

FEROVIARII Moldovei

N 37 (5853) 16 septembrie 2015

Ziarul apare din 1 mai 1941



LUNI — ZI A CONTROLULUI

Iurii TOPALA, director general interimar al Întreprinderii de Stat «Calea Ferată din Moldova», a organizat luni, 14 septembrie 2015, tradiționala Zi a controlului.

Seful serviciului mișcare, Igor Munteanu, a raportat conducătorului magistralei despre activitatea de recepționare și livrare a trenurilor de marfă la joncțiunile interstatale, desfășurată pe sectoarele din sudul, nordul și centrul Magistralei moldovenești. Tranzitul zilnic spre România a constituit în medie cîte 2 garnituri (110 vagoane). În prima decadă a lunii septembrie

operațiunile de încărcare în Moldova au constituit cîte 40 vagoane zilnic (72 la sută din planul pentru luna septembrie). Nomenclatorul tipului de încărcături — nisip, piatră, griu etc.

Potrivit informației prezentate de **Ilie Țurcan, șef al serviciului securitatea circulației și lichidarea consecințelor avariilor**, în weekend-ul trecut nu au fost înregistrate accidente. Însă în noaptea spre luni la stația Basarabeasca trenul de marfă □2109 compus din 60 de vagoane a staționat 3 ore din cauza ieșirii din funcțiune a locomotivei. Cauzele care au

condus la această situație se investighează la nivel local, urmînd ca ulterior materialele pe cazul dat să fie transmise serviciului securitatea circulației și lichidarea consecințelor avariilor al IS «Calea Ferată din Moldova».

Ștefan Buga, specialist al serviciului securitatea și sănătatea în muncă al IS «Calea Ferată din Moldova», a adus la cunoștința șefului magistralei informația privind asigurarea feroviarilor cu echipament special. Problema în cauză a fost examinată în cadrul recentei audioconferințe în problema securității și sănătății în

muncă în luna august 2015. Pe parcursul săptămîinii trecute pe adresa serviciului respectiv au parvenit mai multe scrisori din partea secțiilor linii Chișinău, Bălți, Ocnîța, remizei vagoane frigorifere Basarabeasca, în care se menționa despre insuficiența în asigurarea feroviarilor cu îmbrăcăminte specială.

Seful Magistralei moldovenești, Iurii Topala, a dispus tuturor secțiilor serviciilor CFM să întocmească liste cu indicarea numărului necesar de echipamente speciale. Necesitățile indicate trebuie să fie echilibrate și să reiasă

din numărul de facto al angajaților și costul real al materialelor utilizate. De altfel, cerințele respective se referă nu doar la salopete. Toate solicitările incluse în demersurile șefilor de servicii, departamente, secții trebuie să fie satisfăcute la cele mai rezonabile prețuri.

Petru Saracuta, șef al serviciului linii al IS «CFM», a abordat problema insuficienței traverselor din beton armat pentru asigurarea ciclului de producție în subdiviziunile din subordine. Odată cu apropierea frigurilor, problema capătă contururi tot mai serioase. Liniile și gospodăria linii trebuie să fie pregătite și să asigure securitatea circulației călătorilor și mărfurilor.

Irina KRAEVSKAIA

La Magistrala moldovenească

Un nou format al modernizării

Precum se știe, două garnituri de trenuri diesel modernizate au trecut cu succes testarea tehnică și au revenit în parcul Magistralei moldovenești pentru a fi puse în circulație pe rutele Chișinău—Ocnîța și Chișinău—Ungheni.

Cum a influențat acest eveniment calitatea traficului de călători și cererea de servicii feroviare? Oferind un răspuns la această întrebare, trebuie să menționăm, înainte de toate, importanța social-economică imensă a traficului local de călători. Acesta are un rol foarte important în viața societății, pornind de la sarcina principală ce îi revine — satisfacerea la maxim a cererii populației.

Statisticile arată că cererea se menține și există speranța unei creșteri în continuare a numărului de călători care preferă transportul feroviar pe liniile locale. Cetățenii noștri își ocupă cu plăcere locurile în vagoanele trenurilor modernizate, conform biletelor procurate la ghișeele din gările feroviare. Scaune moi, aer condiționat, posibilitatea utilizării PC, WC-ee moderne — toate acestea fac călătoria confortabilă și mai puțin obositoare față de diesel-urile vechi, ieșite din uz.

Potrivit datelor serviciului călători al Întreprinderii de Stat «Calea Ferată din Moldova», pe 1 septembrie 2015 trenul diesel modernizat de pe ruta Chișinău—Ocnîța a fost solicitat în proporție de 80 la sută; pe 4 septembrie 2015 — 100 procente; pe 5 septembrie 2015 — 82 la sută. Din Ocnîța spre capitală garniturile modernizate au fost mai puțin pline. Pe 5 septembrie 2015 trenul care a pornit din Chișinău spre Ungheni a fost solicitat în proporție de 70 la sută.

