Concluzia a fost următoarea: doar ținînd cont de propunerile muncitorilor, acordînd atenție necesităților acestora, manifestînd



Instantaneie din cadrul vizitei de lucru

grijă, se poate conta pe înțelegere și susținere a reformelor întreprinse, ce vor contribui la ameliorarea cardinală a stării de lucruri în gospodăria feroviară.

Familiarizarea cu procesele de producție în timpul vizitelor de lucru întreprinse va permite, indiscutabil, a evalua mai bine situația reală, va ajuta la elaborarea unei strategii mai clare pentru viitor. În același timp, discuțiile cu feroviarîi, care au decurs constructiv și sub forma unui dialog sincer, constituie un exemplu concludent, cum trebuie să fie în condițiile actuale raporturile comunicative eficiente între managementul de conducere și verigile de jos.

De la Bălți și Ungheni —  
Vladimir DOBREANSCHI

Imagini: Vladimir DOBREANSCHI

## La postul transbordare — doar profesioniști

**Stația de frontieră Ungheni, unde ecartamentul european se întîlnește cu cel de la noi, este de neimaginat fără postul transbordare a vagoanelor. Aici, sub conducerea lui Veaceslav Cornei, muncește un colectiv unit, prietenos, implicat mereu, la orice oră de zi și noapte, în orice condiții climatice, într-o muncă responsabilă, cu impact direct asupra respectării procesului tehnologic general.**

**L**a ora actuală pe sector a scăzut intrucitva intensitatea circulației trenurilor. Or, maistrul superior Andrei Farfaniuc, cu care am reușit să stau de vorbă, este sigur că e vorba de un fenomen temporar. Doar încă mai ieri aici erau transbordate lunar pînă la 400, ba chiar și 500 vagoane de marfă, deci, așa va fi și în viitor. S-a înviorat deja, printre altele, transportarea peste frontieră a metalului uzat. Iar cifrele invocate mai sus nu constituie limita posibilităților, deoarece fiecare tură, condusă de maistrul Lurie Macuha, Ghenadie Vacariuc, frații Veaceslav și Nicolae Bordianu, este în stare să facă față unui volum de muncă și mai mare. De-ar fi fluxul de marfă mai intens, că profesioniștii se vor descurca.

Prin stație circulă tot anul expresul de București, iar acum, vara — și trenul de călători Minsk—Varna. Transbordarea vagoanelor acestor garnituri se efectuează în termenii tehnologici prevăzuți și colectivul poartă aceeași responsabilitate.

În cazul vagoanelor de marfă, pentru a

schimba osiile montate cu lățimea respectivă cutiile acestora sînt ridicate cu ajutorul macaralei, iar în cazul celor de călători — cu cricurile. Transbordarea ca atare, fiind ultima etapă în proces, este precedată de acțiuni ce țin de pregătirea boghiurilor, profilaxia și reparația utilajelor în caz de necesitate, astfel încît să nu creeze probleme în momentul decisiv. În atelierile mecanice poate fi confecționat orice detaliu necesar, chiar și spirale pentru cricuri. A fost însușită operațiunea de rebobinare a motoarelor electrice. Iar în procesul de transbordare lăcătușii nu doar fixează cutiile pe boghiuri, dar și examinează mecanismul de rulare, efectuează revizia intermediară, înlătură careva defecte ale roților și bușelor.

La STV spectrul specialităților solicitate este atît de amplu — de la sudor, electrician pînă la strungar în metale, tîmplar și chiar fierar — încît colectivul trezește invidia albă a altor sectoare. În momentul cînd locomotiva de manevre aduce vagoanele pe pozițiile de transbordare, se implică toți specialiștii, indiferent din care sector fac parte. Astfel trenurile reușesc să respecte graficul. Ritmul muncii îl dictează lăcătușii de utilaje Aurel Cebotari, Ion Ciobanu, Ghenadie Șuparskii, Veaceslav Creangă, macaragii-electricieni Petru Floreac, Valeriu Mușet, Vasile Snigur, strungarii Serghei Cruđu și Tudor Rusu, și mulți alții.

