

# FERROVIARUL

## Moldovei

N 35 (5851) 26 august 2015

Ziarul apare din 1 mai 1941

**S**eful serviciului mișcare, Igor Munteanu, a raportat conducătorului magistralei despre operațiunile de încărcare-descărcare, desfășurate în weekend la sectoarele din sudul, nordul și centrul Magistralei moldovenesti.

Potriviți informației prezentate de Ilie Țurcan, șef al serviciului securității circulației și lichidarea consecințelor avariilor, în weekendul trecut nu au fost înregistrate accidente. Pe 18 august 2015 pe tronsonul Comrat-lărgăra s-a produs un accident cu implicarea unui montator de linii. Victima a fost transportată la spitalul din orașul Comrat. Cazul se află în proces de investigare.

Seful pazei paramilitare Valearii Onila a raportat conducătorului magistralei despre lucrările operative de reținere a infractorilor care obișnuiesc să acumuleze pro-

## LUNI — ZI A CONTROLULUI

**Iurii TOPALA, director general interimar al Întreprinderii de Stat «Calea Ferată din Moldova», a organizat luni, 24 august 2015, tradiționala Zi a controlului.**

fit pe cheltuiala statului, aducând astfel pagube serioase Căii Ferate din Moldova. Astfel, pe 22 august a.c. au fost arestați doi indivizi, soț și soție, care tăiau copaci în zona de expropriere a CFM. Pe 23 august a fost reținut un cetățean în timp ce încerca să fure motorină. Poliția a deschis o anchetă pe cazul dat.

Serghei Tomsa, vicedirector general, responsabil de infrastructură și material rulant de tracțiune, a raportat conducătorului magistralei despre activitatea desfășurată în cadrul filialelor din subordine. Are loc înzestrarea cu echipamentele necesare a două bariere de nivel pe sectorul Bender-2—Chișinău, continuă lucrările de in-

stalare a corpurilor de iluminat. În cadrul serviciului alimentare cu energie electrică lucrările se desfășoară conform programului stabilit. Săptămâna aceasta urmează să fie livrat un lot de traverse de la uzina de traverse din beton armat.

Trenul poduri este antrenat în lucrările desfășurate pe sectorul Strășeni—Bucovăț. Până la sfârșitul anului se preconizează finalizarea procesului de înregistrare a suprafețelor aflate la balanța CFM în organele ÎS «Cadastru».

Miron Gagauz, vicedirector general, responsabil de deservire tehnică și reparații, a informat despre aprovizionarea la zi cu combustibil și necesitatea com-

pletării rezervelor în legătură cu sărbătorile naționale apropiate.

Directorul general interimar al CFM, Iurii Topala, a dat citire mesajului de felicitare adresat colectivului Căii Ferate din Moldova de către ministrul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al RM Iurie CHIRINCIUC, în care, printre altele, se menționează: «Cu ocazia sărbătorilor naționale «Ziua Independenței Republicii Moldova» (27 august) și «Limba noastră» (31 august) felicit conducătorii întreprinderilor și colectivele de feroviari, dorindu-le multă sănătate, fericire, bucurii și succese în muncă».

Irina KRAEVSKAIA

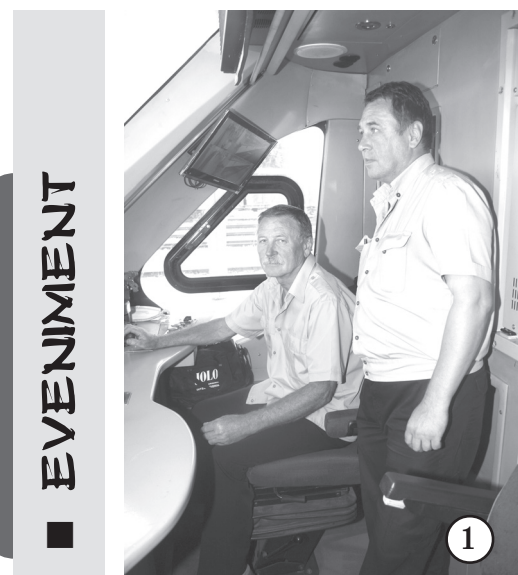


## A revenit pe șine trenul diesel modernizat

**După o pauză a revenit pe șine unul din cele cinci trenuri diesel modernizate. Acest eveniment deosebit pentru CFM și pasageri a avut loc pe 19 august 2015.**

**S**ub arcadele peronului central al gării Chișinău și-a făcut lin apariția un tren de toată frumusețea. La festivitate au participat ministrul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al RM Iurie CHIRINCIUC, conducătorul magistralei Moldovei Iurii TOPALA, specialiștii principali ai serviciilor locomotive și pasageri ale ÎS «CFM». Ei au fost invadați la propriu de ziaristi de la diferite posturi de televiziune din Republica Moldova, care i-au asaltat cu întrebări. Domnii Chirinciuc și Topala au răspuns la numeroasele întrebări, în timp ce efectuau turneul mult așteptat prin vagoanele trenului diesel (*imaginea nr.2*).

La întrebarea de ce a fost necesară renovarea trenului ministrul a opinat că până și un costum care stă în dulap mai bine de un an are nevoie de o primenire, dar mite un tren. Oficialul a menționat că trenul a fost supus unei revizii tehnice complete, iar testarea celor patru garnituri modernizate nu a depistat nici o abatere sau deficiență. Ceea ce înseamnă că CFM poate garanta securitatea călătorilor. Întrebat «De



■ EVENIMENT



ce trenurile nu au ieșit până acum pe linie», ministrul Iurie Chirinciuc a făcut trimitere la precedentă conducere a magistralei. Cinci trenuri renovate de uzina «Remar» din orașul Pașcani, România, au fost scoase de pe linie din cauza unor probleme tehnice în martie trecut. Iurie Chirinciuc a subliniat că întreprinderea a înregistrat pierderi financiare semnificative după retragerea de pe traseu a trenurilor, care se resimt și la ora actuală.

