



# FEROVIARII Moldovei

N 36 (5852) 9 septembrie 2015

Ziarul apare din 1 mai 1941

**I**urii TOPALA, director general interimar al Întreprinderii de Stat «Calea Ferată din Moldova», a organizat luni, 7 septembrie 2015, tradiționala Zi a controlului. **Seful serviciului mișcare, Igor Munteanu**, a raportat conducătorului magistralei despre activitatea de încărcare-descărcare, desfășurată în weekend în sectoarele din sudul, nordul și centrul Magistralei moldovenești.

**Ilie Turcan, șef al serviciului securitatea circulației și lichidarea consecințelor avariilor**, a relatat despre un accident recent — deraierea unei locomotive la stația Basarabeasca. Șeful serviciilor locomotive și linii li s-a dispus să investigheze cazul în detalii și să expedieze materialele pe marginea acestui caz serviciului securitate a circulației.

**Serghei Tomșa, vicedirector general, responsabil de infrastructură și material rulant de**

## LUNI — ZI A CONTROLULUI

tractiune, făcând lumină asupra cazului, a adresat o întrebare retorică serviciilor implicate: de ce timp de două ore și jumătate conducătorului magistralei nu i s-a raportat despre accidentul respectiv? De altfel, acesta nu este unicul caz de acest fel în sectorul dat.

Săptămîna trecută la locurile de muncă nu au fost înregistrate traumatisme. Gheorghe Zaharia, angajat al secției linii nr.3, a fost transferat pentru a continua investigațiile medicale în secția neurologie a Spitalului clinic central al stației Chișinău pentru a preveni complicațiile după căderea pe șine pe care a suferit-o.

Problema achitării salariilor se află în atenția permanentă a conducătorului magistralei Iurii Topala. **Vicedirectorul general interimar, responsabil de activitate financiară, Roman Sirbu**, a fost

întrebat despre situația la zi în legătură cu achitarea salariilor. Potrivit lui Roman Sirbu, toate fluxurile financiare în numerar sînt direcționate spre achitarea salariilor.

**Miron Gagauz, vicedirector general, responsabil de deservire tehnică și reparații**, a informat despre exploatarea trenurilor diesel modernizate care circulă pe rutele Chișinău—Ocnita și Chișinău—Ungheni. Actualmente se depun eforturile necesare pentru punerea în funcțiune a unui tren diesel modernizat ordinar, care necesită eliminarea mai multor defecțiuni tehnice. Dînsul și-a exprimat încrederea că în curînd pe linie va fi pus următorul tren diesel modernizat, care va circula pe ruta Chișinău—Bender.

**Ion Zaporozan, președinte al Federației sindicatului feroviarilor din Moldova**, a relatat despre activitatea de informare a angajaților magistralei. Pe 10 septembrie curent se va întruni Comisia de conciliere a CFM pentru lichidarea restanțelor salariale. Din componența acesteia fac parte reprezentanții ai tuturor subdiviziunilor CFM — președinții comitetelor sindicale ale nodurilor feroviare în frunte cu Petru Cernetchi, vicepreședinte al Federației sindicatatului de profil. Din partea administrației CFM în comisie se regăsesc: Miron Gagauz (președinte al comisiei), Serghei Tomșa, Evghenii Axentiev, Vitalie Manole, Victor Căldare, Roman Sirbu, Vitalie Furtuna, Veaceslav Pîrlog, Vitalie Bujor, Alina Diacenco. Prima ședință a comisiei de conciliere a avut loc pe 3 septembrie 2015.

Irina KRAEVSKAIA

### OFICIAL

#### DESEMNAȚII ÎN FUNCȚIE

**Printr-un ordin al directorului general interimar al ÎS «Calea Ferată din Moldova» au fost DESEMNAȚII:**

**SÎRBU Roman** — vicedirector general interimar, responsabil de activitate financiară;

**OBOR Iurie Valeriu** — vicedirector general, responsabil de instituții sociale și administrare;

**BRICEAC Ion** — director al Direcției juridice;

**SPATARI Alexandru** — șef al gării Chișinău.

## La Magistrala moldovenească

### Colaborare fructuoasă

**Asigurarea tranzitului pentru traficul de marfă și organizarea traficului local de marfă — acestea sînt cele două componente principale ale activității stației feroviare Giurgiulești. Echipa stației este formată din specialiști cu experiență, care îndeplinesc toate lucrările necesare pentru a-și atinge scopul propus.**

Un suport considerabil în acest sens îl constituie colaborarea fructuoasă cu omologii de la stațiile vecine Reni și Galați, cu administrația Portului Liber Internațional Giurgiulești, care efectuează lucrări de transbordare, în special, a containerelor de mare tonaj. Printre agenții economici cu care colaborăm un rol important îi revine companiei «Trans Oil Group», care livrează cereale și ulei de floarea-soarelui pentru exportarea ulterioară cu transportul maritim. Situată în apropierea stației și a portului, terminalul modern al acestei importante companii are capacitatea de a stoca și procesa pînă la 500 mii tone de cereale pe an.

Un interes sporit față de colaborarea

cu CFM manifestă și agenții economici de peste Prut.