Vladimir DOBREANSCHI



Imagine: Iurie KOZLOV



## PROTECȚIA SĂNĂȚĂȚII ȘI SECURITATEA MUNCII FERVIARILOR

# Consecințele neatenției

**Dumitru Durnescu, șef al serviciului securitatea și sănătatea în muncă al ÎS «CFM», a organizat o audioconferință pe marginea bilanțurilor în iulie și primelor șapte luni de la începutul anului 2015.**

**C**onform datelor serviciului, pe parcursul lui iulie curent la filialele căii ferate au fost admise două cazuri de traumatism cu pierderea temporară a capacității de muncă. În luna iulie a anului trecut a avut loc un singur caz de traumatism: în secția nr.2 alimentare cu energie electrică Basarabeasca.

Mă voi referi în detalii la cazurile curente. Pe 13 iulie șoferul sectorului construcții Bălți N.Crivoi mergea spre vestiar la sfârșitul zilei de muncă, s-a împiedicat și a căzut, fracturându-și cotul drept. Acest feroviar nu este un novice, el muncește la întreprindere mai bine de 35 de ani. Totuși, n-a fost atent în timpul deplasării pe teritoriul întreprinderii și astfel a încălcat Instrucțiunea nr.1 al.1.4, 1.5 privind protecția sănătății și securitatea muncii. În cel de-al doilea caz a fost implicat macagiul superior de la stația Ocnița V.Stog. Pe 27 iulie curent feroviarul a avut de suferit de pe urma acțiunilor de huliganism ale unor persoane străine, care au

aruncat cu pietre în el când se afla în tura de noapte la postul de serviciu de la bariera de nivel. Pe marginea acestui caz comisariatul de poliție Dondușeni a întentat dosar penal.

În iulie curent colaboratorii serviciului securitatea și sănătatea în muncă au participat la demontarea macaralelor la stațiile Florești și Alexăndreni, la activitatea comisiei permanente de pe lângă serviciul revizori, în comun cu inspecția principală a muncii din cadrul Federației sindicatului feroviarilor din Moldova au verificat starea protecției sănătății și securității muncii la stația Giurgiulești, au participat la activitatea comisiei de primire a examenelor în cadrul serviciului tracțiune; au oferit suport metodic și consultativ specialiștilor în protecția sănătății și securitatea muncii de la filialele căii ferate și, desigur, s-au implicat în investigarea accidentelor de muncă, care au avut loc la calea ferată în luna iulie.

De la audioconferință —  
Alexandru NICHIFOROV

**Pe direcția de cale ferată Abaclia—Cahul, care în ultima perioadă de timp capătă un rol tot mai mare în ce privește organizarea traficului de tranzit pe sectorul de sud al magistralei, sint amplasate câteva districte ale secției linii nr.3 Basarabeasca.**

**S**e depun toate eforturile pentru ca liniile de cale ferată de pe acest sector să facă față cerințelor securității circulației. Trebuie să recunoaștem, că nu e o sarcină ușoară în condițiile deficitului de materiale, dar colectivul districtului nr.11, bunăoară, care are în subordinea sa 29 kilometri de linie, reușește s-o îndeplinească. Antrenând rezervele interne, maistrul-picher Dumitru Mitioglo și subalternii săi asigură un punctaj de 20-21 unități, planul fiind 80. Colectivul a demonstrat exemple de bună organizare și în procesul de pregătire pentru traficul estival din anul curent.

Vladimir DOBREANSCHI

## Exemplu de bună organizare



**ÎN IMAGINE:** maistrul-picher superior al sectorului Petru Oglindă (la stînga) și maistrul-picher Dumitru Mitioglo

Imagine: Iurie KOZLOV

# Toate subdiviziunile activează în unison

Valeriu LOMOV,  
șef al secției linii Bender

**E considerabil aportul secției linii Bender la activitatea de muncă a ÎS «Calea Ferată din Moldova» prin contribuția la dezvoltarea eficientă a ramurii, la formarea pieții serviciilor de transport.**

**S**arcinile de bază ale secției linii Bender sint îngrijirea curentă și reparația liniilor în scopul asigurării circulației fără pericole și în regim continuu a trenurilor cu vitezele stabilite, conform prevederilor Regulilor exploatarei tehnice a căilor ferate.

