



FEROUARIU Moldovei

N 38 (5854) 23 septembrie 2015

Ziarul apare din 1 mai 1941

Iuri TOPALA, director general interimar al Întreprinderii de Stat «Calea Ferată din Moldova», a organizat luni, 21 septembrie 2015, tradiționala Zi a controlului. **Seful serviciului mișcare, Igor Munteanu**, a raportat conducătorului magistralei despre activitatea de încărcare-descărcare prin locurile de joncțiune din sectoarele de sud, nord și centrale ale Magistralei moldovenești. În prima decadă a lunii septembrie 2015 tranzitul zilnic a constituit în medie 157 vagoane, în decada a doua — 148 vagoane. În prima decadă a lunii curente operațiunile

de încărcare în Moldova au numărat în medie cîte 40 de vagoane zilnic (72 la sută din planul pentru luna septembrie), în decada a doua — în medie cîte 42 vagoane zilnic.

Serghei Tomșa, vidirector general, responsabil de infrastructură și material rulant de tractiune al IS «Calea Ferată din Moldova», a raportat șefului magistralei despre activitatea desfășurată. Au fost întocmite listele lăcătușilor și urmează deservirea trenurilor diesel modernizate. În depoul de loco-

motive Chișinău va fi desemnat un responsabil care va coordona activitatea trenurilor diesel modernizate. Actualmente sunt disponibile să-și demareze activitatea pe garanțurile modernizate 6 echipe de locomotivă. Precum se stie, pe 15-17 septembrie 2015 Serghei Tomșa a avut o întrevedere cu colegii români privind inaugurarea circulației pe ruta Chișinău–Iași. Pînă la finele săptămînii în acest scop va fi semnat un acord bilateral.

Potrivit informației prezentate de Ilie Turcan, șef al serviciului

securitățea circulației și licidarea consecințelor avariilor al IS «Calea Ferată din Moldova», în weekend-ul trecut nu au fost înregistrate accidente. Pe 20 septembrie a.c. pe sectorul Vulcănești–Greceni a avut loc o situație neordinară, care s-a soldat cu un semnal fals de ocupare a liniei. A fost schimbat segmentul de cablu și toate instalațiile de comunicații au început să funcționeze ritmic.

Stefan Buga, specialist al serviciului securitatea și sănătatea

în muncă al IS «CFM», a adus la cunoștință șefului magistralei că pe parcursul săptămînii trecute la IS «CFM» nu au fost înregistrate cazuri de traumatisme de muncă.

În informația prezentată la Ziua controlului, **Petru Saracuta**, șef al serviciului linii al IS «CFM», a atras atenția asupra insuficienței de traverse din beton armat pentru asigurarea ciclului de producție în subdiviziunile CFM. În decursul a două săptămîni la CFM urmează să ajungă primul lot de producție din lemn: traverse, bare de manevrare a acelor macazului, etc.

Irina KRAEVSKAIA

La Magistrala moldovenească

■ ÎN PREMIERĂ LA CFM



Cu trenurile modernizate – gratis sau... aproape gratis

Mai bine de o săptămînă – din 15 pînă pe 21 septembrie a.c. – călătorii care aleg serviciile prestate de IS «Calea Ferată din Moldova» au fost încîntați de campania promotională lansată de CFM. Ei au avut posibilitatea de a călători gratis pe cursele Chișinău–Ocnita și Chișinău–Ungheni cu trenuri nationale confortabile, modernizate. În perioada 21-30 septembrie 2015 inclusiv, biletele pentru aceste curse vor costa, doar... 1 leu!

In scopul de a spori vînzările de bilete pentru călătorie în cursele locale cu trenurile modernizate, dar și pentru a promova noua modalitate de achizitionare a biletelor de călătorie, conducerea CFM a decis să organizeze o campanie promotională în perioada 15-30 septembrie 2015.

Condițiile promovate sunt următoarele: în perioada 15-30 septembrie 2015 vînzarea biletelor de călătorie pentru cursele Chișinău–Ungheni și Chișinău–Ocnita se va efectua în regim online pe site-ul oficial www.railway.md.

În perioada respectivă călătorile cu trenurile modernizate locale Chișinău–Ocnita–Chișinău nr. 801/802 și Chișinău–Ungheni–Chișinău nr. 805/806 se vor efectua conform graficului de circulație în vigoare.

Costul biletului comandat online în perioada 15.09.2015 – 21.09.2015 inclusiv a fost de 0 (zero) lei; iar în perioada 22.09.2015 – 30.09.2015 inclusiv pretul biletului online va fi de doar 1 leu.

În perioada promovării vînzarea online a biletelor se efectuează pentru ziua curentă și următoarea; închiderea vînzărilor

online are loc cu o oră pînă la plecarea trenului din stație.

Urcarea în tren se efectuează pe baza informației electronice tipărite pe hirtie format A4 sau pe gadgeturi (telefoane mobile, planșete).

— Autenticitatea informației electronice, — a menționat șeful-adjunct al serviciului călători al IS «Calea Ferată din Moldova» Constantin Pavlov, — va fi verificată de către însotitorul de vagon la urcarea în tren prin intermediul unui software special. În acest scop au fost instruiți toti specialistii implicați din cadrul Direcției deservire a călătorilor și gărilor feroviare. De asemenea, s-a efectuat și informarea la timp a călătorilor.