Indiferent de nivelul de solicitare a trenurilor noastre de călători, acest tip de servicii nu este rentabil. Prin urmare, una din principalele sarcini schițate de conducerea magistralei este de a reduce pierderile în traficul de călători prin reducerea consumurilor, îmbunătățirea organizării și funcționării tuturor subdiviziunilor și sporirii veniturilor din prestarea serviciilor către populație, cu o condiție obligatorie — achiziționarea documentelor de călătorie să se efectueze în trenurile CFM.

Irina KRAEVSKAIA

Imagini: Iurie KOZLOV, Veaceslav REABOI



Cresc veniturile

Oamenii din localitățile adiacente stației Lipcani apreciază de mai mult timp beneficiile actelor de circulație cu trenurile de călători din Republica Moldova, perfectate la ghișeele de bilete al stației feroviare locale. Aceasta a devenit posibil grație instalării acum cîțiva ani a unui terminal al sistemului «Express-3», care oferă acces direct la baza de date a locurilor disponibile.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: operatoarea ghișeului de bilete Nina Vecerniuc

Imagine: Iurie KOZLOV

În pofida greutăților

Un sector extins a fost atribuit colectivului, condus de electromecanicul superior al SCB Oleg Sultanov din cadrul secției semnalizare și comunicații Bălți. Echipamentul de centralizare electrică este învechit, se resimte o lipsă acută de personal. Or, oamenii care au rămas aici să muncească sînt niște profesioniști dedicați, obișnuiți să-și asume responsabilitatea în situații dificile.

Unul dintre ei este și electromecanicul Andrei Xionșkevici. Absolvent al Colegiului feroviar din Bălți, muncește aici de aproape un pătrar de veac, întreprinderea devenindu-i o a doua casă. Ține în vizor funcționalitatea instalațiilor de semnalizare, centralizare și blocare în perimetrul stației Bălți-Slobozia. E un specialist competent, își realizează calitativ sarcinile prevăzute în graficul de pregătire a întreprinderii pentru activitatea cotidiană. E și un îndrumător cu experiență. Un singur aspect îl îngrijorează: din lipsă de motivație, nu toți



discipolii săi instruiți se rețin prea mult la magistrală. Prin urmare, este necesară o revizuire radicală a retribuției muncii tinerilor.

Vladimir OSTAPENCO

ÎN IMAGINE: electromecanicul Andrei Xionșkevici examinează echipamentul de teren



Administrația ÎS «CFM» și sindicatul feroviarilor caută soluții pentru depășirea conflictului

Angajații magistralei nu-și amintesc să fi trecut CFM printr-o situație financiar-economică mai grea decât acum. Problemele care macină astăzi domeniul nu se rezumă doar la restanțele de plată a salariilor. Agravarea situației materiale a feroviarilor a declanșat conflictul dintre administrația magistralei și sindicatul de profil. O soluție pentru depășirea acestui impas a servit constituirea, la inițiativa Federației sindicatului feroviarilor din Moldova, în conformitate cu art.359 al Codului Muncii al RM, a comisiei pentru examinarea litigiului colectiv de muncă. Drept impuls pentru aprobarea acestei comisii a contribuit încălcarea în primăvara anului 2015 de către administrația CFM a prevederilor al.(1) art.142 și art.144 ale Codului Muncii al RM, art.30 al Legii salarizării și al.2.18 al Contractului colectiv de muncă al CFM. Comisia de conciliere a fost formată din reprezentanții părților litigiului colectiv de muncă în condiții de paritate. Prima ședință a acesteia a fost convocată pe 3 septembrie 2015, iar peste o săptămână — și cea de-a doua.

Sedința comisiei a fost prezidată de Miron Gagauz, vicedirector general al CFM, responsabil de deservire tehnică și reparații. Înainte de a iniția dezbaterile privind graficul de lichidare a restanțelor salariale, dînsul a informat despre situația economico-financiară curentă la magistrală în 8 luni ale anului 2015.

În perioada dată, volumul de muncă planificat, exprimat în tone-kilometri, s-a estimat la 807,3 mln., ceea ce e cu 11,7 la sută mai puțin față de plan, iar în comparație cu perioada respectivă a anului 2014 — cu 12,3 la sută.

Circuitul tarifar de marfă a constituit 676,9 mln. tone-kilometri (aproximativ 2,8 mln. tone-kilometri diurn), ceea ce nu corespunde planului cu 8,3 la sută, iar comparativ cu perioada respectivă a anului 2014 — cu 8,7 la sută. Circuitul călătorilor în 8 luni ale anului 2015 a constituit 74,3 la sută, iar în perioada similară a anului trecut — 72,6 la sută, situația fiind cauzată de reducerea fluxului de călători.