Odată cu crearea secției linii Bender acum 70 de ani s-a format și structura întreprinderii cu toate subdiviziunile tehnologice importante. Începînd cu anul 2005, întreprinderea are în grija sa 225 kilometri de traseu principal și linii de stație pe direcțiile Bender—Chișinău, Bender—Căinari—Zlotei, Chișinău—Revaca—Căinari.

**Sectorul construcții ingineresti.** O importanță extraordinară de mare are îngrijirea curentă a podurilor, tevilor, sistemelor de evacuare a apelor pe liniile curente și la stații.

Pentru a menține toate acestea în stare bună de funcționare muncesc zilnic angajații sectorului Stepan Marian, Victor Botnari, Sergiu Zaporozjan, Veaceslav Stefanco, Ion Antoci, Andrei Ghincul, Serghei Versteac. Sub conducerea maistrului Ion Paladi s-a executat reparația capitală a capetelor de țevă la km 68 al liniei curente Căinari—Zlotei, la km 20 al liniei curente Hagimus—Căușeni, la km 1510 al segmentului de linii halta Km 1507—Bulboacă.

**Sectorul terasament.** Subdiviziunea supraveghează terasamentul liniei de cale ferată pentru a preveni deformările, revărsările și impactul distrugător al apelor, vîntului și altor factori naturali. Astfel, muncitorii Vitalie Ciorba, Ion Romanenco, Serghei Ursu și tinărul muncitor Constantin Curuliuc au reparat capital în luna mai, împreună cu picherii, pasajul de nivel de la kilometrul 42 al liniei curente Bălțați—Căinari, iar în iunie — bariera de la km 75 al liniei curente Căinari—Zlotei.

**Sectorul de exploatare și reparație a mașinilor și mecanismelor.** Colectivul este condus de maistrul Sava Cataraga. Zilnic se deplasează pe linii mijloacele de transport cu motor de marca DGK, AS, AGM, asigurînd districtele cu materialele și instrumentele necesare și transportînd muncitorii la locul de destinație. Conducătorii drezinelor Eduard Bogatirencu, Vladimir Manda, masinistul Denis Lișcenco și ajutorii săi Ion Cataraga, Oleg Lișcenco, Anatolie Osipov mențin mijloacele de transport în stare bună, execută toate însărcinările primite în ziua respectivă.

**Sectorul circuite de linii.** Specialiștii subdiviziunii verifică starea liberă sau ocupată a tronsoanelor feroviare pe liniile curente și cele din stații, precum și integritatea circuitelor de linii, ceea ce permite prevenirea opririi materialului rulant pe

liniile curente. Colectivul de aici este condus de tinărul maistru Ștefan Ciobanu. Deși e abia la început de cale, el se bucură de stîmă subalternilor. Sarcina subdiviziunii este de a nu admite rebut în ce privește funcționarea circuitelor de linii.

**Sectorul defectoscopie.** Defectoscopist nu e o specialitate prea răspîndită, dar extrem de importantă și solicitată. Ea face parte din categoria celor de care depinde viața și bunăstarea oamenilor. Defectoscopiștii controlează și depistează defectele șinelor, descifrează reflexogramele. Lungimea liniilor verificate este de 255 kilometri. În fruntea sectorului se află Vasile Vizii, maistru cu vechime de muncă și experiență bogată, îndrumător. Colectivul subdiviziunii este unul tinăr și instruit tehnic.

**Sectorul plantații verzi.** Este o subdiviziune relativ nouă în cadrul secției linii, creată în anul 2008 pentru îngrijirea fișilor forestiere pe fiecare direcție. Maistrul ei Grigore Arsirii este specialist în domeniu și un bun consultant. Suprafața îngrijită este foarte vastă, dar maistrul reușește s-o inspecteze în mod regulat, verifică plantațiile de fortificare. Colectivul este tinăr, sîrguincios.

**Districtele secției linii.** Montatorul de linii este una din cele mai frecvente specialități la calea ferată. Ea necesită forță, rezistență, cele mai diverse deprinderi și cunoștințe. Pentru a construi și repara linia de cale ferată trebuie să cunoști bine calitățile solurilor și balasturilor, metodele de pozare a șinelor și traverselor, să știi a le fixa și a îndeplini numeroase alte operațiuni. În prezent la construcția și reparația căii ferate se folosesc mașini pu-

ternice, dar montatorul de linii e de neîncuic. Echipa montatorilor de linii participă la pozarea nemijlocită a panourilor de linii, a traverselor de lemn și beton armat, la rectificarea și riparea liniei.