...Gara feroviară Chișinău, frumoasă și modernă, mișună ca un furnicar. Călătorii se grăbesc să-și ocupe locurile în trenul confortabil modernizat Chișinău–Ocnita. De astă-dată — cu o satisfacție deosebită: costul biletului este pur simbolic! Feroviarii din Moldova le-au făcut o surpriză plăcută prin această ofertă promotională.

Liliana NICHIFOROV

Imagine: Iurie KOZLOV

Mișcăriștii Chiriutnei nu dezamăgesc

Situată în zona de sud a magistralei, stația Chiriutnea – nu prea mare, amintește mai mult un loc de secționare. Or, importanța acesteia pentru înaintarea trenurilor între Basarabeasca și Reni este incontestabilă.

Pe aici sunt transportate o mulțime de încărcături locale și de tranzit, care completează și consolidează bugetul feroviar. Colectivul condus de sefa stației Maria Jeliva face tot posibilul pentru ca graficul și securitatea circulației să nu fie încălcate,



De gardă – Andrei Mandrica

Pe sectorul deservit de echipa retelei Ocnita a SAEE-3, șef – Valeriu Vacariuc, alimentarea cu energie electrică este neintreruptă.

Printre acțiunile menite să asigure fiabilitatea activității de alimentare cu energie electrică se numără și reconstrucția iluminatului exterior, realizată la stația Criva

Expediază vagoanele fără defecte tehnice

Trei-patru garnituri de marfă pe platforma de sosire și tot atâtea pe cea de plecare, cîteva perechi de trenuri de călători în fiecare tură sunt supuse reviziei tehnice la stația Ocnita.

Aștept, se oferă garantia exploatarii în siguranță a acestora în continuare. La secția reparatie cu dețasare vagoanele sunt pregătite pentru încărcare, se licidează micle defecți de pe cutie și mecanismul de rulare. Specialistii cu experiență ai secției locale de revizie tehnico-comercială, condusă de șeful Ivan Selegon și maistrul Igor Sagaidac, se deplasează în mod regulat la stația de frontieră ucraineană Mogiliiv-Podilskii pentru receptionarea și expedierea materialului rulant de marfă, evitind astfel eventualitatea defectelor tehnice pe



iar indicațiile dispecerilor de circulație să fie îndeplinite întocmai. Merită înalte aprecieri munca impiegătilor de mișcare Paraschiva Gurgurova, Nicolae Balov, Semion Ceacal, Iulia Curtova.

Vladimir DOBREANSCHI

IN IMAGINE: Semion Ceacal a venit la stația Chiriutnea după închiderea unui important complex de vite cornute mari. Însușind noua profesie, iată că de 21 de ani rămîne devotat cu trup și suflet cauzei feroviare.

Muncesc asiduu în regim non-stop

și pasajul de nivel adiacent cu trafic auto intens la km 64, pregătirea pentru implementarea fiderului la bariera de nivel de la km 202 (tronsonul Verejeni–Vălcineț). A fost finalizată demontarea stîlpilor de beton pe direcția Secureni. Aceștia au fost încărcati în vagoane descoperite și expediate la stația Floresti pentru reconstrucția linilor electrice de înaltă tensiune.

Muncesc cu abnegare electromecanicii Serghei Colesnic și Serghei Iusip, electromonitorii Serghei Evdochimov și Vasile Chircu, electricianul de serviciu Andrei Mandrica și alții.

Vladimir DOBREANSCHI



magistrala noastră și a unor cheltuieli suplimentare pentru eliminarea acestora. Muncesc sărungios echipele revizorilor superioiri de vagoane Valentin Lesnic, Fiodor Smiccioc, Nicolae Vidaico, Vladimir Milov.

Vlad PAVLOV

IN IMAGINE: urmînd exemplul tatălui său, Serghei Vidaico și-a ales specialitatea de revizor de vagoane

Imagine: Iurie KOZLOV



Administrația și sindicatul: un pas hotărît în întâmpinare

Restanțele la salarit — drama și durerea feroviariilor

Pe parcursul ultimelor trei săptămâni mii de angajați de la Calea Ferată din Moldova au stat cu ochii pe activitatea Comisiei de conciliere, constituite la inițiativa Federatiei sindicatului feroviariilor din Moldova, în conformitate cu articolul 359 al Codului Muncii al RM. Scopul — aplanarea litigiului colectiv de muncă, apărut de ceva vreme. Precum se știe, s-a ajuns la dispute de proporții. Începând din mai 2015, feroviarii nu li se achitaseră la timp salariile. Explicațiile pe marginea impactului situației erau inutile. Fiecare familie își trăea propria suferință, propria dramă financiară.

Dacă e să depănam ghemul acestei triste istorii, vom aminti că o primă schimbare în situația creată s-a produs odată cu desemnarea în fruntea CFM a lui Iurii TOPALA. A fost reluată achitarea lunară a salariilor, căutându-se concomitent solutii viabile pentru depășirea crizei. Părțile litigiului de muncă și-au delegat reprezentanți în Comisia de conciliere pe bază de paritate — atât administrația CFM, cât și Federatia sindicatului feroviariilor din Moldova. Urma ca



în cadrul unui dialog sincer pe marginea deficitului finanțier acut care devorase Magistrala moldovenească să fie elaborat și aprobat un grafic de lichidare a restanțelor salariale.