În pofida dificultăților financiare, conducerea Întreprinderii de Stat «Calea Ferată din Moldova» depune eforturi pentru a dezvolta în continuare infrastructura stației. Au fost create condiții pentru transbordarea rapidă a vagoanelor de pe ecartamentul îngust, vest-european pe cel lat, al nostru și viceversa. În viitor se preconizează realizarea mai multor proiecte pe termen lung, construcția unui nou edificiu pentru postul CE, biroul transmisiuni, alte servicii.

Importanța stației feroviare dunărene pentru consolidarea economiei și îmbunătățirea profitabilității magistralei a fost argumentată prin cifre concrete de către directorul general interimar Iurii Topala, care s-a aflat recent aici într-o vizită, însoțit de Miron Gagauz, vicedirector general, responsabil de deservire tehnică și reparații.

Conducătorii au avut întrevăderi cu angajații nodului feroviar local, au vizitat terminalul cerealier al companiei «Trans Oil Group», au purtat negocieri cu agenții economici din regiune cu scopul de a identifica soluții optime de sporire a traficului feroviar de marfă.

Vladimir DOBREANSCHI

### Cu cît mai mult, cu atît mai bine

**Angajații secției marfă a stației Cîmișlia reușesc să construiască și să mențină frumoase relații de colaborare cu agenții economici din sectorul agroindustrial. Iar beneficiile acestei colaborări sînt evidente.**

În anul curent întreprinderile comerciale «Cîmișlia» și «Albastrele wines» au expediat citeva loturi de vin imbuteliat către consumatorii din Kazahstan și Kirgizstan. De asemenea, sînt exportate cereale în direcția portului Reni. Din Federația Rusă sosesc vagoane cu îngrășăminte minerale, extrem de necesare pentru a spori recolta culturilor de cîmp.

În secția marfă a stației activează trei specialiști: casierul superior de marfă Elena Iurețkaia cu un stagiul de muncă de peste trei decenii, recepționarul superior

de marfă Ivan Ceavdari (stagiul de muncă — 43 de ani) și tinăra recepționară de marfă Olga Tucicova, angajată de curînd, dar care cu ajutorul îndrumătorilor s-a «acclimatizat» deja în colectivul de mișcăriști. Angajații perfectează cu străduință actele însoțitoare de marfă, colectează taxele prevăzute pentru serviciile prestate de calea ferată, țin în vizor respectarea normelor de greutate la încărcarea marfei.

Vladimir DOBREANSCHI



**ÎN IMAGINE: recepționarul superior de marfă Ivan Ceavdari și casierul superior de marfă Elena Iurețkaia**

Imagine: Iurie KOZLOV

## Calea ferată transportă nisip de cuarț

**Era o perioadă cînd activitatea cu mărfurile la stația Vălcineț ținea în special de acordarea serviciilor de transportare a producției agricole cultivate în regiunea adiacentă. Relațiile de parteneriat formate atunci nu sînt neglijate nici în prezent, dar deja de cîțiva ani partea leului din volumul de încărcare o formează nisipul de cuarț. Acesta este extras prin împrejurimi și după separarea impurităților se încarcă în vagoanele societății pe acțiuni «Tezeu-Lux».**

— Acest agent economic este o adevărată comoară pentru stația noastră, deoarece asigură un tonaj mare, deci, și venituri pe măsură în bugetul căii ferate, — conchide șefa stației Valentina Zabavnaia. — Nisipul este expediat în mod regulat la întreprinderile de sticlă din capitală. Ne străduim să nu existe probleme privind



Imagine: Iurie KOZLOV

avansarea vagoanelor pregătite în modul corespunzător la rampa de încărcare, perfectarea documentelor de însoțire.

În prima jumătate a anului SRL «Agrofloris-Nord» a expediat prin intermediul stației cereale, iar alți doi agenți economici au primit gaz lichefiat, ceea ce a asigurat îndeplinirea planului.

Colectivul sectorului trafic de marfă, din care fac parte casierul de marfă superior Zinaida Scripnic, casierii de marfă Galina Reabco și Ludmila Filipciuc, recepționarul Ghenadie Cușnir, este gata și de acum încolo să depună eforturi pentru a menține relațiile de afaceri cu clientela. Factorul principal în acest sens este calitatea serviciilor oferite.

O altă direcție responsabilă de activitate este respectarea orarului circulației trenurilor de marfă și călători la joncțiunea cu Calea ferată Sud-Vest.

Vladimir DOBREANSCHI

**ÎN IMAGINE: terenul de încărcare a nisipului de cuarț**





# PERIOADĂ A DECIZIILOR DIFICILE

## La ÎS «CFM» a demarat lichidarea restanțelor la salarii

**Putem aduce multiple exemple în care angajații magistralei, în pofida dificultăților grave de ordin economic și tehnic, reușesc să țină în continuare situația sub control, asigurând la un nivel acceptabil traficul și securitatea circulației. Activitatea astfel desfășurată trezește admirație și respect. Cu toate acestea, orice muncă, chiar și cea îndeplinită cu devotament și neprecupețire, trebuie să fie remunerată decent și la timp. Din fericire, actualul director general interimar al CFM Iurii TOPALA, care a moștenit restanțe salariale de trei luni a reușit să stăvilească acest declin. Mai mult. A fost efectuată plata integrală pentru luna mai și parțial – pentru luna iunie, ceea ce, desigur, a calmat spiritele și acum angajații se așteaptă și la alte acțiuni eficiente în acest sens. O anumită doză de optimism a insuflat și publicarea acum două săptămâni a unui interviu în ziarul «Feroviarul Moldovei», în care directorul general interimar Iurii Topala a menționat printre principalele priorități ale activității sale grija față de oameni. Am reușit să discut în această ordine de idei cu un grup de ferovieri din sectorul de nord al magistralei.**