Planul de expediere a încărcăturilor în 8 luni ale anului curent a fost îndeplinit cu 60,3 la sută. Planul fiind 1078,1 mii tone, îndeplinirea a constituit 649,6 mii tone, iar în comparație cu perioada similară a anului 2014 — 54,5 la sută.

Veniturile din trafic în 8 luni se estimează în valoare de 600,1 mln. lei — cu 50,3 mln. lei mai puțin față de plan. Inclusiv din traficul de marfă — în valoare de 451,3 mln. lei, ceea ce e cu 16,8 mln. lei sub limita așteptărilor.

Veniturile estimate din traficul de călători constituie 148,8 mln. lei, cu 33,5 mln. lei mai puțin față de cele planificate.

Rezultatele nete ale primelor 8 luni ale anului 2015 vor constata pierderi în valoare de 88,9 mln. lei, deficitul planificat ridi-



Imagine: Iurie KOZLOV

cîndu-se la 48,7 mln. lei. Inclusiv în trafic pierderile vor constitui 113,7 mln. lei (cifra planificată de pierderi fiind 106,9 mln. lei). Veniturile din activitatea auxiliară ating nivelul de 64,2 mln. lei, planul fiind 89,0 mln. lei.

Bilanțul subliniază o dată în plus situația complicată creată, însă trebuie să ne concentrăm asupra esenței: cum pot fi lichidate în scurt timp restanțele la salarii, pornind de la veniturile și cheltuielile reale ale CFM.

Vom aduce doar câteva cifre. Volumul preconizat al traficului de marfă va constitui în anul curent circa 4,5 mln. tone. Dacă e să ne referim la indicatorii pe o singură lună, vom estima 360-370 mii tone. Reieșind din cele menționate, se prevede acumularea unor venituri din traficul de marfă în valoare de 35 milioane

de dolari. Înmulțind această cifră la rata actuală de schimb a dolarului în țară, vom obține venituri din traficul de marfă în valoare de 600-700 milioane de lei. Veniturile lunare din transportul de marfă constituie aproximativ 55-56 milioane de lei.

Segmentul călători. Veniturile acumulate din transportul de călători se estimează la aproximativ 16 milioane de lei pe lună. Profit din activitatea auxiliară — aproximativ 5 milioane de lei pe lună. În total, veniturile acumulate de CFM se estimează la 82-84 milioane de lei pe lună.

Merită atenție și capitolul cheltuieli. Achitarea lunară a salariilor necesită 46

ciar al activității magistralei, Roman Sirbu a declarat că politica de reducere maximă a tuturor cheltuielilor trebuie să fie susținută de o creștere a veniturilor în urma unui management eficient. Anume o asemenea abordare ar fi în măsură să reanimeze economia CFM.

Pe măsura avansării dialogului dintre administrația CFM și sindicatul de profil tot mai clar se conturează sarcina deloc ușoară pe care urmează să o rezolve în colectivele de muncă președinții comitetelor sindicale. Mai întâi de toate, angajaților magistralei trebuie să li se explice că, ținând cont de situația financiară complicată la CFM, lichidarea până la finele anului 2015 a tuturor restanțelor salariale, din păcate, deocamdată nu este posibil de realizat.

În cadrul ultimei reuniuni, membrii Comisiei de conciliere au purtat discuții pe marginea unui eventual program de lichidare a restanțelor la salarii, dar până la urmă nu au ajuns la un consens în această privință. Propunerile înaintate urmează să fie examinate minuțios și din punct de vedere economic. S-a decis că asupra chestiunii date se va reveni în cadrul următoarei reuniuni a Comisiei de conciliere, programată pentru 17 septembrie 2015.

Vorbind la concret, în opinia lui Petru Cernetchi, vicepreședinte al Federației sindicatului feroviarilor din Moldova, viitorul grafic ar trebui să fie realist, transparent și cu indicarea exactă a zilei scadentei.

Prima variantă posibilă: achitarea lunară a salariilor curente plus 10 la sută din restanțele salariale istorice pentru o lună.

A doua variantă posibilă: reducerea perioadei de plată a salariilor cu două zile cu acordarea de către serviciul finanțe a unor compensații pentru întârzierea salariului.

Un moment foarte important al întrunirii l-a constituit și examinarea economiilor obținute în urma șomajului tehnic care a durat la CFM aproximativ cinci luni. În perioada respectivă economiile lunare în achitarea salariilor s-au ridicat la puțin peste 1 milion de lei.

După prima ședință a Comisiei de conciliere conducerea magistralei a luat în considerare argumentele formulate de sindicatul de profil. Directorul general interimar al Căii Ferate din Moldova Iurii Topala a emis un ordin de încetare, începând cu 15 septembrie 2015, a șomajului tehnic, care a fost dat citirii în cadrul reuniunii.