Pe 17 septembrie 2015 a fost convocată sedința a treia, finală, a Comisiei de conciliere. Președintele acesteia, Miron Gagauz, vicepreședinte general, responsabil de dezvoltare tehnică și reparării al IS «Calea Ferată din Moldova», a găsit vectorul corect al dialogului. Reprezentantul administrației CFM, dinsul și-a început activi-

tatea în comisie cu o informație detaliată despre starea finanțier-economică la zi a întreprinderii, despre volumul operațiunilor de încărcare-descarcare. Se făcea tot posibilul ca partea oponentă — sindicatele — să se orienteze clar în situația reală și să dea o apreciere corectă oportunităților oferite în cadrul variantelor propuse de lichidare a restanțelor salariale. Într-o asemenea situație finanțieră dificilă era inaceptabil să se ia o decizie pripită, negindă. Feroviarii nu merită promisiuni desarte. Membrii comisiei înțelegeau prea bine acest adevăr.

În activitatea Comisiei de conciliere a luat parte directorul general interinar al IS «Calea Ferată din Moldova» Iurii Topala. Președintele comisiei, Miron Gagauz, a adus la cunoștință șefului magistralei deciziile asupra cărora au convenit părțile, acestea referindu-se în exclusivitate la achitarea

salarilor și graficul de lichidare a restanțelor. Iurii Topala a menționat că soluția adoptată de comisie trebuie să corespundă intereselor ambelor părți: întreprinderii și colectivului.

Intermitențele survenite în plata salariailor au provocat alte probleme, inclusiv exodul masiv al personalului calificat de la calea ferată. Președintele comitetului sindical al depoului de locomotive Chișinău, Pavel Clipea, a informat despre situația la zi în subdiviziunea sa.

În ultimii ani statele de personal ale depoului numărau 480 de angajați, astăzi — 400. Magistrala a pierdut mulți specialiști calificați. Șeful CFM a ascultat cu mare atenție aceste informații. Dinsul a menționat că administrația CFM este la curent cu situația în această privință și face tot posibilul pentru sporirea volumului de trafic de marfă la întreprindere. În cadrul unei întrevăderi recente cu omologii români s-a ajuns la un acord privind intensificarea fluxurilor de tranzit prin Calea Ferată din Moldova. Se poartă și alte negocieri pentru majorarea compartimentului venituri al CFM — deschiderea unor stații de îmbarcare-debarcare pe teritoriul Rusiei la Breansk și Kaluga. Închiderea acestora s-a soldat pentru CFM cu pierderi în

valoare de peste 20 milioane de lei anual. Sub un strict control la magistrală are loc achiziționarea materiei prime și a materialului rulant pentru asigurarea activității întreprinderii. Potrivit lui Iurii Topala, costurile bunurilor achiziționate în ultima lună s-a diminuat de la 125 milioane de lei pînă la 90 milioane de lei. Să aceasta nu constituie o limită. Reducerea cheltuielilor a rezultat din controlul strict aplicat asupra materialelor achiziționate pentru acoperirea nevoilor magistralei la prețuri rezonabile.

Reiesind din capacitatele financiare și economice actuale, Miron Gagauz a propus în urma examinării graficelor anunțate de vicepreședintele general, responsabil de activitatea finanțieră, Roman Sirbu, a se menționa în decizia finală comună: **părțile au convenit că administrația CFM se angajează să aloce lunar cîte 2,5-3 milioane de lei fonduri suplimentare în contul rambursării restanțelor la salarii.** De exemplu, potrivit graficului de achitare a salariailor, într-o lună ar putea fi posibil de a lichida restanțele salariale față de angajații unor întreprinderi, iar în luna următoare — altora, reducind astfel decalajul dintre perioadele de achitare a salariailor. Aceasta este prevăzut suplimentar la plata lunară obligatorie a salariailor, conform graficului existent. **Rambursarea finală a datoriilor la salarii este prevăzută în iunie-iulie 2016.**

Cerinta înaintată în sedința Comisiei de conciliere de către Federatia sindicatului de profil privind achitarea unor compensații de către administrația IS «Calea Ferată din Moldova» a fost aprobată și propusă spre executare, în conformitate cu legislația în vigoare.

În cea de-a doua sedință a Comisiei din 10 septembrie 2015, părțile au examinat inițiativa înaintată de Federatia sindicatului feroviariilor din Moldova: ordinele, dispozițiile, telegramele și alte documente, al căror continut are legătură cu Contractul colectiv de muncă, trebuie să fie coordonate în mod obligatoriu cu sindicatul de profil.

Subiectul respectiv a survenit în urma emiterii la CFM a mai multor ordine referitoare la suspendarea anumitor plăti materiale. În opinia sindicatului, acestea încalcă drepturile feroviariilor, stipulate în Contractul colectiv de muncă. Reprezentanții administrației CFM au fost de altă părere, dar au luat act de propunerea sindicatului. Părțile însă nu au ajuns la un numitor comun. Întrebarea a rămas deschisă.

Rezumind activitatea Comisiei de conciliere, Miron Gagauz a mulțumit participanților pentru munca depusă și înțegere. Deși la masa negocierilor părțile se aflau vis-a-vis, în activitatea cotidiană a Căii Ferate din Moldova ele — administrația și colectivul de muncă — au prioritarități comune.