De la începutul 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 — din beton armat în urma micșorării diagramei.

Fiecare maistru-picher se străduie să asigure menținerea liniei în stare bună, să obțină punctajul necesar, care alcătuiește în prezent 75 unități, planul fiind 150. Toate districtele îndeplinesc planul la punctaj, dar cele mai multe eforturi depun colectivele districtelor 2 — B.Nicolaenco, 3 — I.Petrușca, I.Nigai, 6 — P.Poiată, 7 — V.Pankin, A.Bursuc, S.Catană, 8 — S.Bulat, V.Cernat, 1 — N.Merjievskii și toți montatorii de linii, care muncesc din greu. Punctajul bun este nota pentru munca noastră, a tuturor.

Secția linii Bender are în componența sa 10 districte, conform divizării administrative — trei sectoare. Ele sint conduse de maistrul-picher superior G.Țimbaliuc, M.Orlov și I.Osipov.

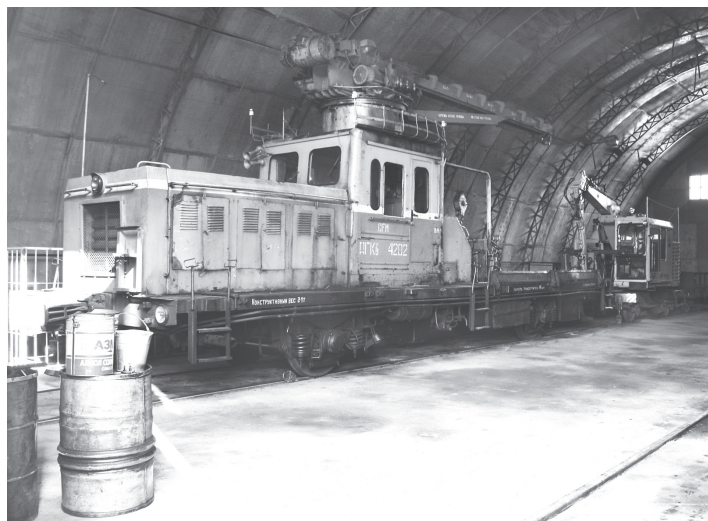
Dezvoltarea procesului tehnologic la ora actuală solicită din partea fiecărui angajat noi cunoștințe, multă perfecționare. În cadrul secției linii se organizează atestarea muncitorilor pentru ridicarea gradului, anumite persoane urmează instruirea la Școala tehnică feroviară Basarabeasca, la Centrul de instruire Chișinău, precum și la instituții de învățămînt universitar.

De remarcat și aportul unor subdiviziuni ale secției linii precum biroul tehnic — șef M.Sevcenco, contabilitatea — E.Chiselita, alé inginerului pentru organizarea și normarea muncii S.Sanduta, responsabilului de protecția sănătății și securitatea muncii N.Ermacovici și, desigur, ale specialiștilor principali, care mă ajută: inginerul-șef M.Slivca, ajutorul responsabil de securitatea circulației N.Cebanenco.

Toți împreună noi contribuim la desfășurarea activității căii ferate și dorința noastră este de a munci, în pofida tuturor dificultăților.

**ÎN IMAGINI:** mijloacele tehnice sint întotdeauna gata de a înfăptui lucrările preconizate

Imagini: Iurie KOZLOV





# UNIVERSUL CĂILOR FERATE

## Cele mai punctuale în Europa

Căile ferate federale din Elveția (CFF) sunt declarate cea mai punctuală companie feroviară din Europa.



În anul 2015 trenurile elvețiene și-au îmbunătățit și mai mult punctualitatea, în pofida numeroaselor lucrări de reparație. Ele își păstrează reputația. Anul trecut circa 87,7 la sută din clienții CFF au ajuns la destinație fără întârziere. Comparativ cu 2013 indicatorul exactității s-a majorat cu 0,2 la sută. Astfel, CFF devine cea mai punctuală companie feroviară din Europa. Pentru comparație: în majoritatea țărilor europene trenul, ce întârzie cu mai puțin de 5 minute, este considerat ca și sosit la timp. În Austria bariera de timp, după care începe număratoarea întârzierii trenului, este egală cu 5 minute 29 secunde, în Germania — 5 minute 59 secunde. În Elveția se aplică criteriile mai dure pentru stabilirea punctualității transportului. Printre altele, se consideră că pasagerul a sosit la timp, dacă întârzierea constituie mai puțin de 3 minute.