— Nu ași putea să vă dau cifra exactă a pierderilor, dar pot să vă spun că vom organiza o investigație internă. CNA a intentat mai multe dosare penale în acest context și atunci cind instanța se va pronunța pe acest caz, vom adopta și noi

decizia respectivă. Incontestabil, pierderi există, la fel există și responsabili pentru aceste pierderi.

Potriviți ministrului Chirinciuc, după testarea pe traseul Chișinău—Ungheni, ulterior se preconizează ca garnitura să circule până la Iași.

— În viitorul apropiat planificăm să prelungim traseul Chișinău—Ungheni până la Iași. Dispunem de tot necesarul în acest sens, iar procedurile respective au fost deja inițiate.

Directorul general interimar al ÎS «Calea Ferată din Moldova» Iurii Topala a declarat că absolut toate garniturile modernizate vor fi repuse în curând pe șine. — Toate garniturile modernizate vor fi

puse la dispoziția călătorilor, deoarece anume ei suportă cele mai mari pierderi, călătorind fără comodități. Ne vom strădui să fim mereu la dispoziția pasagerilor.

Călătorii care au procurat bilete pentru trenul Chișinău—Ungheni recunosc că au fost plăcut surprinși de noutatea, că vor călători cu un tren renovat. Unii călători însă au fost mai puțin optimiști și nu cred că garnitura modernizată se va menține mult timp pe rută.

Alte patru garnituri modernizate urmează a fi puse pe șine până la finele lunii septembrie. Pretul biletelor va varia de la 22 lei până la 49 lei, în funcție de categoria vagoanelor.

Trenul a fost condus de către mecanicul de categoria I Vladimir Strelet și mecanicul-instructor interimar Alexandru Pavlenko (*imaginea nr.1*). Călătorii au fost deserviti în vagoane de echipa însoțitorilor de vagon a DDC condusă de Vasile Mititelu.

Pe 20 august curent trenul modernizat a pornit de la Chișinău spre Ocnița. El a fost condus de mecanicul de locomotivă Vasile Sasu (*imaginea nr.3*).

Alexandru NICHIFOROV

### INTERVIUL EDIȚIEI

**Șeful CFM despre criză, salarii și reduceri de personal**

*Cititi în pag.2*



Imagini: Iurie KOZLOV



# Șeful CFM despre criză, salarii și reduceri de personal

**Primii pași în noua sa ipostază de șef al Magistralei moldovenești lurii TOPALA i-a făcut în vederea lichidării restanțelor salariale și identificarea pentru sine a răspunsului la întrebarea: de ce transportul feroviar din Republica Moldova, care constituie mândria și patrimoniul țării, a fost pus la pământ, îngenucheat și umilit? Despre aceste și alte realități mai puțin optimiste din viața magistralei — în dialogul ce urmează.**

**Domnule Topala, acum mai puțin de o lună v-ați asumat statutul de director general interimar al Căii Ferate a Moldovei. Spuneți-ne, vă rog, ce schimbări au intervenit în viața dvs. după preluarea acestei funcții?**

— S-a extins arealul meu de conștientizare a problemelor cu care se confruntă calea ferată, respectiv, a sporit și responsabilitatea mea față de acest segment. Am în spate o echipă mare, pe care trebuie să o conduc pe drumul cel drept pentru a-i crea o motivație corectă și a tinde spre eficiență.

Activitatea în actuala mea funcție este dificilă, interesantă, complexă. Foarte important pentru mine este, că actualmente colaborez cu o echipă de profesioniști de înaltă calificare, bine organizați, care, sint convins, mă va ajuta la obținerea scopurilor trasate. Și aceasta este foarte important.

**Care sint, în opinia dvs., aspectele cărora trebuie să le acordați mai multă atenție?**

— După o perioadă de timp atât de scurtă nu este deloc ușor să-ți schițezi prioritățile. Pentru început am identificat trei domenii: primul — sectorul feroviar de producție, orientarea spre client a transportului feroviar. Sarcina noastră rezidă în a satisface cerințele și nevoile clienților noștri: călători, expeditori de mărfuri și statul. În al doilea rînd, nu și ca importanță, prioritară este și securitatea circulației. Trebuie să încercăm cit mai multe mărfuri și să le livrăm cit mai repede destinatarilor, fără însă să neglijăm securitatea circulației, care primează. Și în al treilea rînd, un obiectiv prioritar în realizarea celor menționate mai sus este activitatea cu personalul, motivația muncii. Ași pune semnul «egal» între toate aceste trei domenii. Toate sint foarte importante, iar un manager trebuie să le acorde o atenție deosebită.

**Care este cauza principală a declinului economic actual?**

— Nu cred că e corect să vorbim despre cauzele situației financiare și economice precare a magistralei, avînd în vedere că sint o persoană nouă la întreprindere și am dreptul moral să mă pronunț doar despre viitorul CFM, pornind de la obiectivele pe care intenționez să le ating, de altfel cit mai curînd posibil, deoarece lentoarea ar putea aduce magistrala, în citeva luni, la dezastru, ceea ce e de nepermis.

**Ce anume intenționați să întreprindeți pentru a consolida activitatea financiară a căii ferate?**

— Acum și în lîme persistă o situație economică și politică nu tocmai favorabilă și pentru a o depăși cu succes, avem nevoie de o coeziune corporativă, înțelegere a scopurilor și obiectivelor comune. Unul dintre acestea ține de reducerea cheltuielilor nefondate pentru asigurarea procesului de producție. M-am convins de acest adevăr, studiînd situația per ansamblu pe întreprindere și în subdiviziunile acesteia. I-am întreat pe responsabili: «De ce cheltuiți atît de mult?». Răspuns: «Așa a fost întotdeauna!». Răspuns greșit și o gestiune de fonduri total greșită. Nu ne putem permite să cheltuiem la fel de mult ca înainte, cînd se acumula venuri considerabile din transportul de marfă și călători. Astăzi cheltuiim lunar cu 25-30 de milioane de lei mai mult, ceea ce este inacceptabil. Circa 30 la sută din cheltuielile CFM sint nefondate.