De la ședință — Irina KRAEVSKAIA

Imagine de autor



Districtul de picheri destinație i-a devenit

Gospodăria linii a sectorului Berestie-Petrești, unde se desfășoară procesul tehnologic de asigurare a circulației și formarea trenurilor, include 51 kilometri de traseu principal, linii de recepționare-expediere și alte linii, precum și 116 macazuri. Din cauza proporțiilor și a lipsei acute de materiale nu e deloc ușor a menține toate acestea în stare cuvenită pentru asigurarea securității circulației. De aceea ne putem imagina ce eforturi depune zilnic colectivul districtului de picheri nr. 11 al secției linii Chișinău, dacă reușește să obțină un punctaj de 30-40 unități, planul fiind 50.

De către an în fruntea picherilor de aici se află Nicolae Savciuc, care a dedicat districtului aproape 35 de ani din viață sa. Originar din satul Petrești, raionul Ungheni, el și-a început biografia de muncă în calitate de montator de linii, încercând cu propriile mănuși greutatea tîrnăcopului. Apoi a fost desemnat în funcție de brigadier. Misiunea picherului e foarte grea: după o zi de muncă cădea de oboselă, dar și-a pus scopul să studieze și a absolvit Colegiul feroviar din Nicolae Vodă, secția cu frecvență redusă. Deja în funcția responsabilă de maistru-picher a reușit să demonstreze calități de organizator priceput, care cunoaște domeniul și psihologia omului muncii. Are sprijin de încredere în activitatea cotidiană, pentru că-i sunt alături brigadieri Valeriu Miron, Ion Ghidic, Oleg Loghin, la fel de experimentați, care-l înțeleg din jumătate de cuvint.

În aceste zile picherii districtului sunt ocupați cu reparațiile curente, schimbarea traverselor, are loc demontarea linilor și macazurilor nesolicitate în scopul obținerii materialelor pentru îndeplinirea unor lucrări urgente. O impunătoare situație actuală de pe sector, dar și de la magistrală în ansamblu.

Sectia linii Chișinău încearcă să ajute districtului de picheri la îmbunătățirea condițiilor habituale. El a primit clădirile goală a fostului birou de marfă al statiei, situată îngă una din zonele cu macazuri. Picherii vor fi aprovizați cu ciment, iar lucrările de reparație le vor executa cu forțele proprii. În interior vor fi amenajate un vestiar, odaie de prinț, cameră de dus, va fi construită o sobă. Muncitorilor li s-a promis să fie revăzut orarul plecării trenului de seară Ungheni—Fălești, astfel încât cei care locuiesc în sate să poată ajunge cu el acasă după ziua de muncă.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: maistru-picher Nicolae Savciuc

Imagine: Iurie KOZLOV

RUBRICĂ OFICIALĂ

DESEMNAȚI ÎN FUNCȚIE

Prin un ordin al directorului general interinar al IS «Calea Ferată din Moldova» au fost desemnați în funcție:

OHLADCIUC Valeriu — vicepreședinte general, responsabil de securitate;

CHITOROAGĂ Vasile — consilier al directorului general, responsabil de activitate economică.

PREGĂTIREA CĂTRE IARNĂ

Iarna este perioada cea mai dificilă pentru stațiile de cale ferată. Tocmai de aceea trebuie să fim pregătiți de pe acum ca să o înfruntăm destotinat. Așa procedează constructorii sectorului Bălți al secției edificii civile, aducind în ordine sistemul de încălzire, edificiile. În apropierea clădirii gării Bălți-oraș am văzut luc-

rind de zor echipa condusă de maistru Vladimir Sazonenco, care repara scările ce duc în sala de așteptare.

Mihail Vitiuc aruncă cu lopata nisipul în gura betonierei.

— Nu avem prea multe brațe de muncă, dar ne străduim să îndeplineștem sarcinile care stau în fața noastră, — a opinat mun-

citorul. — Lichidind lacunele depistate în cadrul revizuirilor de toamnă și de primăvară cu comisia, am montat ghipsocartonul, am astupat fisurile în jurul ferestrelor de la ghiseul de bilete, pentru a evita curentii de aer. În încăperea biroului de marfă am finisat peretii în jurul termopanelor.

Lista lucrărilor efectuate de această echipă este impunătoare. Constructorii au

reusit să îndeplinească și lucrările necesare pentru încălzirea exteroară a edificiului administrativ-habitual al secției alimentare cu energie electrică, au izolat peretii clădirii rețelelor Bălți ale întreprinderii. În preajma biroului de marfă al statiei feroviare au instalat un gard care izolează curtea de piata de produse agricole din apropiere. La stațiile liniare Catranic și Hiliuți au

PE TREPTE NOI —SPRE SALA DE AȘTEPTARE



Stația are stăpin

N-a gresit deloc administrația magistratului atunci cind în funcția de șef al stației Taraclia din sudul republicii a desemnat-o acum cătiva ani pe Elena Popova. Absolventă a Colegiului tehnic de transport feroviar din Bălți, cu experiență de muncă în calitate de impiegat de mișcare la postul centralizare electrică din localitate, ea s-a impus mereu prin sărăcire și acțiuni competente, dar și prin cointeresare vizavi de problemele existente. Această calitate, susținută de spirit organizatoric și stimulată de posibilitățile ample pentru realizarea ideilor de îmbunătățire a procesului de muncă, s-a dovedit a fi cît se poate de potrivită în noul domeniu de activitate și într-o scurtă perioadă de timp s-a soldat cu importante schimbări în bine.