— Dacă declarațiile noii conduceri vor fi în concordanță cu faptele sale, divergențele salariale vor dispărea deja în acest an, — au specificat ei. — E un aspect foarte important, pentru că fiecare dintre noi are o familie, pe care trebuie să o întrețină în actualele condiții de majorare a prețurilor la alimente, utilități și alte necesități vitale.

De aceeași părere sint și angajații altor întreprinderi și sectoare ale nodurilor feroviare Bălți și Ocnița, unde am reușit să mă deplasez. Unii ferovieri au copii de vîrstă școlară sau studenți, care necesită susținere permanentă din partea părinților. Alții însă trebuie să onoreze niște credite bancare, care de asemenea nu pot fi tergiversate.

**În cadrul discuțiilor oamenii au evidențiat și alte aspecte foarte actuale: lichidarea restanțelor la salarii va reduce și nivelul fluctuației cadrelor, situație care s-a agravat enorm în această perioadă de instabilitate.**

Dezamăgiți de lipsa unei remunerări decente și la timp pentru munca îndeplinită, mulți oameni, în special tineri, își caută rostul în altă parte. Deși avem și noi mare nevoie de specialiști calificați pentru întreținerea liniei și a gospodăriei semnalizare și comunicații, pentru conducerea trenurilor și reparația materialului rulant etc. De exemplu, doar în secția semnalizare și comunicații nr.3 există 52 locuri vacante. La depoul de locomotive nr.4 la lucrările de exploatare și reparații sint implicați în mare parte specialiști de vîrstă pensionară, în timp ce tinerii, absolvenții ai Colegiului tehnic feroviar, nu se rețin pe aici.

**Ferovierii au menționat că este importantă nu numai achitarea la timp a salariilor, dar și majorarea acestora.** Anume în asta, în opinia lor, constă cheia reformelor eficiente la magistrală, despre care se vorbește atât de mult în ultimul timp. Căci oricît am include în planurile de viitor aspectele tehnice, fără conștientizarea de

către fiecare angajat a scopurilor și sarcinilor serioase trasate, nu vom putea avansa. Iar această conștientizare trebuie să se bizuie neapărat pe o remunerare corespunzătoare a muncii. În cazul în care angajatorul obține dreptul juridic de proprietate, ceea ce se preconizează în viitorul apropiat la CFM, atunci angajații, la rîndul lor, trebuie să obțină echivalentul acestui interes economic — un loc de muncă atractiv și un salariu adecvat, propice pentru satisfacerea necesităților vitale.

**Dar una e să afirmi despre lichidarea restanțelor și majorarea salariilor și cu totul altceva e să o faci. Bani nu cad din cer.**

Magistrala trebuie să-i câștige din prestarea serviciilor de transport, ceea ce nu e deloc ușor. Angajații înțeleg acest adevăr și nu se lasă pradă declarațiilor și apelurilor populiste ale unor politicieni. Tendința e următoarea: în condițiile unei conjuncturi de piață nefavorabile, a situației economice de ansamblu precare, creșterii concurenței între diferitele tipuri de transporturi supraviețuirea economică devine tot mai dificilă. Un declin puternic al traficului feroviar se înregistrează nu numai la noi, dar și în alte părți. Trebuie să recuștigăm transporturile de înaltă rentabilitate, pe care și le-au atribuit concurenții noștri. Iar în acest scop trebuie să extindem semnificativ gama de servicii conexe, să îmbunătățim aspectul tehnologic. Aceasta necesită timp și investiții considerabile.

**Există însă și un șir de rezerve care necesită a fi realizate fără aminare.** Dezvăluiri în acest sens a făcut recent, într-un interviu acordat Agenției de știri Infotag ministrul Transporturilor și Infrastruc-

turii Drumurilor al RM Iurii CHIRINCIUC. Dinsul a menționat, între altele, că «problemele existente pînă acum în traficul de marfă erau cauzate de monopolul creat de trei-patru companii. Acum revenim la condițiile egale pentru toți transportatorii și expeditorii. Sarcina noastră este de a recupera clienții pe care i-am pierdut în această perioadă». Nu a fost trecut cu vederea și un alt moment extrem de important: CFM își propune crearea Departamentului logistică, care va monitoriza situația și conjuncturile de pe piață, va pres-

rire rentabilității ramurii. Cu atît mai mult cu cit aceasta este una dintre condițiile de obținere a creditelor pentru modernizare, impusă CFM de către instituțiile bancare străine și Guvernul RM. Cu toate acestea, temerile pentru eventualitatea unor concedieri se fac resimțite.