În cadrul primei ședințe a Comisiei de conciliere Federația sindicatului feroviarilor din Moldova a adresat administrației CFM propunerea referitoare la o posibilă majorare a salariilor. S-a decis a se reveni la această chestiune după lichidarea integrală a tuturor restanțelor magistralei.

În cadrul celeleasi ședințe dezbateri aprinse a trezit inițiativa înaintată de Federația sindicatului feroviarilor din Moldova, potrivit căreia ordinele, telegramele, alte documente referitoare la prevederile Contractului colectiv de muncă să fie coordonate în mod obligatoriu cu sindicatul de profil. Reprezentanții administrației au fost însă de altă părere. Cu toate acestea, oponenții au luat notă de propunerea în cauză, cu condiția examinării ulterioare a legitimității acesteia. În cadrul discuțiilor, Petru Cernetchi a insistat totuși pe soluționarea acestei probleme în ședința comisiei și pe revizuirea ulterioară a ordinelor emise în acest sens de către administrație, dar părțile nu au ajuns la un consens în această privință. Discuțiile asupra situației create vor fi re-luate în ședința următoare a Comisiei de conciliere din 17 septembrie 2015.

De la ședință —
Irina KRAEVSKAIA

Respectă strict regulamentul



O mare responsabilitate în vederea asigurării securității traficului de marfă și călători le revine impiegaților de mișcare, care asigură trecerea trenurilor și procesul de manevră. Mișcăriștii lipcăneni își conștientizează perfect misiunea atun-

ci cînd stau de gardă în cabina postului CE, îndeplinindu-și obligațiunile de serviciu în strictă conformitate cu prevederile fișei de post. Respectă întocmai indicațiile dispecerilor de tren, respectiv și orarul circulației. Cazurile de rebut sînt inadmisibile.

Deși dispun de o bogată experiență profesională impiegații de mișcare Ivan Adagii, Oleg Creiter, Veaceslav Gutul, Tatiana Cemirtan și Serghei Melnic, beneficiază de orice prilej pentru a-și perfecționa competențele profesionale sau a recapitula materia teoretică. În acest sens le sînt de mare ajutor cursurile tehnice organizate de șeful stației Igor Dațco.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: aproape patru decenii de muncă a dedicat magistralei Oleg Creiter, reușind pe parcursul anilor să avanseze din postul de operator al boghiului de defectoscopie a liniei și de macagiu la cel de impieगत de mișcare la stație

Imagine: Iurie KOZLOV

La discuțiile în cauză a participat de asemenea și Roman Sirbu, vicedirector general interimar al CFM, responsabil de activitatea financiară. Dînsul a prezentat o informație despre datoriile creditoare acumulate (în special pentru combustibil) în valoare de 200 milioane de lei. Situația creată s-ar putea solda cu blocarea conturilor bancare ale CFM și o posibilă sistare a activității magistralei pe motivul incapacității de plată.

Descriind în detalii mecanismul finan-



PROTECȚIA SĂNĂȚII ȘI SECURITATEA ÎN MUNCĂ A FERVIARILOR

● nouă neglijență...

În ultimul timp, la CFM crește numărul traumatismelor survenite din neglijență. La audioconferința din august curent în problema protecției sănătății și securității muncii au fost examinate circumstanțele accidentului din neatenție cu implicarea angajatului sectorului de construcții Bălți. Dar iată că situația se repetă – un nou accident și un nou traumatism grav, cu implicarea montatorului de linii al secției linii nr.3 G.Zaharia. Cazul a fost pus în discuție la audioconferința privind protecția sănătății și securitatea muncii, condusă de Ștefan BUGA, specialist al serviciului securitatea și sănătatea în muncă.

Pe 18 august a.c. o echipă de montatori de linii a secției Basarabeasca desfășura lucrări de asistență tehnologică a liniei pe tronsonul Comrat–Iargara. Transportarea oamenilor și a instrumentelor a fost efectuată cu un camion detașabil tip TD-5. Situația se încadra în prevederile instrucțiunilor respective. Dar coborînd la kilometrul 44 montatorul de linii Zaharia s-a împiedicat și a căzut de pe scara mașinii pe taluzul prisme de balast, lovindu-se cu capul de traversa din beton. Ca urmare, a suferit un traumatism cranian, contuzie a creierului, gradul 2, fractură liniară a osului occipital pe dreapta, după cum s-a constatat la spitalul raional Comrat, unde pacientul a fost transportat cu «Ambulanta». Cazul s-a produs pe motivul neglijenței de care a dat dovadă montatorul de linii, după cum s-a menționat în cadrul audioconferinței.