Colectivul s-a consolidat și mai mult, asigurînd securitatea circulației pe acest sector important. Pentru a îmbunătăți condițiile Elena Popova a reusit să obțină reparația unei incăperi a clădirii postului CE, unde a fost transferat ghișeul de marfă și bilete, care în timpul iernii nu beneficia de căldură. Deja în timpul reviziei de primăvară cu comisia se putea observa cum și-a schimbat aspectul estetic teritoriul stației, unde locul buruianului l-au luat straturile cu flori. Sunt economisite gaze naturale, energie electrică, apă — acțiune foarte importantă în această perioadă dificilă pentru feroviarii moldoveni.

În pofida situației economice nefavorabile din zonă, în ultima perioadă de timp la stație au început să sosească pentru a fi descărcate mai multe vagoane cu pietriș, îngrășăminte minerale. Un agent economic și-a declarat intenția de a expedia cu vagoanele cereale din roada nouă. S-a înregistrat o creștere a vînzărilor de bilete la trenurile moldovenesti prin terminalul sistemului «Express-3», instalat la ghișeul de marfă-bilete. Fără îndoială că s-ar fi mărit și incasările din traficul suburban de călători, dacă n-ar fi fost anulat trenul local Basarabeasca-Etulia.

În discuția cu sefa stației dinsă a împărtășit cu sinceritate toate problemele, ce-i frântă pe feroviarii de la întreprindere și de pe sector. Ei duc o viață grea, dar n-au pierdut încrederea în viitorul magistratiei, continuă să nutrească speranțe că situația se va redresa.

Elena Popova provine dintr-o dinastie de feroviari, care-si trage originile din satul Zaliznicinoie de lîngă stația ucraineană Bolgrad. Pe timpuri au muncit la calea ferată bunicul, mătusa ei. Continuă să activeze aici mama, Ecaterina Nedealkova, care este înscrisă în liste de personal ale haltei de la km 208. Actualmente,

în virtutea necesității de producție, muncește provizoriu în deplasare la stația Taraclia în calitate de impiegat de mișcare. Este un specialist foarte competent, care a dedicat transportului aproape 40 de ani din viața sa.

— Și eu am o vechime onorabilă de muncă la calea ferată — aproape un sfert de secol, dar mama continuă și astăzi să fie pentru mine un exemplu de atitudine responsabilă față de muncă, — recunoaște Elena Popova.

Stația, al cărei colectiv prețuiește tradițiile sănătoase de muncă, face mult pentru soluționarea problemei cadrelor. Alături de impiegatii de mișcare cu experiență Petru Acbîic, Ana Tulus se afirmă tot mai mult în plan profesional tinerii, desigur, cu



ajutorul îndrumătorilor. Într-o perioadă scurtă de timp a reusit să demonstreze abilitățile necesare profesiei Alexandru Rîjii, absolvent al Universității din Taraclia, susțin cu succes stagierea la pupitru Mihail Zamfir și Nadejda Guscani. Munca cu încărcătură este încreștățită casierilor de marfă-bilete Natalia Rîjia și Iulia Mihailova, care îndeplinește și funcția de receptioner.

Continuă să activeze în ture și Elena Popova, care îmbină activitatea de conducere a stației cu munca de impiegat de mișcare. Ea face parte din acea categorie de oameni, care pot ține piept greutăților, cred în steaua lor norocoasă.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: șefa stației Taraclia Elena Popova

Imagine: Iurie KOZLOV

■ LA VECINII NOȘTRI

Au învățat să repară bucșele

Fiind o verigă importantă a aparatului de rulare al unui vagon de marfă sau de călători, bucșele au menirea de a transmite acțiunea de forță de la boghiu sau șasiu în fusul osiei montate, precum și de a limita deplasarea longitudinală și transversală a osiei în raport cu mișcarea boghiului. Ca urmare a sarcinilor dinamice în procesul de exploatare aparțină unor defectiuni precum și uzura suprafetelor de sprijin sănătățile.

Pentru a evita rebutul masiv provocat de carcasa osiei, în remiza vagoane Harkov-Sortirovocinaia a fost prevăzut un sector pentru restabilirea suprafetelor de sprijin ale osiilor prin sudare. Este vorba

de cazuri de uzură, cand diametrul alezajului de sub rulmenți să nu depășească toleranța de reparări.

Crearea acestui sector nu a necesitat cheltuieli mari. A fost suficientă o dotare corespunzătoare a spațiului și instruirea a doi experti care să poată opera apărăte semiautomate de sudare cu arc electric de tip PGD-251 UZ.1 și masină de frezat pentru prelucrarea mecanică a stratului de metal. Ca urmare, a devenit posibilă renovarea zilnică a zeci de bucșe, ceea ce aduce un bun efect economic.

Se stie că părțile de sprijin ale bucșelor sunt extrem de solicitate în special cînd vagoanele manevrează în curbe, joncțiuni, macazuri sau cînd frînează, în timpul descompunerii materialului rulant sau din cauza suprafetelor neregulate ale ecartamentului, defectiunii osiilor montate etc.

(Ziarul «Maghistrali»)

fost schimbate cazanele vechi care consumau cantități mari de cărbune pe instalații moderne, mai economice. Au fost renovate încăperile, schimbate ușile și ferestrele în clădirea stadionului «Locomotiv». În biroul impiegătilor de mișcare de la stația Floresti a fost schimbat linoleumul, vopsită ușa de la intrare, la Tîra au fost montate patru termopane etc.

Se evidențiază în muncă șeful de echipă Petru Frumusachi, tencuitorii-zidari Valentina Potehina, Nina Gruzdeva, Nina

Frumusachi, Ivan Istrati și alții. Cum s-ar spune, aceasta este garda noastră veche, experimentată. E mîndria noastră.