În zilele apropiate va fi constituit Departamentul logistică, care va monitoriza strict conjunctura de pe piață și va efectua operațiuni de vânzare-cumpărare a serviciilor proprii și celor din afară cu scopul de a obține beneficii economice maxime pentru CFM. De exemplu, mai ieri achitam cite \$ 890 per tonă de combustibil, iar astăzi — \$ 810. Astfel, acumulăm economii de milioane doar din operațiunea dată. Iar aceste posibilități nu sint singurele. Important e să contribuim la bunăstarea magistralei, să consolidăm situația economică a acesteia. Vom ține la un control strict toate cheltuielile de consum.

La ora actuală se perfectează actele privind cheltuielile din transportul auto pe care îl utilizăm. Toate mașinile sint vechi. În total — cca 700. E o cifră mare. Apare întrebarea: poate e mai rentabil să procurăm în leasing mijloace tehnice noi decît să le reparăm fără capăt pe cele vechi? Calculele arată că întreținerea unei mașini vechi este mai scumpă decît procurarea uneia noi. Trebuie să studiem minuțios această problemă.

Ne vom concentra atenția nu doar asupra reducerii cheltuielilor, dar și a sporirii veniturilor, atragerii unor volume semnificative de marfă. Tarifele în transportul feroviar trebuie să fie atractive, capabile să redobîndească prestigiul de odinioară al Căii Ferate a Moldovei. Recent am avut o întvedere cu expeditorii noștri. A fost un dia-

log constructiv. Eforturile noastre comune se vor concentra pe sporirea volumului de operațiuni, pe reforme și pe asigurarea unei activități stabile a Căii Ferate din Moldova.

**De la idee pînă la realizarea acesteia e o cale lungă...**

— Bineînțeles, există mulți factori care frînează orice idee. Trebuie să ținem cont de situația incertă din țara vecină Ucraina, care are în continuare un impact negativ asupra situației economice a magistralei: sintem în pierdere continuă de mărfuri și pasageri. Un moment imperios — seceta din Moldova. S-au schițat anumite planuri privind transportul de produse agricole, iar de facto înregistrăm cu totul alți indicatori, extrem de reduși. România a închis o rafinărie, cu care am colaborat productiv, transportam cisterne. Astfel, volumul de mărfuri se reduce, iar cheltuielile nu numai că rămîn aceleași, dar înregistrează o tendință de creștere. Care e logica?! Voi acorda o atenție deosebită eliminării acestor discrepanțe.

**Dezvoltarea Căii Ferate a Moldovei este frînată de datorii imense, prezența cărora, cum s-ar spune, ne leagă miinile ...**

— Firește. Datoriile CFM la ora actuală se estimează la 700 mln. lei. E vorba de datorii față de instituțiile bancare — cca 300 mln. lei; pentru combustibil — aproximativ 100 mln. lei, alte peste 100 mln. de lei — datorii la achitarea salariilor. Cu toate acestea, sarcina noastră este de a asigura rentabilitatea și paralel cu desfășurarea unei activități economice profitabile să rambursăm datoriile existente. Numai în acest fel instituțiile europene, care vor să investească în dezvoltarea magistralei, în renovarea și modernizarea infrastructurii acesteia vor deveni partenerii noștri permanenți. Situația deosebit de precară a infrastructurii CFM e cunoscută deja de toată lumea. Pe lîngă necesitatea renovării parcului de vagoane învechit, CFM are nevoie de reabilitarea urgentă a liniei de cale ferată, de eliminarea restricțiilor de viteză și greutate. În timpul apropiat avem nevoie de renovarea a 200 kilometri de linie. În cazul în care BERD ne va acorda ajutorul necesar, în citeva ani vom renova toată gospodăria linii. Circulația pe o cale ca de catifea va oferi o economie substanțială de combustibil, va opri consumul dublu sau chiar triplu de combustibil în zonele defavorizate. Materialul rulant va resimți imediat beneficiile. Ca urmare, CFM va deveni mai atractivă pentru agenții economici. Va crește volumul traficului de marfă și călători.

**Domnule director, în ce măsură mizați pe sprijinul statului în soluționarea problemelor cu care se confruntă CFM?**

— Da. Una din problemele noastre stringente este legată de segmentul călători. Traficul de călători se soldează cu pierderi uriașe — aproximativ 160 milioane de lei anual. Acestea constituie comanda socială a statului și este firesc ca statul să-și pună întrebarea: dacă traficul respectiv este necesar, înseamnă că trebuie să-l menținem și să subvenționăm în acest scop CFM. Vom soluționa această problemă în guvern. Dacă nu vom fi auziți, vom recurge la acțiuni extreme — reducerea rutelor trenurilor diesel. Întreținerea infrastructurii trebuie să fie o combinație dintre contribuția statului și a întreprinderii, angajate în transportul de pasageri. Fără dotări întreținerea Căii Ferate a Moldovei devine imposibilă. Modelul de finanțare actual al CFM, în care totul depinde de veniturile din transportul de marfă nu mai funcționează. De altfel, în țările europene la soluționarea acestor probleme se implică statul.

**Feroviarii se arată îngrijorați de datoriile acumulate la plata salariilor și reducerile de personal care se preconizează la CFM. Cum ați comenta această situație?**

— Să le luăm pe rînd. Recent am încheiat achitarea salariilor pentru luna mai. Ne pregătim să lichidăm restanțele pentru luna iunie. Problema salarizării la timp este una dintre cele mai importante pentru un manager. Sustîn în totalitate indignarea corectă a feroviarilor, expuși acestui test extrem de sever. Cum și din ce să trăiască, dacă nu au fost plătiți la timp? Cum să-și întrețină familiile? Mă mir cum au tolerat ei această situație atîta timp?