## În China turiștii au frică de trenurile rapide

Căile ferate de mare viteză, considerate mândrie națională a Chinei, au meni-

rea să demonstreze realizările tehnologice ale țării.

Pasagerii au apreciat tehnologia, dar au rugat să fie micșorată viteza. Și nu e de mirare, deoarece cel mai rapid tren dezvoltă viteza de 350 km/oră.

De la începutul acestui an în presa mondială au fost publicate o serie de articole, în care turiștii își împărtășeau impresiile despre călătoriile cu trenurile rapide și pleau practic unanim pentru micșorarea vitezei de circulație. Oficialitățile chineze nu au căzut de acord cu caracteristica «extrem de riscantă» (tehnologia în cauză este furnizată de francezi, japonezi și nemți, unde trenurile de mare viteză sunt exploatate cu succes), dar nu s-au împotrivit. La ora actuală China susține, că micșorarea vitezei va avea un impact pozitiv asupra securității traficului de călători și va permite reducerea costului biletelor, ceea ce va face «gloantele» chineze — anume astfel sunt numite trenurile respective — mai accesibile. În același timp nu se comunică nimic despre o posibilă stopare a construcției liniilor de mare viteză. Pentru construcția liniilor de cale ferată în China s-au investit miliarde de dolari, iar la ora actuală această țară dispune de cea mai mare rețea feroviară din lume.



– Ce harbuz mi-a rodit!

Imagine: Vlad DOBROV



## FELICITĂRI!

Administrația ÎS «Calea Ferată din Moldova» adresează felicitări de ziua nasterii **Ingăi NOSATII**, responsabilă pentru relații cu mass-media; **Nadejdei MEMENTII**, secretar-referent al directorului general; **Eugeniu PETRESCO**, șef-adjunct al serviciului linii; **Victor URSACHII**, revizor operațiuni comerciale; **Mariei-Nadejda SACEALA**, contabil de categoria 1.

— Vă dorim multă sănătate, bunăstare în familie și fericire! Să vă însoțească succesul în toate faptele bune, iar în viață să aveți parte de cit mai multe evenimente interesante și plăcute!

Comitetul sindical al secției Chișinău semnalizează și comunicații în felicitări cu ocazia zilelor de naștere pe **Vladimir AXENTII**, **Constantin ANDREEV**, **Valentin BRINZA**, **Nicolae BIRSAN**, **Irina GHELIUTA**, **Ion GRIBINENCO**, **Nadejda DANISCA**, **Olga DOROGAN**, **Cecilia DUDAI**, **Olga ZAVIZION**, **Artur COVALIOV**, **Natalia COSTOGLOTOVA**, **Ion LUCA**, **Serghei MINDRESCU**, **Stanislav MINDRESCU**, **Ion NANU**, **Natalia PERMINOVA**, **Boris ROSCA**, **Valentina TISCENCO**, **Natalia TOVBĂZ**, **Svetlana TROFIM**.

*Un cer albastru fără nori  
În cale să vă fie,  
S-aveți în viață numai flori,  
Succes și bucurie!*

Colectivul stației Sîpoteni adresează cordiale felicitări de ziua nasterii impiegatului de mișcare **Parascovia BOLDURES-CU**.

*Un motiv de bucurie  
Toată viața să vă fie,  
Să vă treacă anii lin,  
Fără ghinion și chin,  
Cu porții de fericire,  
Mult noroc, multă iubire!*

Administrația și comitetul sindical de la remiza vagoane nr.3 Bălți vin cu felicitări de ziua nasterii către **Ruslan VETRENIUC**, strungar; **Ecaterina KOROLIUK**, defectoscopist.

*Ciți ani — atâtea bucurii în viață,  
Ciți ani — atâtea mii de clipe  
cu dulceață  
Si tot atâtea mișoare-n buzunare,  
Mulți ani din suflet și mult soare!*

Administrația și comitetul sindical din cadrul TCM-740 Basarabeasca o felicită cu prilejul zilei de naștere pe **Maria URSU**, paznic.