În aceeași zi în gară muncea și o echipă de constructori de la Ocnita. Specialiștii reparau băncile pentru călători instalate sub acoperiș în apropierea peronului.

Vladimir SEVERNÎI

ÎN IMAGINE: un grup de constructori de la Bălți

Imagine: Iurie KOZLOV

Acum două luni Victor Podgurskii, de 39 de ani, feroviar cu un stagiu de muncă de peste două decenii, a fost desemnat în funcție de șef al secției linii Basarabeasca. Anterior, timp de peste 10 ani a muncit la SML-130 în calitate de inginer superior, apoi de inginer-șef, iar trei ani în urmă, după absolvirea Academiei de Transporturi, Informatică și Comunicații a RM, i-a fost încredințată conducerea SML-130. Pentru acest tânăr specialist, cu o bogată experiență deja, secția linii nu este o întreprindere nouă.

Anume aici, în 1995, și-a început biografia de muncă, mai întîi ca montator de linii, apoi ca șef al echipei de picheri, maistru-picher al districtului de picheri, maistru superior. Despre primii pasi într-o nouă postură la locul vechi de muncă corespondentul nostru a dialogat cu Victor Podgurskii.

■ PRIMUL INTERVIU



Stil de conducere bazat pe încredere și responsabilitate

— Dle Podgurskii, ce reprezintă astăzi întreprinderea, la cîrma căreia ați fost desemnat?

— Se stie că sectia linii Basarabeasca are cel mai lung sector la CFM și cel mai mare contingent de personal printre întreprinderile nodului feroviar. Cursa principală are o lungime de 379 km. Sectia include 16 districte de picheri, 45 echipe de picheri și 8 sectii auxiliare. Secția linii deservește trei direcții: Basarabeasca-Bender, Basarabeasca-Giurgiulești și Basarabeasca-Cahul. Pe 31 august 2015 aici activau 516 persoane (planul fiind — 579), inclusiv 259 picheri. Sarcina principală a întreprinderii — asigurarea continuă a circulației trenurilor și securitatea la trafic — în pofida condițiilor dificile, este îndeplinită.

— Ce lucrări au fost îndeplinite în perioada de cînd ați preluat conducerea secției linii Basarabeasca?

— De la începutul lui august curent au fost înlocuite 1432 traverse. Pe 78 km ai tronsonului Zloti—Căinari au fost schimbate panourile de linii. Districtele feroviare au fost asigurate parțial cu echipament electric pentru a se interveni operativ în caz de deteriorări de gradul 3-5, precum și pentru executarea lucrărilor de întreținere curentă a liniei și macazurilor. De asemenea, a fost descărcată HDV pentru aprovizionarea umărului prisme de balast la km 76-79 al tronsonului feroviar Căinari—Zloti și km 149 al tronsonului feroviar Kulma—Ciadîr-Lunga.

— Care sunt obiectivele imediate, planurile de perspectivă?

— Acestea sunt multe și variate. De exemplu, se prevede utilizarea pe scară largă a mașinilor ELB și VPO pentru efectuarea reparărilor preventive și cu ridicare per ansamblu pe secție. Principala sarcină de perspectivă a colectivului este pregătirea către actualul trafic de toamnă și lichidarea lacunelor elucidate în cadrul reviziei de primăvară cu comisia. Pe termen mai lung ne-am dorit, în primul rînd, o îmbunătățire a aprovizionării sectiei cu materialele necesare pentru suprastructura liniei, inclusiv: șine, traverse,

grinzi, material mărunt de linii, utilaje noi, de perspectivă pentru îndreptarea și riparea liniei, dar și renovarea parcului auto. Aceasta ne va permite să efectuăm reparația capitală a liniei și unităților tehnice.

O condiție importantă pentru funcționarea stabilită a întreprinderii este achitarea la timp a salariilor, deoarece munca picherilor poate fi comparată doar cu cea a minerilor. Trebuie să tinem cont de situația, că angajații sectiei linii, în primul rînd, montatorii de linii, își iau cu sine la muncă și cîte o gustare, intrucît dis-de-dimineață pleacă pe teren la lucrări complexe.

— Care este stilul dumneavoastră preferat de conducere?

— Încrederea pe care o manifestă conducerea presupune și o mare responsabilitate și dăruire din partea fiecărui angajat. Optez pentru o democrație strictă, în cadrul căreia țin personal la control întreaga activitate.

— Dle Podgurskii, se stie că sunteți descendental unei dinastii de feroviari. Ce ne puteți spune despre dinastia Dvs. familială?

— Dragostea și respectul față de profesie le-am moștenit de la părintii mei — feroviari. Tatăl meu, Victor Podgurskii, și-a început activitatea în secția linii Ocnita. Ulterior, după plecarea din Moldova, a muncit ca montator de linii la Căile ferate din Extremul Orient, iar mama, Maria — ca paznic de barieră. Fratele Iurie muncese din 1992 în depoul de locomotive Yuktali («RJD») ca mecanic de locomotivă. Soția mea, Ana, în prezent se află în congediu de maternitate — s-a născut al treilea copil — activează magazinier la SML-130. Si părintii soției sunt feroviari: tatăl, Mihail Tretiakov — mecanic de locomotivă, muncește la depoul de locomotive nr.3, iar mama, Valentina — tehnician în secția linii nr.3.

— Mult succes în noua funcție pe care o detineți!

— Vă mulțumesc!