Vizitînd mai multe întreprinderi feroviare și discutînd cu muncitorii am ajuns la următoarea concluzie: la CFM muncesc oameni foarte buni, stăruitori și înțelegători. Dacă această situație s-ar fi întimplat într-un alt domeniu, nu știu care ar fi fost reacția colectivului de acolo. Dar feroviarii sint niște oameni deosebiți. Ei cunosc situația actuală, dar nu putem să profităm la nesfîrșit de răbdarea și devotamentul lor față de profesie — acest gest nu ne



Imagine: Iurie KOZLOV

face față. Munca la calea ferată este foarte anevoioasă și responsabilă. De datoria noastră este să o remunerăm la timp. Ferroviarii își fac munca foarte conștiincioasă, iar noi, administrația, trebuie să o facem pe a noastră, să fim sinceri cu oamenii.

În ceea ce privește reducerile de personal la CFM, trebuie să vă spun că, pare-se, cineva turbură apele fără teme. Folosindu-mă de auditoriul extins al cititorilor zărilor noastre, ași vrea să clarific acest aspect. La ora actuală se discută despre optimizarea statelor de personal, dar nu despre niște reduceri masive, cu care se încearcă a intimida colectivele. Reducerile sint posibile numai în cazul modernizării integrale a infrastructurii magistralei, cînd multe funcții ar putea fi preluate de utilajele ultramoderne. Noi însă sintem departe de atare metamorfoze. Conducerea CFM a ales o altă cale. La ora actuală avem aproximativ 300-400 de angajați, care în fiecare an merg în concedii pe cont propriu pe o perioadă de 3-4 luni, muncind în străinătate. Dacă de ani buni Calea Ferată a Moldovei nu are de suferit în lipsa lor, deci și în viitor putem renunța la ei.

Un alt obiectiv de optimizare. Avem aproximativ 650 lucrători medicali. Noi nu vorbim despre reducerea lor, dar despre posibilitatea de a-i transfera în cadrul Ministerului Sănătății al RM sau al primăriei capitalei. CFM nu poate face față cheltuielilor pe care le necesită domeniul sănătății. Recurgem la optimizări de personal, iar la reduceri — abia atunci cînd vor exista condiții propice în acest sens. Pregătim un set de propuneri constructive, pe care în curînd le voi înainta Consiliului de administrație al CFM.

**Salariile și competitivitatea acestora influențează direct consolidarea cadrelor, fluctuația lor, completarea cu feroviară a specialităților solicitate.**

— Personalul e o altă problemă gravă a CFM. Cei mai buni specialiști sint aproape de vîrsta de pensionare. Peste un an-doi ei vor pleca la odihna binemeritată. Și cine îi va înlocui? Cu regret, salariile mici ale feroviarilor nu sint atractive pentru tinerii de azi. Iar majorarea acestora deocamdată este imposibilă. Dar această problemă ține deja de ziua de mîine. Astăzi însă noi depunem eforturi pentru a achita la timp salariile existente.

**Domnule Lurie Topala, în ce relații vă aflați cu ministrul de profil? Există consens?**

— Avem relații destul de productive cu ministrul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al RM, dl Iurie Chirinciu. Fiînd un bun profesionist, ministrul cunoaște toate aspectele activității transportului feroviar și de aceea căutăm să menținem această cooperare sub forma unui dialog constructiv. Avem o viziune comună în ceea ce privește necesitatea dezvoltării Căii Ferate din Moldova.

**Calea Ferată e un domeniu deosebit, în cadrul căruia pe parcursul deceniilor s-au stabilit anumite tradiții și garanții sociale.**

— Calea Ferată a Moldovei a existat, există și va exista. Are o istorie bogată și frumoasă și o resursă internă foarte puternică. M-am convins de acest adevăr, deplasîndu-mă la diferite noduri feroviare, unde m-am întîlnit și am discutat cu oamenii. Pun un mare preț pe asemenea întvederi. Cunoscîndu-i personal pe oameni și luînd cunoștință de infrastructură, am căpătat posibilitatea să «studiez» CFM-ul din interior. Împreună vom scoate întreprinderea din impas. Peste o jumătate de an, sferă colectivul va resimți mai multe schimbări în bine.

**Sinteți un optimist...**

— Ba nu. Sint un realist, obișnuit să muncească mult și să-și atingă scopurile propuse.

Interviu realizat de  
Irina KRAEVSKAIA



COMANDĂ RESPONSABILĂ

# STF: aici feroviarii sînt bine instruiți

**Anul curent și-a depășit «ecuatorul»: a început semestrul doi. Această circumstanță servește drept motiv pentru a face o retrospectivă și a analiza unele bilanțuri ale activității în perioada respectivă. Așa a procedat și Școala tehnică feroviară Basarabeasca, colectivul căreia se ocupă conștiincios și cu succes de pregătirea cadrelor pentru Magistrala de fier a Moldovei.**

— În prima jumătate a anului 2015, — a reiterat, printre altele, Nadejda Kupriko-va, șefă a școlii, — grație eforturilor cadrelor didactice cu experiență, profesioniști de categorie înaltă, au fost instruite următoarele cadre: 10 grupe (88 persoane) — ridicarea nivelului de calificare; 14 grupe (148 persoane) — recalificare. Toate specialitățile fac parte din categoria celor necesare la Calea Ferată a Moldovei: fochiști, mecanici de locomotivă, slingeri, revizori-reparatori de vagoane, tăietori cu ferestrăul de benzină și cel electric, cositori de peluze, sudori la aparate electrice, brigadieri de linie, mecanici-secunzi de locomotivă, mecanici motolocomotive, conducători autodrezine cu drept de minuire a macaralei, mecanici macarale de două tipuri, electromontori SCB. Trebuie menționate eforturile rodnice la perfecționarea cunoștințelor discipolilor, depuse de profesorii școlii V.Onoprienko, S.Vistovskii, N.Vlad, V.Petrițkii, L.Stoiani. Aplicându-și experiența, cunoștințele, dar și sufletul, acești pedagogi-feroviarii obțin succese, care se materializează în rezultatele pozitive înregistrate de elevi la susținerea examenelor.