Tocmai de aceea explicația conducerii magistralei în interviul respectiv despre situația, că nu este vorba despre reduceri masive, a fost primită pozitiv. Optimizările vor fi operate în principal din contul posturilor vacante, precum și a ce-



**Ferovierii își câștigă pîinea prin muncă grea**

Imagine: Iurie KOZLOV

ta servicii din perspectiva beneficiilor economice întreprinderii.

**Un factor important este și reducerea consumurilor nejustificate.** Poate că sistarea unor curse ale trenurilor diesel nu este destul de populară în ochii cetățenilor, după cum arată discuțiile susținute la fața locului, dar aceste acțiuni au fost inevitabile, deoarece în lipsa unei susțineri din partea statului pierderile în urma traficului intern de pasageri se estimează la aproximativ 160 milioane de lei anual! Mult depinde de modul în care se pune problema economiei carburanților costisitori, achiziționării materialelor la prețuri rezonabile, transparente. Ferovierii au înaintat mai multe propuneri constructive, care, bineînțeles, merită atenție și susținere în implementare.

**O altă problemă care îngrijorează ține de optimizările de personal preconizate în viitorul apropiat la magistrală.** Nimeni nu pune la îndoială necesitatea acestora pentru asigurarea activității ritmice și spo-

lor ocupate de angajați aflați în concedii fără plată pe perioade lungi, activînd în acest timp în străinătate. La balanța Ministerului sănătății vor fi transferate instituțiile medicale departamentale, ceea ce va permite personalului medical să-și păstreze locurile de muncă. Nu vor rămîne fără atenție nici angajații stațiilor care urmează a fi închise.

Calea ferată trece prin momente dificile. Nu se știe ce obstacole va mai trebui să depășească pentru a ieși din impasul actual. Cert este însă, că orice tergiversare în acest sens e inadmisibilă. Pentru a reuși, trebuie să mizăm nu numai pe rezolvarea problemelor tehnice, dar și pe consolidarea rolului forței de muncă — un factor de natură psihologică și socială. **Evoluțiile recente care au dus la formarea restanțelor salariale denotă în mod clar că economiile pe contul oamenilor nu au nici o justificare.**

Vladimir DOBREANSCHI

## ■ DESTINE DE FEROVIERI



## Pivotul vieții lui Nicolae

**Imediat ce omul se naște viața începe numărătoarea. Important e să nu irosești timpul, ce-ți este hărăzit. Nicolae Kucer a trecut de saizeci. Memoria sa păstrează și bucuriile, și necazurile, pe care le-a depășit cu demnitate, consacrîndu-și de tînr viața muncii la calea ferată.**

— Aici a muncit bunicul — la construcția și îngrijirea podurilor, tatăl meu, care a fost paznic de barieră, — își deapănă amintirile veteranul. — După absolvirea a opt clase eu mi-am continuat studiile la școala profesională din Jmerinca. Am fost repartizat ca brigadier în secția liniei Darnița. A urmat serviciul în armată. Apropos, tot în unitățile feroviare: am participat la construcția liniei de cale ferată dintre localitățile Monino și Freazino din Federația Rusă. Dar mereu mi-a fost dor de casă. După demobilizare, la începutul lunii ianuarie 1970 mi-am legat pentru totdeauna destinul de magistrala noastră. Inițial am muncit în calitate de brigadier de linii, apoi

maistru-picher în zona stației Colbasna, pînă cînd a apărut un loc vacant în aceeași funcție aproape de casa părintească din satul Vălcineț.

Districtul Vălcineț, care în prezent se află în componența secției liniei Ocnița, a și devenit piatra de cîpătii în viața sa. Anume sub conducerea lui Nicolae Kucer aici s-au produs cele mai importante schimbări în bine: reparația capitală a liniilor, construcția blocului administrativ-habitual cu două etaje, cu ateliere și garaje, îmbunătățirea semnificativă a condițiilor de muncă și habituale. Colectivul districtului a început să obțină rezultate de muncă mai bune. Toate acestea — pentru că maistrul a

reușit să creeze o atmosferă bazată pe încredere reciprocă, dar și pe exigență, principialitate.

Trecut-au anii... Ei au adus cu sine nu doar momente fericite, dar și o mare tragedie, pe care i-a fost dat s-o trăiască. Acum cîțiva ani i-a decedat în mod tragic feciorul, care muncea la același district. Pentru Nicolae Kucer a fost cea mai mare lovitură a vieții. Astăzi munca este unica alinare, care nu-i permite să se lase pradă disperării.

Districtul, unde muncesc mulți tineri, este unul din cele mai bune în cadrul secției liniei, dar și la întreaga magistrală. A confirmat-o și ultima revizie cu comisia. Iar șeful lui se bucură de mare respect în mediul muncitorilor. În opinia lor, dinsul este maistru cu literă mare: lui îi cer sfatul, de el au nevoie. Este ceea ce constituie pivotul vieții sale.