A dialogat
Liliana NICIFOROV

Administratorul și comitetul sindical ale Spitalului clinic central al st. Chișinău exprimă sincere condoleante sefului-adjunct al Centrului de medicină a muncii al CFM Aliona Midrigan în legătură cu moartea

MAMEI

Fie-i țărâna ușoară

Colectivele ambulatoriilor de la st. Ungheni și Ocnita exprimă profunde condoleante sefului-adjunct al Centrului de medicină a muncii al CFM Aliona Midrigan în legătură cu moartea

MAMEI

Împărtăsim pierderea irecuperabilă a ființei dragi și vă sintem alături.



Colectivul Centrului de medicină a muncii al CFM exprimă sincere condoleante sefului-adjunct al Centrului de medicină a muncii al CFM Aliona Midrigan în legătură cu decesul

MAMEI

Administratorul și comitetul sindical ale Centrului sanitar-epidemiologic exprimă sincere condoleante sefului-adjunct al Centrului de medicină a muncii al CFM Aliona Midrigan în legătură cu moartea

MAMEI



Nu există întreprinderi la IS «Calea Ferată din Moldova», unde să nu activeze specialiști devotati cauzei feroviare. Unul dintre ei este și Valeriu Crijanovskii – șef adjuncț, responsabil de reparatii al depoului de locomotive nr.4 Bălți. Locomotivele sunt vechi, demult iepuizindu-și resursa de fabrică. Unele dintre ele au cite 35-40 ani de exploatare. Se resimte o lipsă cronică a pieselor de schimb. Cu toate acestea, grătie eforturilor managerului și colegilor săi implicați în lucrările de reparatii în atelierele întreprinderii, unitățile tehnice sunt puse pe sine în stare funcțională bună, asigurind circulația trenurilor în sectorul de nord al magistralei. Se depun eforturi mari, iar atmosfera uneori se incită la maxim. Valeriu spune că uneori, în febra lucrărilor, uită și de week-end, și de sărbători.

— Munca noastră nu tolerează indiferență sau nepăsarea. Graficul circulației nu poate fi încălcăt în nici un caz!

A venit aici mai mult din întâmplare. Băiețandru fiind, avea o pasiune aparte pentru fotbal și în timpul liber venea mereu din alt capăt al orașului pe stadionul «Locomotiv». A disputat mai multe meciuri în cadrul echipei nodului feroviar local, bucurind suporterii prin măiestria jocului său. Într-o zi, băieții i-au propus:

— Poate vă să muncești la noi în depou?

I-au propus să susțină termenul de încercare în echipa de construcție a întreprinderii, în cadrul căreia își începeau activitatea de muncă toți novicii. Peste zece luni a fost mobilizat în armată. Serviciul în trupele aeropurante i-a călit voința și caracterul. După demobilizare revine în depou și din 1974 se încadrează ca lăcătuș-dieselist în echipa maistrului Pavel Suprunov. A urmat apoi studiile la IITF din Dnepropetrovsk, secția cu studii la zi. Specialitatea «Electrificarea căilor ferate» îl ademenea prin perspectivele sale, însă birocracia de atunci a blamat planurile de electrificare a Căii Ferate din Moldova, așa că după absolvirea institutiei a fost nevoie să revină în depou, la locomotive. Șef al echipei de revizie nr. 3 și al RC-1, maistru, inginer-tehnolog principal, recepțio-

■ OMAGIATUL ÎN PRIM PLAN

Ani, consacrați depoului

ner de locomotive. Oriunde ar fi muncit, pretutindeni s-a manifestat ca un specialist competent, cu spirit organizatoric și inovator. În septembrie 1997 a fost desemnat în funcție de șef-adjuncț al depoului, responsabil de reparatii.

— Si viață personală i-a reusit.

— Jumătatea mea, soția Ecaterina, are un suflet ca o piine, — spune Valeriu Crijanovskii. — Ne-am cunoscut încă în perioada studiilor la institut. Am mers în Belarus la nuntă unui prieten și coleg de facultate. Eram vornicelul mirelui, iar vornicica miresei era o fată frumoasă, care mi-a răpit inima pentru totdeauna. Îi sunt recunoscător sortii pentru ocazia acestei întâlniri!

Și Ecaterina a absolvit Institutul feroviar, specialitatea inginer-mecanic. Actualmente muncește în secția tehnică a remizei vagoane. Au doi copii.

Fiul Andrei este șef de echipă la depozitul de combustibil al depoului de locomotive, iar fiica Marina — contabil într-o organizație din oraș. Mai au o bucurie — nepotica Elizaveta, care a împlinit de curînd cinci anișori.

Anii zboară ca clipele. Dar Valeriu Crijanovskii nu cedează. Are același mers cadentat, aceeași statură zveltă. La fel ca altădată nu poate rămîne indiferent în nici o situație, foarte insistent cu alții și cu sine însuși și plin de inițiativă. Unica sa îngrijorare o constituie problemele cu care se confruntă magistrala.



...Tresare cu bucurie ori de cîte ori aude sirena locomotivei. Ea îl cheamă în fiecare dimineață în atelierele de reparatii ale depoului. Și el se grăbește mereu într-acolo, unde își exercită cu demnitate datoria. Magistrala nu poate sta în loc, roțile se învîrt continuu, luncă frumos pe sine, de parcă ar spune iar și iar: viață merge înainte!