Reieșind din cele întâmplate și sarcini-

le înaintate față de șefii serviciilor și filialelor magistralei, specialistul serviciului securitatea și sănătatea în muncă a dispus: instruirea periodică cu participarea persoanelor implicate în accidente de muncă la secția lini nr.3 Basarabeasca; în cadrul cursurilor cu angajații să se acorde o atenție deosebită respectării normelor de securitate personală; desfășurarea permanentă în colectivele magistralei a activităților de informare privind inadmisibilitatea încălcării regulamentelor normelor privind protecția sănătății și securitatea în muncă, care prevăd interzicerea prezenței la locul de muncă a angajaților fără uniformă și încălțăminte specială. La audioconferință s-a menționat că problema asigurării angajaților cu echipament special este una dintre cele mai stringente la întreprindere, iar aceasta persistă din cauza lipsei temporare de fonduri.

De la audioconferință –
Alexandru NICHIFOROV

ÎNTREGUL COLECTIV asigură ritmul traficului

Prin ceața ușoară a dimineții se întrezăresc edificiile terenului de încărcare al carierei Criva. Pipăind cu roțile șinele liniei de acces, locomotiva de manevre trage după sine prin postul blocare de la km 61 spre traseul principal un șir de vagoane descoperite. Ele sînt încărcate cu pietriș de gips, fiind respectate normele de greutate, astfel încît să nu existe presiune suplimentară pe axele osiilor montate. La cîțiva kilometri depărtare pe direcția de mers este situată stația Lipcani. Aname acolo se află «centrul» organizatoric al procesării mărfurilor pe unul din cele mai depărtate sectoare de mișcare ale magistralei: acolo are loc compunerea garniturilor.

La sectorul trafic de marfă, dotat cu tehnică computerizată, muncesc specialiști competenți, responsabili. Obligațiunile de serviciu ale acestora includ supravegherea respectării regulilor de încărcare, perfectarea documentelor necesare, incasarea de la unicul client a plăților pentru serviciile oferite de calea ferată. Tot aici se află și biroul livrare – pînă a ajunge la destinație încărcătura parcurge de două ori anumite segmente de linie ale Căii ferate Liviv. Așa dar, grijile sînt multe, dar se menține un ritm uniform, acțiunile sînt calculate pînă la cele mai mici detalii. Printre cei mai sîrguincioși feroviarți se numără Zinaida Morozova, casier de marfă superior, veterană a transportului, care a educat în calitate de îndrumător mulți tineri, Tatiana Mizluc, casier de marfă, Ecaterina Bohlina, Angela Ciurmac, Alexandra Pogorelovskaia recepționeri, Oxana Fostic, Lidia Carpenco, Iulia Guțul, agenți ai biroului livrare.

La procesul tehnologic



1

și vagoanele goale. Un rol important revine dispecerilor de circulație, impiegatilor de mișcare. Astfel este garantat ritmul traficului. Numai în primele șase luni ale anului curent din carieră au fost transportate la întreprinderea de producere a amestecurilor de gips 1228 vagoane, încărcate cu materia primă necesară procesului de producție. Dar cite mai urmează!

Vladimir SEVERNII

ÎN IMAGINI: 1. Recepționerul Ecaterina Pogorelovskaia. 2. În zona bloc-postului Criva



■ OAMENII TĂI, MAGISTRALĂ!

1

Toată viața – în mișcare

Prin preajma satului Lencăuți din raionul Ocnîța nu trece nici o linie de cale ferată. Or, aceasta nu le-a împiedicat multor locuitori de aici să-și lege destinul de calea ferată. N-a făcut excepție în acest sens nici Tudor Sacara, pe care l-am întilnit la stația Verejeni a direcției Moghiliiv–Podoliskii. Să-l fi văzut cit de profesionist minuia veteranul pirghiile panoului de comandă, oferind undă verde unei noi garnituri de marfă, cit de exact respecta regulamentul convorbirilor cu dispecerul de circulație Tamara Putilova, cu impiegatii de mișcare de la stațiile învecinate.

— Îmi place foarte mult munca la calea ferată, de aceea nu recuzez eforturile, — a explicat dînsul. — Nu voi uita niciodată ziua cînd am devenit feroviar: 16 februarie 1976. S-a întimplat la stația Vălcineț, unde am activat șef de manevră, recepționar. Iar atunci cînd a început implementarea sistemului de centralizare electrică am decis, că trebuie să însușesc un domeniu nou pentru sector în acea vreme, și după o pregătire respectivă mi-am ocupat locul la pupitru. Pe parcursul ultimilor nouăsprezece ani activez în calitate de impiegat de mișcare la stația Verejeni...

— Dar cum vă deplasați la serviciu la Vălcineț, bunăoară, dacă satul Lencăuți se află la vreo zece kilometri depărtare?