Vladimir OSTAPENCO

ÎN IMAGINE: maistrul-picher Nicolae Kucer

Imagine: Iurie KOZLOV





■ SECURITATEA CIRCULAȚIEI E PRIORITARĂ

# Pas cu pas în căutarea defectelor

**În procesul circulației trenurilor pe linia exploatată deseori apar defecte invizibile, care nu pot fi depistate cu ochiul liber. În asemenea cazuri picherii recurg la aparatul ultrasonor cu sensibilitate specială. În cadrul secției liniei Ocnita, pe sectorul în care există numeroase curbe, acesta este minuț de specialiștii în frunte cu maestrul Victor Munteanu. Zi de zi operatorii cărucioarelor defectoscopice se deplasează, conform unui grafic aprobat de șeful întreprinderii, la diferite sectoare de linie, la stații pentru verificarea stării șinelor. Rezultatele sînt înregistrate într-un caiet special și servesc drept temelie pentru a întreprinde acțiunile respective de urgență.**

**S**ectorul defectoscopie dispune de două dispozitive de marca RDM-2 și două — de marca RD-22, absolut suficiente pentru examinarea de două ori pe lună a 490 kilometri de traseu principal și linii de stație, precum și a 276 macazuri. Din cele trei direcții aflate în subordine mai dificilă este deplasarea spre Cernăuți — de la km 61 pînă la stația Lipcani și mai departe de la halta Medveja pînă la halta Varticăuți. De aceea în momentul cînd pleacă încolo motră nodului feroviar, defectosopiștii profită de ocazie și, unindu-și eforturile, verifică acest sector îndepărtat cu toate cele patru cărucioare cu aparatul ultrasonor, astfel reușind să îndeplinească într-o singură zi un volum de muncă foarte mare. O asemenea acțiune rațională are drept rezultat și diminuarea cheltuielilor. Deoarece cu aceeași motră se deplasează comitent feroviarilor diferitor servicii: energeticieni, electromecanici SCB și comunicații etc.

Anul trecut sectorul defectoscopie a fost dotat cu un calculator. Grație lui a putut fi perfecționat procesul tehnologic al decodificării rezultatelor controalelor defectoscopice, fixate pe stik-uri speciale.

Colectivul are în componența sa zece persoane. Victor Munteanu, bunăoară,

muncеște aici din anul 1981. Parcurgînd pas cu pas sute de kilometri de linie în calitate de operator al cărucioarelor defectoscopice, el cunoaște fiecare segment de linie, fiecare indicator hectometric, știe locurile exacte, unde ar putea să existe cel mai des surprize. Funcția de maestru o deține al șaselea an. Conștientizează importanța muncii lor pentru asigurarea securității circulației pe acest sector de linie cu numeroase focare de putregai al traverselor și fără reparații capitale operatorii Victor Onofriuciu (muncеște din anul 1974), Anatolie Iavorskii (cu vechime de muncă în domeniu din anul 1982), Alexandru Chistruga, tatăl și fiul Taler, Vladimir Slivciuc, Vladimir Cianov și alții.

Vladimir OSTAPENCO

Imagine: Iurie KOZLOV



**ÎN IMAGINE:** șeful serviciului liniei Petru Saracuța (la dreapta) și șeful secției liniei nr. 6 Alexandru Brodskii studiază caietul cu înregistrări, prezentat de operatorul cărucioarelor defectoscopice Alexandru Slivciuc, pentru a stabili starea șinelor în zona stației Grinăuți

■ RĂBOJ AL ZIARELOR FEROVIARE

## Siguranță și volum compact

**O rezervă imensă de sporire a eficienței și rentabilității traficului constă în modernizarea radicală a instalațiilor SCB în baza centralizării electrice cu microprocesori. Dacă aceasta s-ar implementa la Magistrala moldovenească, consumurile de exploatare s-ar diminua de câteva ori, iar siguranța utilajelor ar crește. Mai mult ca atât: ar deveni inutile stelajele voluminoase cu relee, care ocupă la stații încăperi mari, ce trebuie reparate, încălzite pe timp de iarnă.**

Mai devreme ori mai târziu vom avea și noi parte de progres, fără îndoială. Dar deocamdată — despre experiența feroviarilor belaruși, care au demarat realizarea proiectului de implementare a microprocesorilor de tip ESA 11-BC și autoblocării ABE-1-BC pe sectorul Osipovici—Jlobin.

Muncind în comun, specialiștii din domeniul semnalizării și picherii au demontat la stația Bobruisk utilajul vechi de teren — mecanismele de acționare electrică, cutiile de linie produse încă în anul 1976. Cu ajutorul unor machete și standuri speciale electromecanicii au verificat circuitele de linii, semafoarele, alte mijloace de informare și organizare a circulației. Paralel avea loc montarea sistemului de centralizare cu microprocesori, în condițiile căreia toate circuitele și instalațiile complicate sînt comasate într-un singur organism mare pentru dirijarea în baza programelor a procesului tehnologic de circulație a trenurilor.

Noul loc de muncă al impieगतului de mișcare la stație este dotat cu două calculatoare: unul principal și altul de rezervă. Pe monitoarelor vor fi reflectate în regim real de timp planul liniilor stației, indicatoarele, posibilele intreruperi și defecțiuni în funcționarea sistemului. Toate acțiunile impieगतilor de mișcare vor fi înregistrate în mod automat.