*Atunci cînd încă o petală din ai tăi  
ani frumoși  
Se scutură agale, vibrînd armonios,  
Fii fericită, gîndind neîncetat  
La restul de petale, ce nu s-au  
scuturat!*

Colectivul stației Bucovăț adresează felicitări de ziua nasterii impiegatului de mișcare **Marina RUSU**.

— Vă dorim multă sănătate, ani de viață lungă, fericire în familie, bunăstare și succese de muncă!

Administrația și comitetul sindical ale serviciului pază paramilitară al ÎS «CFM», colectivul și comitetul sindical ale echipei pază paramilitară Bender îi felicită cu ocazia JUBILEULUI de 50 de ani pe **Mihail CAZAC**, puscas-pompier superior; la împlinirea vârstei de 45 de ani — pe **Valentin CHICAROSIE**, pompier superior; cu prilejul zilelor de naștere — pe **Boris POPAZOV**, șef de unitate; **Tudor CEBOTARU**, ajutor al șefului de patrulă; **Nicolae TURCAN** și **Veaceslav CEMIRTAN**, pușcași-pompieri.

— Un ocean de sănătate, un munte de noroc, un camion de bani și un cordial «Mulți ani!»

Colectivul și administrația secției linii Bălți o felicită cu ocazia JUBILEULUI pe **Ludmila VERGHELIS**, contabil-sef.

— Cu profund respect vă felicităm cu prilejul acestui important eveniment în viața dumneavoastră. Deja mulți ani munciti la întreprinderea noastră, în acest colectiv. Ați demonstrat mereu o mare responsabilitate în activitatea de muncă, atitudine cordială și binevoitoare față de oameni. Vă dorim ca aceste calități minunate și profesionalismul să vă ajute în viață și în domeniul muncii. Să rămineți mereu plină de viață, de forțe și energie, precum ați fost întotdeauna. Vă dorim fericire, bunăstare, pace și armonie în suflet! Felicitări cu ocazia jubileului!

Diracția și comitetul sindical ale Colegiului feroviar din Bălți îl felicită pe **Boris OLEINIK**, director-adjunct al instituției, cu ocazia JUBILEULUI de 65 de ani. După absolvirea IITF din Dnepropetrovsk dumnealui a muncit prodigios la multe întreprinderi ale Căii Ferate a Moldovei, parcurgînd calea de la inginer în domeniul linii pînă la profesor la colegiul tehnic. Este un minunat organizator, un iscusit pedagog. Îi dorim lui Boris Oleinik multă sănătate și succese în continuare în domeniul pedagogic la pregătirea specialiștilor-feroviarilor!

### În clipele de răgaz

SA PENTRU CATĂRI (PL.)	MELEAG	SOLDAT DE LEMN	ROȘI
MISEL	A PLUTI	CULTI	
SPECTATOR			
MATERIE VULCANICĂ		NORA OPREA	
FINAL DE VERG		FANTOMĂ	ÎNȘIRUIT
FIRIDĂ			
DESTINERERE	HOTĂRĂT	MIC DE CARNE	HAINĂ
NU SE DAU LA TREABĂ	LEGĂLZEAZĂ ACTE	SORIN OLARU	MATEI ENE
		IUBIT ÎN SECRET	
		FIR DE URZEALĂ	
PERECHI DE GĂINI			TOC
CEI CE FURĂ			PREZENT LA TIMP
		FIR	ALINA MARCU
		100 M.P.	AASALTA
NANĂ		ANEXĂ LA CASA	
TARE FRIG		AICI (POP.)	
		CUREA!	CASA COPILULUI (PL.)
		ESTRADA STELELOR	TĂRC
SPORTIV	CONTINGENT	SOMNUL RĂTIUNII	ÎN RAMA!
		AJUTOARE DE OSPĂTAR	TIP DE CAMILA
			PURTĂTOARE DE CUVĂNT
			FUGE LA GREU
A VENTILĂ		FACE OALE	
DUȘMĂNIE		DESPICĂ LEMNE	HORIA OGICĂ
	CASA MARE		REFREN LA PLUGUȘOR
CE TINE UN POPOR		SINOD	

Din revista «Integrame pentru toți»