— Foarte simplu, — a zîmbit amintirilor sale Tudor Sacara. — Eram tînar, plin de entuziasm, aveam o motocicletă. Cu o oră pînă la începutul turei porneam motorul și... la drum. Mai greu era în perioada rece. Dar îmbrăcam haine groase și învingeam gerul. Apoi mi-am procurat o motocicletă de marca «Ural», mult mai puternică, cu care reușeam să înfrunt chiar și ghețușul pe panta de lingă satul Mereșuca spre bariera de nivel. Nu s-a întimplat niciodată să întirzii la serviciu. Acum nu mai am nici un mijloc de transport, iar la stația Verejeni vin pe jos. Merg vreo jumătate de oră pe o cărare de pădure. Și pe ploaie, și pe ger, și pe arșiță.

Sectorul din subordinea lui Tudor Sacara și a colegilor săi este unul destul de complicat: multe curbe, alunecări. Toate acestea necesită vigilență sporită. Acum cîțiva ani, în urma ploilor abundente pe linia curentă din preajma stației au avut loc alunecări de teren, care au acoperit cu sol și pietre șinele de cale ferată în două locuri. Circulația trenurilor de marfă și călători pe acest sector este destul de intensă. Însă orarul a fost respectat, grație eforturilor pline de sacrificiu ale picherilor și angajaților stației, care au ajutat la organizarea procesului de circulație pe sector în condiții extreme.

Constientizarea responsabilității imense pentru securitatea circulației trenurilor, pentru viața pasagerilor și integritatea mărfurilor mobilizează, în pofida experienței practice bogate, la perfecționa-



2

rea cunoștințelor profesionale, la repetarea instrucțiunilor de serviciu. Primăvara veteranul a susținut bine atestarea, care este organizată pentru mișcăriști o dată în trei ani, în timpul reviziei cu comisia a răspuns competent la întrebările adresate de membrii acesteia.

Tudor Sacara este bucuros că muncește în colectivul condus de șefa stației Valentina Grișca. Mișcăriștii sînt binevoitori între ei, uniți, au un scop comun. Merită o înaltă apreciere pentru prestația de muncă impiegatilor de mișcare Ludmila Tutunaru, Veaceslav Dragan. Recent a însușit profesia de impiegat de mișcare la stația tînară locuitoare a satului vecin Verejeni Natalia Butnari. De la bun început feroviarul cu experiență, inclusiv veteranul nostru, au fost foarte grijulii cu ea, ajutînd-o să se deprîndă cu noul loc de muncă. Natalia a reușit deja să se aclimatizeze în colectiv, ceea ce e foarte important. Doar a fost asigurată cu cadre o verigă a procesului tehnologic de primire și expediere a trenurilor. Apropos, în timpul reviziei de primăvară membrii comisiei au atras atenția conducătorului stației asupra acestei necesități. Astfel este soluționată în colectivul mișcăriștilor de la Verejeni problema continuității generațiilor.

Munca de impiegat de mișcare îi face mare plăcere veteranului, dar la fel de importantă este și viața personală. Împreună cu soția au crescut două fiici, care în prezent sînt căsătorite, se află la casele lor, iar în ospeție la bunici vin deja nepoții, făcîndu-i cit se poate de fericiți. Ei își mai găsesc alinare îngrijind grădina, gospodăria auxiliară, care-i ajută să supraviețuiască în această perioadă grea.

Tudor Sacara este foarte mîndru de profesia sa și a recunoscut, că dacă ar fi din nou tînar tot pe ea ar alege-o. Așa-i dictează sufletul acestui om, pentru care magistrala constituie sensul vieții.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINI:

1. Impiegatul de mișcare Tudor Sacara

2. Edificiul stației Verejeni

Imagini: Iurie KOZLOV



2

Imagini: Iurie KOZLOV



FELICITĂRI!

Administrația și comitetul sindical ale Trenului Poduri nr.1 o felicită din suflet pe **Ludmila MELNICIUC** cu ocazia frumosului JUBILEU.

*Îți dorim cerul cu soare
Să-l ai în priviri mereu,
Și în suflet sărbătoare
Să-ți sădească Dumnezeu!*

Comitetul sindical al secției Chișinău semnalizare și comunicații îi felicită cordial cu prilejul zilei de naștere pe **Elena DERENIOVA, Ludmila ISAENCO, Svetlana CARADJI, Elena COJOCARU, Victor MIRGORODȘKII, Artur OLTEAN, Ruslan PUȘCARENCO, Marina ROTARI-AFANASIEVA, Nicolae SAVVA, Valeriu SIGHIDA, Tatiana SMIRNOVA, Valeriu SOLCUȚAN, Anatol STAVINSKII, Natalia HOREAKOVA, Alexei CIORBA.**

*Vă dorim o viață plină
De speranță și lumină,
De tandrețe și iubire,
Mult noroc și fericire!*

Administrația și comitetul sindical ale TCM-740 Basarabeasca îi felicită călduros cu ocazia zilei de naștere pe **Valeriu BORDAN** — timplar, **Petru TONCU** — maistru.