Conștientizînd că se poate de bine situația economico-financiară complicată a ÎS «CFM», toți cei 18 colaboratori ai Școlii tehnice feroviare și discipolii lor simt o mare responsabilitate pentru soarta Magistralei moldovenești. Fiecare dintre ei se străduie să economisească la toate capitolele: resurse energetice, gaze, apă. Administrația școlii supraveghează în permanență respectarea regimului de economisire: responsabilă de energia electrică este O.Tanskaia, îndependent-magazioner, de gaze — N.Vlad, șef-adjunct, responsabil de instruirea de producție al instituției. Pe parcursul a șase luni economiile de gaze, bunăoară, au constituit 1024

metri cubi. Se economisește și la lucrările de reparație. Acestea se efectuează cu forțele proprii. Grație ajutorului paznicului Anatolie Ștefanco și al discipolilor grupei brigadieri de linie a fost reparat sistemul de canalizare în blocul de studii pe banii încasați din instruirea cu plată a elevilor. În toamnă este planificată reparația cu forțele proprii a canalizării în cămin.

În primul semestru Școala tehnică feroviară a cîștigat 15 400 lei. Astfel administrația poate procura detergenți și alte mijloace pentru menținerea curățeniei și confortului în blocul școlii. Fiecare angajat de aici se străduie să asigure condiții confortabile în sălile de studii și în cămin elevilor sosiți de la toate sectoarele Căii Ferate a Moldovei.

Elevii-feroviarii beneficiază la școală de condiții sanitare și de trai cît se poate de bune: dereticătoarele Lilia Oboroceanu, Elizaveta Berbenciu și Raisa Ghedenco mențin încăperile curate. Pe teritoriu cresc straturi cu flori, plante verzi împodobesc și încăperile, pretutindeni se simte mină de gospodărie. Paznicii Iu.Iorgu, I.Mihailov, A.Ștefanco își îndeplinesc cu responsabilitate obligațiile de pază și dereticare a teritoriului. Fiind uniți și solidari, respectînd regulile regimului intern, protecției sănătății și securității muncii, membrii colectivului Școlii tehnice feroviare Basarabeasca muncesc conștiincios spre binele Magistralei moldovenești. Ei speră la prosperarea și bunăstarea ÎS «Calea Ferată din Moldova».

...Sălile de clasă dotate cu cele necesare, căminul cu odăi confortabile și curate nu pot să nu servească drept o bună motivație pentru elevii școlii, care urmează aici pregătirea profesională și își ridică nivelul de calificare.

Liliana NICHIFOROV

## Linia de cale ferată nu suportă nepăsare

**Chiar și în actualele condiții dificile picherii fac tot ce le stă în puteri pentru ca linia de cale ferată să garanteze securitatea circulației trenurilor. Colectivul districtului nr.3 al secției liniei Bălți la fel obține un punctaj destul de bun. Or, sectorul de linie din subordinea sa demult n-a mai fost reparat capital și abundă în focare de putregai al traverselor. În prezent punctajul constituie aici 22 unități, planul fiind 100.**



**E**xplicînd cui se datorează asemenea stabilitate, maistrul-picher Anatolie Oleinic a numit factorul principal: munca oamenilor — încordată, deseori fără stimularea materială cuvenită — care supraveghează permanent starea liniilor și lichidează operativ orice deviere de la standardele stabilite.

Are consecințe pozitive realizarea cu sprijinul secției liniei a acțiunilor planificate. La stația Bălți-oraș a fost schimbată inima de încrucișare a macazului 6, la kilometrul 73 al direcției Ungheni s-a executat tăierea tronsonului. La kilometrii 78 și 79 au fost înlocuite șinele cu defecte grave, au fost pozate 364 traverse. A fost demontată linia de acces neexploată spre fosta fabrică biochimică. Ea nu aducea nici un folos, șinele sale ruginite nu mai erau bune de nimic, de aceea au fost predate la secția de colectare a metalului uzat.

Totuși, nu există motive de satisfacție, deoarece pe unele sectoare viteza de circulație permisă nu depășește 40 km/oră. Este ireal a spera la niște reparații capitale în viitorul apropiat, dar reparațiile medii ar fi binevenite acum.

În cadrul districtului activează două echipe, conduse de Lilian Marcu și Ruslan Rîșcovi, absolvent al Colegiului tehnic de transport feroviar (în prezent îi ține temporar locul montatorului de linie Maxim Kasikov). Prima are în grijă la liniile de acces, cea de-a doua — traseul principal. Dau dovadă de multă responsabilitate față de muncă montatorii de linie Iurie Moraru, Valeriu Timciuc, Denis Vacarciuc, Valeriu Golovatii, Alexandru Nenesco, Iurie Odagiu, paznicii de barieră Cristina Stădniciuc, Serghei Eremciuc, Eugenia Corlăteanu. Dintre cadrele tinere, angajate de curînd la district, au reușit să se impună prin sirguintă și disciplină montatorii de linie Ion Tripaduș și Petru Bilici.

Vladimir DOBREANSCHI

Scrisoare la redacție



## Mă mîndresc cu colectivul meu

**Cu o oarecare intîrziere vreau să-mi împărtășesc în paginile ziarului nostru «Feroviarul Moldovei» cîteva gânduri despre angajații Trenului Poduri nr.1.**

Echipa sectorului pentru vopsirea podurilor feroviare din metal a TP-1 a finalizat cu succes vopsirea suprastructurii podului de cale ferată la kilometrul 83 pe sectorul Bălți-oraș—Bălți-Slobozia chiar în ajunul sărbătorii profesionale — Ziua feroviarului. Sîmbătă, 1 august, constructorii de poduri au finalizat procedurile de încărcare pe cinci platforme de cale ferată și două vagoane descoperite și au pregătit pentru expediere toate echipamentele și spațiile de depozitare și habituale.