(Ziarul «FEROVIARUL BELARUSIEI»)

există toate condițiile necesare pentru desfășurarea muncii cu agenții economici și perfectarea documentelor de însoțire a mărfii, ceea ce constituie sfera preocupărilor cotidiene ale specialiștilor cu experiență Galina Chișlari, casier de marfă superior; Dina Burlacu și Eugenia Cibota, casieri de marfă; Galina Pușcari și Andrei Tripaduș, recepționeri.

Vladimir OSTAPENCO

**ÎN IMAGINE:** Andrei Broznițkii, șef al sectorului trafic de marfă, Galina Chișlari, casier superior, și Eugenia Cibota, casier de marfă

Imagine: Iurie KOZLOV

## În manieră stabilă

**Ceea ce a caracterizat întotdeauna stația Răuțel, situată în preajma zonei industriale a orașului Bălți, este activitatea intensă cu încărcăturile. Această stabilitate s-a păstrat și astăzi, în pofida dificultăților, cu care se confruntă economia republicii.**

După cum a relatat șeful stației Anatolie Burlacu, planul de descărcare în 7 luni ale anului curent a fost îndeplinit cu 115,8 procente. La fel de bine au muncit mișcăriștii de la stația Răuțel și în august curent.

— Vom continua să muncim în aceeași manieră stabilă, cu atât mai mult cîtă mai dispunem de rezerve nefolosite, — dă asigurări conducătorul. — Pe măsură ce situația economică se va ameliora, sperăm să lărgim sfera colaborării cu un număr suplimentar de agenți economici în persoana structurilor comerciale.

În scopul economisirii defocului în perioada rece a anului specialiștii sectorului trafic de marfă s-au mutat la etajul unu al clădirii postului centralizare electrică. Aici



Imagine: Iurie KOZLOV

## Responsabili de securitatea energetică

**I**nteruperea spontană a curentului electric chiar și la cea mai mică stație feroviară poate crea numeroase probleme imprevizibile în ce privește asigurarea securității circulației. Barem cazul cînd ar fi lipsite de energie electrică cîteva stații, de mare importanță pentru transportarea încărcăturilor de tranzit și formarea fluxului local de marfă. Cum este, bunăoară, sectorul de linie de la Tarcău-Lunga, Tarcău pînă la Etulia, Giurgiulești, Colibaș, unde gospodăria energetică complicată se află în grija colectivului rețelelor electrice zonale Vulcănești în frunte cu Vitalie Stanciu. Lipsa deja un timp îndelungat pe acest sector a unor probleme serioase în aprovizionarea cu energie electrică dovedește, cîtă specialiștii de aici nu-și precupețesc eforturile de muncă. Sînt îndeplinite în termenele stabilite acțiunile planificate de prevenire pe liniile de transmisie electrică și la substațiile de transformatoare, e or-

ganizată înlăturarea vegetației verzi din preajma traseelor, se întreprind alte operațiuni, inclusiv deplasările în caz de avarii pe linie, care contribuie la creșterea siguranței energetice a sectorului.

Deja în timpul reviziei cu comisia a căii ferate din luna mai era clar, cîtă energeticienii de la Vulcănești s-au pregătit bine pentru traficul de vară. Aceasta se răsfrînge pozitiv asupra rezultatelor activității de azi. Își demonstrează profesionalismul prin fapte electromecanice superioare Vladimir Grigoriev, electromecanicul Petru Alexeiciuc, electromontorii Andrei Condrenco (fost marinar în flota de pescuit, care și-a găsit vocația la baștină), Vasile Dobroslav, Ion Gira, Serghei Grosu, Alexandra Stepanova, controlorul Marina Stanciu și alții.

Vladimir DOBREANSCHI

**ÎN IMAGINE:** electromontorul Vasile Dobroslav înainte de a se deplasa pe linie







## FELICITĂRI!

Colectivul serviciului audit intern al ÎS «Calea Ferată din Moldova» îl felicită cu ocazia zilei de naștere pe revizorul **Boris TIMOȘCO**.

Să plouă-ncet cu stropi de fericire,  
 Si visele s-ajungă la-mplinire,  
 Povara vieții ce o duci în spate  
 Să fie doar un car cu sănătate,  
 Să ai oricind în cale un soare zîmbitor,  
 Alături – chipuri dragi și-un înger  
 păzitor.

\*\*\*

Administrația și comitetul sindical ale remizei vagoane frigorifere Basarabeasca adresează cordiale felicitări mecanicului de tren **Alexandru TRICOLICI** – cu prilejul celei de-a 45-a aniversări; lăcătușului **Vladimir DIMITROV**, mecanicului de tren **Iurie DOMUȘCIU**, strungarului **Vladimir HOTIN-SCHI** – cu ocazia aniversării a 55-a din ziua nașterii.

La mulți ani cu sănătate,  
 Domnul să vă dea de toate:  
 Viață lungă pămîntească,  
 Judecată înțeleaptă,  
 Iar de-aveți un vis anume,  
 Se va împlini, pe bune!

\*\*\*

Comitetul sindical al serviciului semnalizare și comunicatii Chișinău îi felicită cordial cu ocazia frumoaselor JUBILEE pe: **Alexei BOJENKO**, **Vladislav GULIC**, **Sergiu REMEZ**, **Eugenia TRIFAN**, **Tatiana FIODOROVA** și **Iurie HEGHEA**.