*La mulți ani cu veselie,
Sănătate pe vecie,
Casa plină de bucate,
Dragoste pe săturate,*

*Bani la greu, noroc cu carul,
Mulți ani și sus paharul!*

Administrația și comitetul sindical ale remizei vagoane frigorifice Basarabeasca adresează cordiale felicitări cu ocazia aniversării a 45-a — lui **Vladimir KLIMENKO**, paznic în secția regie, și aniversării a 40-a — lui **Sergei DIKII**, operator.

*Vă dorim o viață plină,
Trainică la temelie,
Cu gust dulce ca de miere,
S-o păstrați ca pe-o avere.
Să vă fie casa plină
De vreme mereu senină,
Cu iubire și respect
Greului să-i țineți piept!*

Colectivul serviciului audit intern al ÎS «Calea Ferată din Moldova» îl felicită cordial cu prilejul zilei de naștere pe revizorul superior **Vladislav TATARCIUC.**

*Cum e soarele pe cer
Așa să te știm mereu,
Să ai caracter de fier
Să fii tare ca un zeu!
Să te știm trecind prin viață
Fără lacrimi și suspine,
Cu zimbet senin pe față,
Mulți ani și numai bine!*

Angajații și comitetul sindical ale secției linii Basarabească îi felicită cordial cu ocazia zilei de naștere pe maestrul secției spații verzi **Gheorghe ZANFIROV** și **Anatol CIUICHIN** și pe tehnicianul secției ateliere mecanice **Nina LAZU.**

*Vă dorim doar fericire,
Gîndul fie-vă senin,
În suflet să purtați iubire
Și vă fie mereu plin.*



În clipele de răgaz

SE POARTĂ PE PIELE	PASĂRE ÎN COLIVIE	OPINIE	DISTRUSA
MOJIC	GREU	CAROI	
N-AU 18 ANI			
RĂTARE PERSONALĂ		ÎN TEMAI	
SUCCESIUNI		TRECERE PRIN FERETE	
IMPOZIT			
DISCUTIE APRINSĂ	DACĂ	TE TRECE APA	LIPSIT DE APA
N-AU DE LUCRU	OMUL MĂRII	SLAVĂ	STAT
			FIR DE URZEALĂ
FIREASCĂ			VEST
ADEMENT			VECHIUL DO
			LACOM
CARIEI		ODGON	
		UNUL DIN BĂRCELONA	
MAMA ADOPTIVĂ	ACUM (POP.)	PLASA DE PESCUIT	IMPRUMUT
	SUDAT	SUPPORT DE VASE	
SLUJITOR AL MISTE-RULUI	DAT CA EXEMPLU	ARMĂ PRIMITIVĂ	
O ZI PIERDUTĂ		GLOANTE	
		MOALELE CAPULUI	VIN CU APA
		VASILE COMAN	
			NATALIA EREMIJA
			DISTANTAT
A NĂZUI	CEATĂ		ACTOR POPULAR
	PAVEL CRUDU		SANDU MANU
			AU TREPTE
DOCUMENT			POTRIVIT

Din revista «Integrame pentru toți»



În atenția amatorilor de alergări!

Clubul feroviar al amatorilor de alergări «Express-K» desfășoară campionatul deschis al CFM la cros pentru angajații Căii Ferate a Moldovei, rudele și copiii acestora.

EVENIMENTUL VA AVEA LOC PE 3 OCTOMBRIE 2015 ÎN PARCUL VALEA TRANDAFIRILOR
Începutul — la ora 10.30

SPORT Tradiția se menține

La nodul feroviar Ungheni a devenit deja o frumoasă tradiție organizarea competițiilor sportive în cinstea sărbătorilor naționale ale Republicii Moldova «Ziua Independenței» și «Limba noastră». Nu a fost o excepție nici anul curent.

Pe 31 august în sala de sport a depoului locomotive de rulaj s-au adunat amatorii de dame și tenis de masă din toate subdiviziunile nodului feroviar. Înainte de începerea luptelor sportive șeful nodului feroviar Ungheni Andrei Semeniciu, șeful depoului Valeriu Cubac și maistrul superior Andrei Farfaniuc i-au felicitat pe cei prezenți cu prilejul sărbătorilor naționale. După care a avut loc tragerea la sorți urmate de competițiile captivante ale jucătorilor de dame și de tenis.