În cadrul convoiului de mașini compus din camionul KrAZ-255L cu traul, macaraua KS-3575, autobasculanta MAZ-5551 și autobuzul PAZ-32053-07 (toate unitățile de transport fiind de asemenea încărcate) muncitorii Trenului Poduri nr.1 s-au deplasat la stația Bucovăț pentru descărcarea încărcăturilor expediate de la Bălți și redisolocarea la noul edificiu — vopsirea podului feroviar din metal la kilometrul 1590 pe linia curentă Strășeni—Bucovăț.

În acea zi, trenul nostru de regie nu a putut fi cuplat la trenul de marfă de pe cursă, după cum se preconiza, din cauza limitei admisibile de greutate. Această operațiune a devenit posibilă abia pe 4 august, și, desigur, vagoanele noastre au ajuns la stația Bucovăț pe 5 august, ora 14.00. Toată echipa s-a văzut nevoită să se odihnească forțat: oamenii au dormit în mașini și autobuz, au servit masa în vagonul habitual cuplat la traul, iar noaptea s-au scaldat în lacul din apropiere.

Eu am ajuns la stația Bucovăț tocmai în momentul lansării vagoanelor noastre la descărcare. Imaginați-vă: temperatura aerului era de aproximativ 40 de grade, metalul se înfierbîntase de-a binelea, încît nu te puteai atinge fără mînuși. Șeful de sector V.Corcodel perfectă actele necesare, șeful de șantier G.Bodiu organizase oamenii pentru descărcarea primelor va-

goane habituale. A impresionat nu doar desfășurarea lucrărilor la cel mai înalt nivel profesional, dar și starea de spirit a oamenilor, dedicarea lor. Obosiți și abia trăgîndu-și sufletul, dar cu salopete curate, încălțăminte lustruită, proaspăt rasi și cu pălării pe cap. Salutîndu-i în timpul descărcării, am rămas surprins din nou: nimeni nu s-a aventurat în a pune întrebări gen «Cînd va fi salariul?» sau «Cînd plecăm acasă?».

Altădată ași fi insistat asupra acordării unor premii bănești acestor feroviar cu adevărat consacrați. Dar în condițiile actuale mă voi limita să le mulțumesc din suflet tuturor angajaților acestui sector de frunte. Voi da doar cîteva nume: **V.Corcodel — șef de sector, G.Bodiu — șef de șantier, S.Burca, M.Volontir și V.Mogildan — betonisti, A.Neteda — mecanic-buldozerist, S.Fedorciac — tencuitor, V.Ghereg și A.Băltescu — șoferi, P.Podolin, V.Gorceac și Iu.Gherag — montatori de linie.** Dar merită să fie nominalizați absolut toți cei care muncesc pe acest sector.

Țin să exprim sincere mulțumiri șefului st.Bucovăț Stepan Russu pentru sprijinul și ajutorul acordat. Dinsul a oferit un frumos exemplu de organizare a manevrelor tinărului IDM în timpul lansării operative a vagoanelor la rampa de descărcare: el nu doar că activa la panoul de comandă, ci manipula virtuos toate butoanele, telefoanele. Într-un cuvînt — un mare expert în domeniul său.

**De asemenea, ași dori să le mulțumesc vicedirectorului general, responsabil de infrastructură și material rulant de tracțiune Serghei TOMȘA și șefului serviciului linie Petru SARACUȚA pentru ajutorul acordat în expedierea trenului nostru de regie de la st.Bălți-Slobozia la Bucovăț.**

**Cu respect —  
Serghei SEVERIN,  
șef al Trenului Poduri nr.1**

**ÎN IMAGINE: echipele TP-1 în timpul predării schimbului**

Imagine de autor

## RĂBOI AL ZIARELOR FEROVIARE

### Cum pot fi economisiți kilovații

**La depoul de locomotive Jlobin al Căii ferate din Belarus a fost implementată în producție instalația inductivă de încălzire UIN-30. Avînd o capacitate mică, ea este de mare ajutor la lucrările de restaurare și confecționare a detaliilor, dar și contribuie la economisirea energiei electrice.**

Noua instalație a înlocuit utilajul vechi cu o capacitate de două ori mai mare, produs în anul 1980 și uzat moral, care își iepeuzase resursele.

Un alt avantaj al noii instalații comparativ cu cea anterioară este volumul compact, respectarea întocmai a cerințelor procesului tehnologic pentru toate tipurile de prelucrare termică. Instalația poate executa călirea locală și de proporții a detaliilor, instrumentelor-standard și speciale cu plăci din aliaje dure, sudarea cuprului

și alamei, recoacerea. Întreprinderea intenționează să implementeze și alte utilaje energoeficiente. De exemplu, în secția agregate diesel a apărut un cuptor pentru încălzirea detaliilor și ansamblurilor locomotivelor. Îndreptățește așteptările cup-torul inductiv de la sectorul uscare-impregnare. Este planificată procurarea a trei cuptoare pentru topirea babilului în secția turnare.

Radiatoarele din încăperile de serviciu ale blocului administrativ-habitual sînt dotate cu regulatoare automate de permitere a agentului termic. În perioada rece a anului contribuie la păstrarea căldurii noua poartă cu relee, instalată la intrarea în secția locomotive înregistrate.

(Ziarul «Jeleznodorojnik Belarusi»)



## FELICITĂRI!

Conducerea Întreprinderii de Stat «Ca-  
lea Ferată din Moldova» adresează cor-  
diale felicitări cu ocazia zilei de naștere  
directorului-adjunct al Direcției resurse  
umane **Nicolae DUCA**, șefului serviciului  
mișcare **Igor MUNTEANU**, șefului secției  
tehnice al serviciului mișcare **Petru MILEV**,  
dispecerului rutier superior al serviciului  
mișcare **Miron COCIURCA**, dispecerului de  
tren al serviciului mișcare **Ivan CIUMAK**,  
dispecerului de tren al serviciului mișcare  
**Iurie HARJAN**, inginerului coordonator al  
serviciului semnalizare și comunicații **Nina  
ȘAMARDINA**.