La mulți ani și mult noroc,  
 Sănătate – un tobultoc  
 Mult mai greu decît se pare

C-ar fi griul din hambare,  
 Mai lucios ca steaua-n zare  
 Și mai nalt ca valu-n mare,  
 Fie viața plină ochi  
 De un cimp imens de flori,  
 De-un cint nalt de ciocirle  
 Și un lan plin-plin de grie.  
 Bucurii s-aveți aproape,  
 Bătrînețile – departe  
 Și în cărta vremii scris:  
 Viața e un Paradis!

\*\*\*

Colectivul stației Sîpoteni o felicită cordial cu ocazia zilei de naștere pe **Maria BRAGOI**, impiegat de mișcare.

Îți dorim în a ta viață  
 Numai drumul aurit,  
 Flori frumoase, fericire  
 Să răsără-n calea ta  
 Și urarea noastră, dragă,  
 Bucurie să îți dea!

\*\*\*

Administrația, comitetul sindical și întregul colectiv al secției alimentare cu energie electrică Chișinău îl felicită din suflet pe dispecerul energetic **Victor CERENCIUC** cu prilejul zilei de naștere.

Încă un an înscrii pe-a vieții roată,  
 Norocu-ți bate-n poartă încă-o dată,  
 Nu îl lăsa prea mult pe-afară să aștepte,  
 Mai ai să urci ale destinului înalte trepte.

\*\*\*

Administrația, comitetul sindical și întregul colectiv al secției alimentare cu energie electrică Chișinău îl felicită cordial pe **Ivan SERETINEAN**, șofer al sectorului energetic Bender cu ocazia JUBILEULUI de 60 de ani din ziua nașterii. Omagiatul-sexagenar a dedicat un pătrar de veac Căii Ferate din Moldova, aducîndu-și obolul la dezvoltarea sectorului energetic al acesteia, lăsînd în urmă mai multe generații de discipoli.

Privește-ți anii ca pe mari victorii  
 Și nu admite să te ia fiorii  
 Cînd în buchetul vieții iar și iar  
 De iasomie flori răsăr tot mai avan.  
 E viața ta, e darul tău divin –  
 Ești obligat să o trăiești din plin!

## PE CĂILE FERATE ALE LUMII

### UE investește în transporturi 13,1 miliarde de euro

Comitetul coordonator al Fondului pentru dezvoltarea infrastructurii transeuropene CEF a aprobat planul de investiții pentru dezvoltarea sectorului transporturi al UE cu o valoare record de 13,1 miliarde de euro, propus de Comisia Europeană în iunie 2015. Acesta este parte a planului global de investiții în economia europeană estimat la 315 miliarde de euro.

Cuantumul aprobat de 13,1 miliarde de euro reprezintă cea mai mare contribuție la dezvoltarea sectorului transporturi al UE. Vor fi finanțate 276 cele mai importante proiecte, inclusiv privind implementarea tehnologiilor digitale și a combustibililor alternativi.

Acordurile de grant pentru proiecte vor fi pregătite de Agenția Executivă pentru Inovare și Rețele (INEA). Ulterior, Comisia Europeană și INEA vor monitoriza implementarea proiectelor, a căror finanțare se preconizează să demareze în ultimul trimestru al anului 2015.

Pînă în 2020, din bugetul UE Comitetului CEF vor fi alocate 24,05 miliarde de euro pentru cofinanțarea de proiecte TEN-T în statele-membre ale UE. Din această sumă, 11,305 miliarde de euro se vor aloca exclusiv statelor cu cele mai reduse nivele de dezvoltare economică.

Dincolo de transporturi, CEF va aduce beneficii economiei europene în ansamblu: implementarea rețelei transeuropene de transport ar putea crea pînă la 10 milioane locuri de muncă și ar putea determina majorarea PIB-ului european cu 1,8 la sută pînă în 2030.

### A demarat construcția unei noi uzine Vossloh

În Kiel (Germania) au demarat lucrările de construcție a unei noi uzine de locomotive a companiei Vossloh. Vossloh și compania de dezvoltare Stargime investesc în construcție 41 milioane de euro. Uzina, suprafața spațiilor de producție ale căreia este de 18 000 m.p., urmează a fi dată în exploatare la mijlocul anului 2016. Uzina va avea acces la calea ferată, în acest scop aici fiind prevăzută și o linie de cale ferată.

### Trafic de marfă pe linii cu ecartament lat în Polonia

Integrată pe verticală, compania feroviară PKP LHS utilizează unica linie cu ecartament lat din Polonia – de 1520 mm. Practicînd în special traficul masiv de minereu și cărbune, în ultimii ani, își sporește constant circulația mărfurilor și investește considerabil în infrastructură și materialul rulant.

### Trenuri Intercity în Franța

Companiile Alstom și Bombardier și-au prezentat inovațiile tehnice pentru trenurile Intercity, care dezvoltă viteze de pînă la 200 km/h. Aceste trenuri vor substitui materialul rulant, care în prezent circulă pe liniile internaționale ale căilor ferate franceze.