Cele mai remarcabile rezultate la proba de tenis le-a înregistrat mecanicul depoului locomotive de rulaj Andrei Starciuc (**locul întâi**), urmat de timplarul stației

Ungheni Grigore Ciubotaru (**locul doi**) și reprezentantul aceluiși depou Mihai Gri-ceaniuc (**locul trei**).

Sahistii au disputat locurile premiante în felul următor: **locul întâi** — electromecanicul SAAE Ungheni Ivan Corlăteanu, **locul doi** — lăcătușul secției transbordare a vagoanelor Nicolae Boboc, **locul trei** — pompierul trenului de intervenție al st.Ungheni Pavel Bulancea.

Învingătorii au beneficiat de premii și diplome de onoare din partea conducerii nodului feroviar.

Valeriu ALEXANDROV,
arbitrul principal al competițiilor

PE CĂILE FERATE ALE LUMII

Reabilitarea parcului vagoanelor de marfă în Germania

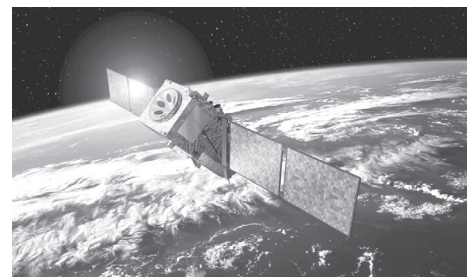
Pînă în 2020, Căile Ferate germane (DB) intenționează să monteze plăcuțe de frînă silențioase pe 60 mii vagoane de marfă, operate în rețea. Totodată, parcul marfanelor urmează să se completeze în perioada respectivă cu 15 mii de vagoane noi.

Ecrane electronice în termopane

Ecranele interactive, montate în termopanele vagoanelor de călători erau considerate pînă mai ieri niște elemente ale sistemelor informaționale din viitorul îndepărtat. Cu toate acestea, în prezent se testează activ sistemul elaborat de compania Oran Safety Glass (OSG, Israel), care în viitorul apropiat ar putea deveni un obiect de rutină pentru călători.

Proiectul GaLoROI: navigare prin satelit pentru localizarea trenurilor

Deschiderea accesului la navigarea prin satelit a încurajat explorarea oportunităților de localizare a trenurilor. Însă trecerea la noua tehnologie devine defectuoasă din cauza cerințelor asigurării securității în utilizarea navigării prin satelit, dar și a necesității de a renunța la sistemele de monitorizare existente. În cadrul proiectului GaLoROI (Galileo Localization for Railway Operation Innovation), implementat cu sprijinul Uniunii Europene pe parcursul a 27 luni, din ianuarie 2012 pînă în martie 2014, a fost examinată posibilitatea creării unui sistem promițător de localizare a trenurilor, folosind o combinație a dispozitivelor de bord — în primul rînd, a echipamentului de navigare prin satelit.



ȘTIȚI, OARE, CĂ?..

Excesele din organismul nostru

Știți, oare, că savanții evoluționiști au depistat în organismul uman aproximativ 90 de organe rudimentare?

De-a lungul timpului, mai multe organe ale corpului uman au fost considerate inutile, care nu ar avea nicio funcție, fiind simple resturi evolutive, motiv pentru care sînt adesea indicate ca dovezi ale evoluției.

Cel mai cunoscut organ rudimentar este coccisul (noada, în termeni populari). Doi din o sută de nou-născuți se nasc cu coadă, aceasta fiind de regulă eliminată prin intervenție chirurgicală. Apendicele, considerat multă vreme un organ inutil, aflat la intersecția intestinului subțire cu cel gros, adeseori se inflamează, în 89 la sută din cazuri punînd în pericol viața pacienților.

Organe vestigiale sînt și molarii (măselele) de minte. Datorită micșorării mandibulei la omul modern, locul devine insuficient, iar apariția lor nu-și are rostul. «Pielea de găină» în limbaj popular nu este ni-

mic altceva decît un fenomen atavic, care apare sub forma încrețirii și ridicării pielii din jurul fiecărui fir de păr, atrofiat sau nu, de pe corpul omenesc.

Micile ridicături sînt provocate de contracția mușchilor miniaturali care sînt atașați fiecărui fir de păr.

Cercetătorii atenționează însă asupra pericolului subestimării acestor atavisme, demonstrînd că unele dintre ele pot avea o importanță majoră. Spina, de exemplu, joacă un rol critic în vindecarea afecțiunilor inimii. Apendicele acumulează bacteriile necesare digestiei și astfel ne fereste de indigestie. Oasele coccisului sînt importante în susținerea aparatului locomotor.

Dacă la începutul secolului al XIX-lea se vorbea de aproximativ 180 de organe considerate inutile în corpul uman, astăzi numărul acestora a ajuns sub 20. Ceea ce ne duce la gîndul că, poate, nu ne cunoaștem nici pe departe propriul organism.