— Vă dorim multă sănătate, fericire și  
bunăstare familială! Fie ca succesul să vă  
însoțească în toate!

Administrația și comitetul sindical ale  
remizeii vagoane Bălți îi felicită cordial cu  
prilejul zilei de naștere pe **Vladimir CIU-  
CIULIN** și **Victor MUNTEAN** — lăcătuși la  
reparația materialului rulant, **Igor PUSTO-  
VOI** — electrosudor, **Vladimir GHERGHE-  
LAȘ** — lăcătuș pentru utilaje.

— Vă dorim sănătate de oțel, succese  
mari în muncă și o nemărginită fericire  
familială!

Administrația și comitetul sindical ale  
TCM-740 Basarabeasca îl felicită călduros  
cu ocazia zilei de naștere pe **Dionis PUR-  
TEANU** — paznic.

*Azi scrie-n cartea vieții tale  
Că ești mai înțelept c-un an,*

*Noi îți dorim să ai în cale  
Noroc cit apă-n ocean!*

\*\*\*

Angajații și comitetul sindical ale sec-  
ției linii Basarabeasca îi felicită cordial cu  
ocazia zilei de naștere pe tehnicianul dis-  
trictului de picheri nr.12 **Natalia MLADI-  
NOVA**, dispecerul SL-3 **Nadejda BARDUK**,  
maistrul-picher al districtului de picheri  
nr.7 **Ivan KARA**, precum și cu ocazia frumou-  
sului JUBILEU — pe inginerul secției teh-  
nice **Iulia CEBOTARI**.

*Să vă știm numai de bine,  
Fără lacrimi și suspine  
Cu pace-n gând și-n casă —  
Mulți ani, viață frumoasă!*

\*\*\*

Administrația, comitetul sindical și co-  
lectivul secției Chișinău alimentare cu ener-  
gie electrică, precum și colectivul secto-  
rului nr.2 Ungheni îi felicită călduros cu  
prilejul frumosului JUBILEU — pe șoferul **Ghe-  
orghe TATARU** și cu ocazia zilei de naștere  
— pe șeful sectorului energetic Ungheni  
**Eugen MEDINSCHII**.

*S-aveți gîndul plin de soare,  
Viața — plină de culoare,  
Inima — de bucurie,  
Casa — de ce vă mîngîie.  
Să vă știm zîbind mereu  
Și la bine, și la greu  
Să trăiți cum vă doriți  
Mulți ani fericiți!*

\*\*\*

Colectivul gării Onchița o felicită cor-  
dial cu prilejul zilei de naștere pe distri-  
bitorul de lucrări **Tatiana IAZOLINSKAIA**.

*Să-ți fie viața zi cu soare,  
Fără motiv de supărare,  
Fără regrete, grijă și ceață,  
Să-ți fie plină de dulceață.*

\*\*\*

Colectivul st.Ungheni o felicită cordial  
cu prilejul SEMICENTENARULUI pe șefa  
st.Pirlița **Galina MARTINENCO**.

— Permiteți să vă adresăm cele mai  
cordiale urări de sănătate, bunăstare, suc-  
cese mari în muncă și o fericire fără margi-  
ni în sinul familiei. MULȚI ANI!



### În clipele de răgaz

A SE ADAPTA	SUBSTANȚA DEZINFECTANTĂ	BIRI	PANTALONI RUSTICI
ELEVI	ÎN COCĂI	ARIPAT	
INCONJUR			PRO-TECTIE
ÎN RAMĂI	PLATĂ ESALONATA		
ÎN CORTI	ÎN TRONI	PRIMUL MECI	
IVIT		IZBITURĂ	
COMOD	IZOLAT	DIVINITATE PAGANĂ	IN STILI
ADE-VĂRATA	CARIEI		LARGI
		REFREN LA CORIDE	AAGATA
BĂTUT LA TABLE		ALUNGITĂ	
CALFEI	VAS DE PĂMÂNT	E UN NUME ÎN CHIMIE	
	PRINSE CU ÎNVĂTELII	MUNTEAN	
PIATRĂ SEMIPRE-TIOASĂ	ACOLIȚI	ARMATE	TAINE
URBE		SEMNE DE MIZERIE	CASA DE SĂNĂTATE
	ANVELOPA		SOFIA NETEDU
TRAS ÎN FAȚAI	SUB POR-TĂȚIV	PARTE A SPINĂRII VITELOR	SIN-GULARĂ
SENTINȚĂ FINALĂ	SE ÎMBRACĂ ÎN ALB	ABRĂZDA	
	AGRICUL-TORI		FIR
	A APĂREA BRUSC		FIR DE URZEALĂ
DIFICUL-TĂȚI			ATINS LA FAȚAI
ZDROBIT		ASALTAT	
		AEXPUNE	
TARĂ AFRICANĂ			

Din revista «Integrame pentru toți»



## CONCURS

in atenția celor pasionați de fotografie!

The Community of European Railway and Infrastructure Companies/ Comuni-tatea Căilor Ferate și Companiilor de Infrastructură din Europa (CER) lansează cea de-a 3-a ediție a Concursului de fotografie «European Railway»/«Căile Fe-rate Europene». În acest context, vor fi selectate 12 poze ce reflectă o imagine modernă, vie, dinamică a căilor ferate, care vor ilustra filele calendarului CER pentru anul 2016. Câștigătorii vor obține un premiu în valoare de 200 de euro.