## Ne asigurăm cu legume pentru iarnă



### MURĂTURI

Se pot pune la murat pentru iarnă varză, castraveți, ardei, vinete, roșii. Pentru început pregătiți saramura: adăugați sarea în apă (1 kg de sare la 10 litri de apă) și amestecați pînă la dizolvarea completă. Pereții butoiului pentru murături se freacă cu usturoi; la fund așezați frunze de ciureș, coacăză neagră și hrean. Aceasta va ajuta la prevenirea mușgaiului.

Legumele spălate și tocate se așează în butoi, peste ele se toarnă saramură și se acoperă cu capac. Butoiul se depozitează într-o încăpere cu temperatura constantă de 18-20 grade. Peste cîteva zile va demara procesul de fermentare, care va dura 9-12 zile. Murăturile se pot păstra timp de pînă la doi ani, în cazul în care se respectă condițiile respective. În procesul de fermentare și în timpul păstrării se verifică dacă la suprafață se formează spumă, aceasta urmînd a fi înlăturată.

### CONSERVAREA

Conservarea este una dintre cele mai răspîndite metode de păstrare a legumelor pentru iarnă. Deși în urma conservării legumele își pierd o bună parte din nutrienți, consumul castraveților sau roșiilor marinate în timpul iernii este un adevărat deliciu. Există diferite rețete de conservare a legumelor: vom menționa aici doar cîteva principii generale.

Pentru conservare sînt selectate legume coapte (dar nu răscoapte), cărnoase, tari, fără deteriorări. Acestea sînt spălate și în caz de necesitate – tăiate și aranjate în borcane sterilizate. Împreună cu legumele sînt puse de regulă și diferite condimente. După care în borcane se toarnă saramură fierbinte sau marinată.

Ulterior borcanele pline se sterilizează din nou, la dorință. Legumele conservate se păstrează timp de pînă la trei ani, în cazul în care acestea sînt sterilizate în mod corespunzător și închise ermetic.

### CONGELAREA

Legumele congelate pentru iarnă își păstrează practic toate vitaminele și mineralele. Congelarea este o metodă rapidă și totodată foarte sigură de păstrare a legumelor, necesitînd doar un congelator încăpător. Se pot congela cu succes aproape toate legumele, verdețurile și zarzavaturile, inclusiv: ardei, morcovi, mazare verde, porumb, conopidă, fasole verde, măcriș, vinete. Puteți congela chiar și roșii, de dorit roșii-«prună» (alungite) sau cherry, acestea avînd mai puține semințe și mai multă pulpă.

Pregătirea legumelor pentru congelare implică trei pași: opărire (blanșare), răcire și zvîntare. Boabele de mazare și porumb se desfac din păstăi și de pe știuleți, iar conopida se separă în buchețele. Ardeii curățați de semințe și cotor se pot păstra felii sau întregi, în cazul în care doriți să-i utilizați pentru umplutură.

Legumele pregătite se aranjează în straturi pe tăvi la o anumită distanță și se introduc în congelator. Congelarea durează aproximativ 2 ore, la temperatura de -20 grade. Fructele congelate se împachetează apoi în pungi de plastic și din nou se introduc în congelator.

Atenție! Nu se recomandă să decongeleți legumele congelate și apoi să le congelați din nou, deoarece acestea își vor pierde proprietățile utile și se vor deteriora. Prin urmare, este indicat să ambalați legumele în porții mici. Legumele congelate se pot păstra timp de 8-10 luni.

■ În clipele de răgaz

	CEA MAI BUNA ACTRIȚĂ	IMPRECIS	VIN DISTILAT	LOC PE CARE SE CONSTRUIEȘTE
	TEMERAR	TUR	DISPOZITIV PENTRU ÎNJUGĂT	
	LAC PE MARGINEA MĂRII			
	ANIMAȚI		BĂUTURA DE IENUPĂR	
	FIR		ASPIRAȚII	ATINS LA FATA!
	ÎN CIOCI			PLANTĂ TEXTILĂ
PURTĂȚĂ PE PIELE	LEGENDA	DUȘMANI		
ÎNȚRE TENOR ȘI BAS	RĂS: COLITĂ	BĂȚ LA BILIARD		
			BOGDAN URȘU	GROAZNIC
PISICĂ		DIRECTOR DE OPERĂ	CADOU	
SCOBIT		CĂRȚI MARI		
		ZARAF		OSTAȘ
SPORTUL MINTII		ASTRII LUMINOȘI		NOROI
ARE GĂURI DE SUFLAT		BOGDAN IANCU		OMOGEN
		PREFIXUL VIEȚII	A FI ÎNDRĂGOSTIT	
	AICI (POP)	FINAL		
	ASCUTIT	CUREAI	FLUVIU AFRICAN	
		MĂSURA LUI CUZA	SORIN OANCEA	
		ÎN POEMI	A OBLIGA	
		POLITAI OTOMAN	TRAG CĂRUTA	
ÎNDEMNI LA UITARE			ARTICULATIE LA BRĂȚ	SILABĂ VESELĂ
PUS PE GALĂ			PAVEL FURDUI	
BA	MĂȘĂ COLE-GIALĂ		PREZINTĂ O DARE DE SEAMĂ	
PĂRINTE FĂRĂ PAROHIE		FĂURAR		

Din revista «Integrame pentru toți»