* * *

Colectivul depoului de locomotive Bălți și comitetul sindical ale întreprinderii adresează prin intermediul ziarului departamental cordiale felicitări lui Valeriu Crijanovskii cu ocazia zilei de naștere, dorindu-i multă sănătate, fericire familială și nou realizări în domeniul profesional.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: Valeriu Crijanovskii – șef-adjuncț, responsabil de reparatii al depoului de locomotive nr.4 Bălți.

Imagine de autor

cordiale felicitări cu ocazia zilei de naștere împiecatul de mișcare **P.RATĂ** și magazinierul superior **A.TRIFAN**.

*Uite că e sărbătoare,
Ziua mare a sosit
Si venim cu o urare
Pentru anii ce-or urma:
Vă dorim curaj în toate
Împlinire, sănătate,
Viață lungă și frumoasă,
Pace-n suflet și în casă!*

* * *

Colectivul și comitetul sindical ale secției Bender a serviciului pază paramilitară îi felicită călduroș cu ocazia zilei de naștere pe tintasul-pompier superior **Anatol MOISEI**; șeful echipei **Valeriu VESTE**; maistrul-motorist **Anatol ALBREHT**; tintasul-pompier **Igor CAPRAS**.

*Vă dorim să-aveți o viață
Senină ca dimineață,
Caldă ca o zi de vară
Si ca mierea de amără.
Să vă stim numai de bine,
Cu gîndurile senină,
Cu prietenii de-o viață
și mulți ani frumoși în față!*



FELICITĂRI!



Felicitații cordiale cu prilejul zilei de naștere pentru **Nadejda POLOZ**, brigadier la remiza vagoane nr.1.

*Îți dorim, măicuță, soare
Să-l ai în priviri mereu,
Si în suflet sărbătoare
Să-ți sădească Dumnezeu.*

*Dragoste și sănătate
Să le ai pe săturate
Si norocul mult să-ți fie
Mulți ani cu bucurie!*

Cu mult drag –
fiica, ginerele și nepoțul

Angajații și comitetul sindical ale secției linii Basarabeasca îi felicită cordial cu ocazia zilei de naștere pe: maistrul brigăzii mecanizante de picheri a statiei Prut-2 **Ivan ȚICĂU**; maistrul-picher al districtului de picheri nr.13 **Mihail CAZACU**; tehnicianul districtului de picheri nr.1 **Valentina TRETIACOVA**.

*Un motiv de bucurie
Viața toată să vă fie,
Să vă treacă anii lin,
Fără ghinion și chin
Cu portii de fericire
Mult noroc, multă iubire!
Mulți ani!*

Administrația și comitetul sindical al TCM-740 adresează cordiale felicitări cu prilejul zilei de naștere **Valentinei LEBEDEVA**, specialist în secția resurse umane, și **Ludmili KRAVCENKO**, magazioner.

*Să vă stim pe chip cu soare
Si în suflet împlinite
Mulți ani, dragele noastre,
Fiti, scumpete, fericite!*

* * *

Colectivul stației Bucovăț adresează

ȘTIAȚI, OARE, CĂ?

Cei mai liberi

Stiați oare că cel mai iubitor de libertate din (sau cel mai liber) stat din lume este Republica San Marino?

În afară de deviza oficială a statului — Libertas (Libertate) — acest adevăr este confirmat și de istoria multiseculară a acestui enclavă din centrul Italiei, unul dintre cele mai mici state independente din Europa și din lume (61 km p.). Oficial se consideră că San Marino a fost fondată în anul 301 de către un pietrar creștin — Marino, care fugă de persecuția împăratului Diocletian, ulterior acesta fiind canonizat.

De atunci statul condus de doi căpitan-regenți (alesi doar pentru o perioadă de jumătate de an) nu și-a pierdut niciodată independența și se presupune a fi cea mai veche republică constituțională din lume.

Cafenele cu pisici

Stiați că, dacă nu aveți acasă o felină, dar vă dorîți mult să mîngăiati sau să vă jucați cu un pisoiș pufos, atunci putea merge, la o cafenea prietenoasă cu pisici.



Prima cafenea cu pisici din lume a apărut în Taiwan, dar ideea s-a impus rapid și în Japonia. Pare-se, acest eveniment se datorează situației, că în Asia dens populață, legislația nu permite oamenilor să tînă acasă pisici, din cauza pericolului unor alergii sau probleme de igienă. De aici și ideea de a deschide localuri speciale, în care, contra unei plăți nu prea mari, iubitorii de felini au posibilitatea de a interacționa cu «drăgălașenile» pufoase.

Totodată, este bine cunoscută și influența «terapeutică» a micilor patrupede, care pot fi ajutoare de încredere ale neurologilor și psihoterapeuților. Ele reduc stările de neliniște, calmăză, trezesc sentimente de încredere, de optimism, stabilizează tensiunea arterială și chiar pot să prevină atacurile de cord.

Bona-șarpe

Stiați, că serviciile de asistente medicale pot fi prestate nu doar de oameni, dar și de, bufniță?

O specie mică de bufniță, Megascops asio, răspândită în America de Nord și Mexic, a găsit o modalitate isteată de a scăpa de paraziții care îl infestăză cuibul și pun în pericol viața puilor: se «împrietenește» cu o specie de șarpe minuscul, Leptotyphlops humilis, similar unui vierme, care se hrănește cu larvele insectelor.

În loc să se înfrunte din micul șarpe, bufnița îl duce în cuibul său și astfel căpătă «statut» de, «bonă» pentru puii săi.

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