**DATA LIMITĂ PENTRU EXPEDIEREA POZELOR ÎN FORMAT ELECTRONIC ESTE: 16 OCTOMBRIE 2015.**

La concurs pot participa toate persoanele rezidente pe teritoriul unuia dintre cele 28 de state-membre ale Uniunii Europene, precum și din Albania, Bosnia Herțegovina, Georgia, Macedonia, Moldova, Muntenegru, Norvegia, Serbia, Elveția și Turcia. Vor fi luate în considerație doar fotografiile făcute în țările menționate mai sus. De notat că fiecare poză expusă în calendar va fi semnată cu numele posesorului. Organizatorul își rezervă dreptul de a modifica și/sau schimba regulamentul desfășurării Concursului fără o notificare prealabilă.

Regulamentul complet poate fi studiat urmărind linkul:  
<http://www.cer.be/publications/photography-contest>



## CUNOAȘTE-TE PE TINE ÎNSUȚI Tu și automobilul

**Acest test permite a evalua atitudinea ta față de automobilul personal**

- Pe traseu ți s-a defectat mașina. Ce vei face?
    - Voi începe s-o repar
    - Voi chema mașina de evacuare
    - Voi aștepta pînă se va opri cineva
  - Dispui de o sumă de bani, care poate fi cheltuită doar pentru automobil. Cum vei gestiona banii?
    - Voi schimba unele detalii, uleiul, roțile. Nu e bine să exploatezi mașina pînă se va defecta completamente!
    - Voi vinde automobilul vechi, voi adăuga suma de care dispun și voi cumpăra unul mai bun
    - Voi cheltui banii pe un desen frumos pe automobil
  - Există careva reguli de comportament în automobilul tău?
    - Da! E interzis fumatul, dezordinea! Nu se permite a minca, a respira, a te mișca!
    - Există niște reguli, dar se întimplă și eu să le încalc
    - Nu, în mașina mea este permis tot ce-ți dorești
  - Îți alegi un automobil. Ce te interesează în primul rînd?
    - Parametrii tehnici
    - Gradul de confort și aspectul exterior
    - Fata-consultant drăguță din salonul auto
  - Un prieten te roagă să-i dai mașina să se plimbe cit nu te afli în oraș. Cum vei proceda?
    - Nu i-o dau nici într-un caz! Nu se știe în ce stare o va returna
    - Îi voi da mașina în schimbul unei recipise ori a gajului
    - Desigur, poate s-o ia. E vorba de un fleac!
  - Gonești pe o șosea. La un moment dat, claxonînd, te depășește un alt automobil. E condus de o femeie. Cum vei acționa în continuare?
    - O voi lua drept provocare și voi accelera viteza
    - Îmi voi continua liniștit drumul. Eu respect toate regulile, deci, semnalul femeii nu m-a vizat pe mine.
    - Îi voi face semn cu mina
  - Ce tragedie! Ți s-a furat automobilul! Care vor fi primele tale cuvinte la auzul acestei vești?
    - Vaaaai! Cine?
    - Așa dar. Să chem poliția, să notez numele martorilor
    - Vai de capul meu! Nu mai reușesc la întîlnire!
  - Poți schimba o roată de sinestă-tător?
    - Firește că pot, ca și orice șofer care se respectă
    - Doar dacă am la îndemînă instrucțiunile însoțite de desene
    - Nu, pentru mine e mai ușor să schimb automobilul
  - Care e fraza, ce poate fi considerată deviza ta vizavi de viteză?
    - Iar carul a rămas pe loc
    - Graba strică treaba
    - Ce șofer nu adoră viteza?
  - La benzinărie mașina a fost alimentată greșit. Cum vei proceda?
    - Să schimb imediat benzina!
    - Pot pleca. Principalul să fie asigurată securitatea
    - Mașina mea poate fi alimentată chiar și cu păcură. Nu mă deranjează!
- Acum calculați răspunsurile cu «a», «b» și «c» acumulate.
- DACĂ PREDOMINĂ RĂSPUNSURILE CU «a»:** ai o atitudine prea serioasă față de automobil. Uneori acorzi mai multă atenție mașinii decît persoanei proprii ori rudelor. Nu uita: e vorba doar de un mijloc de deplasare. Cu o asemenea atitudine exagerat de grijulie riști să uiți de toate celelalte!
- DACĂ PREDOMINĂ RĂSPUNSURILE CU «b»:** atitudinea față de automobil este una echilibrată. Privești lucrurile real și plasezi corect prioritățile vizavi de automobil. O asemenea abordare poate fi considerată cea mai justă.
- DACĂ PREDOMINĂ RĂSPUNSURILE CU «c»:** atitudinea ta față de automobil poate fi numită neserioasă. Fii mai responsabil! Automobilul nu e jucărie, el solicită atenție. Nu neglija reviziile tehnice și schimbarea anvelopelor, fii mai atent la semnalele alarmante ale mașinii.

## Congelarea legumelor pentru iarnă: uscarea

Uscarea legumelor nu este foarte răspîdită. De regulă, la această metodă se recurge în privința pomușoarelor de pădure, fructelor, ciupercilor, verdeturilor și plantelor medicinale. Cu toate acestea, unele legume, cum ar fi roșiile și morcovii, de asemenea, pot fi uscate pentru a se adăuga iarna în supe.



Legumele se spală, usu-că și se taie (morcovul poate fi dat prin rozătoare). Legumele suculente tre-

buie lăsate un pic să se scurgă.

Legumele pregătite se așează în straturi pe o tavă acoperită cu o foaie de copt sau de staniol și se usucă în rolă timp de 10-12 ore, la o temperatură constantă de 60-70 grade. Legumele uscate se vor depozita în pungă de hirtie, pinză sau în borcane bine închise.

Roșiile uscate se pot păstra în ulei: se așează în straturi în borcane steriliza-te și se acoperă cu ulei vegetal rafinat, după care borcanul se închide strîns cu un capac sterilizat și se depozitează într-un loc răcoros. Pentru ca tomatele să nu se deterioreze, acestea tre-buie să fie acoperite completamente cu ulei.