

FEROVIARII

Moldovei

N 43 (5859) 28 octombrie 2015

Ziarul apare din 1 mai 1941

Iurii TOPALA: «Privatizarea CFM ar fi cea mai mare prostie»

Interviul lui Iurii Topala, director general al CFM, acordat postului de radio «Europa Liberă»

Iurii TOPALA: — Noi suntem într-o situație critică la moment. Poate cunoașteți situația de la calea ferată sau nu o cunoașteți. Eu nu vreau să spun din ce pricină și cum s-a ajuns aici. Eu vreau să spun că pot salva Calea Ferată din Moldova. Și deja facem pași concreți, nu prin vorbe, dar prin fapte. Ceea ce vedem noi, din punct de vedere economic, astăzi se rezolvă problemele care sunt la întreprinderea «Calea Ferată din Moldova». Chiar marți am mers la Odesa, unde am avut o întâlnire cu cei mai înalți demnitari, cu guvernatorul regiunii Odesa, Mihail Saakașvili, am semnat un acord. Noi vrem să mai facem încă un punct de trecere între Ucraina și Republica Moldova. Noi avem punctul de trecere la noi dinspre Odesa, este pe la Cuciurgan. Ne-am dori să mai avem un punct de trecere, să fie prin partea de jos, pe la Basarabeasca. Și am semnat un acord ca să începem să construim și noi în Republica Moldova, și ei au de construit circa 20 de kilometri de cale ferată spre hotarele Republicii Moldova.

EUROPA LIBERĂ: — Dar este tot ecartament larg? Rămânem în zona aceasta?

Iurii TOPALA: — Da, ecartament larg. Dar, oricum, toată marfa și toți banii sunt din zona de Sud. Și noi trebuie să facem totul pentru agenții noștri economici, trebuie să le facem toate condițiile ca să putem concura pe piață. Fiindcă, din păcate și cu părere de rău, astăzi mulți agenți economici au fugit de serviciile noastre, se îndreaptă spre alt gen de transporturi, care concurează cu noi și care ne iau clienții noștri. Noi facem business, cu toate că suntem întreprindere de stat, suntem reprezentanții statului, noi achitam impozite în bugetul de stat. Plus la aceasta, în spatele conducerii stau circa 11 mii de oameni, care trebuie să primească salariul la timp și trebuie să primească un salariu care corespunde muncii pe care ei o fac zi de zi. La calea ferată nu este simplu și nu este ușor, este foarte greu de muncit și oamenii au dreptul la o viață mai bună și la un salariu mai bun.

EUROPA LIBERĂ: — Acesta și este motivul din care nu-și primesc acum salariile, că a scăzut transportul de mărfuri și cel de pasageri este în pierdere?

Iurii TOPALA: — Nu. Acum se primesc salariile la zi. Restantele pe care le avem s-au redus la o lună și jumătate, dar am avut la trei, când am preluat calea ferată.

EUROPA LIBERĂ: — Dar spuneți-ne, vă rog, despre ecartament. Ar fi posibil vreodată să trecem la alt ecartament? Cât ne-ar costa? Și dacă, în general, are rost toată schimbarea aceasta?

Iurii TOPALA: — Din punct de vedere logistic, are rost. Dar nu până la Chișinău, ci până în portul Illiciiovsk. Atunci noi vom fi foarte atractivi pentru marfă și pentru pasageri. Dacă facem ecartament normal, european, ar trebui să facem legătura cu țările europene, cu portul de la Illiciiovsk, regiunea Odesa. Desigur, ar fi bine să fie în toată lumea, ca să nu mai fie problemele de schimbare de roți, dar depinde de posibilitățile la fiecare... Eu cred că astăzi încă este prea devreme și nu cred că se va întâmpla în următorii ani așa ceva.

EUROPA LIBERĂ: — Domnule Topala, se discută și despre privatizarea căii ferate.



Feroviarilor moldoveni și ucraineni au convenit să restabilească o porțiune de cale ferată între stațiile Berezino (Odesa) și Basarabeasca (Republica Moldova), care va ocoli regiunea transnistreană. Directorul Căii Ferate din Moldova (CFM), Iurii Topala, spune că noua legătură feroviară cu Ucraina va spori transportul de mărfuri, ceea ce ar putea fi o soluție pentru criza financiară în care se află întreprinderea de stat, pe care acesta o conduce de la începutul lunii august. Eugenia Pogor a discutat cu șeful CFM despre acesta și alte proiecte.

Iurii TOPALA: — Dacă mă mai țin aici, nu le va fi a privatiza. Fiindcă eu voi mări activele la vreo 30 de miliarde de la două miliarde astăzi. Și dacă să o cumpere cineva... Noi, măcar, dacă ne vindem, apoi să ne vindem scump. Dar așa suntem foarte ieftini. Cea mai mare prostie este să fie privatizată calea ferată. Aceasta ar fi chiar culmea. Eu înțeleg că fură tot, dar deja aceasta...

EUROPA LIBERĂ: — De ce ar fi o prostie? Nu ar fi o soluție pentru pierderile acestea, pentru situația financiară foarte complicată?

Iurii TOPALA: — Pot privatiza ce vreți dumneavoastră, pot să privatizeze tracțiunea, mișcarea, vagoanele, totul pot să privatizeze, numai nu infrastructura. Infrastructura e calea ferată, pământul. Dacă luăm numai prețul stabilit prin hotărâre de Guvern, cât costă un hectar de pământ, noi avem 15 mii de hectare de pământ, prețul acestora fiind în jur de 15 miliarde

de lei. Astăzi calea ferată, dacă o privatizăm, conform bilanțului, e două miliarde. Noi pământ avem de șapte ori mai mult, dar fier vechi, să nu mai zic. Numai fier vechi să vinzi aici sunt multe-multe milioane, cred că sunt vreo 700 de mii de tone pe calea ferată.

EUROPA LIBERĂ: — Deci, ar fi o pierdere pentru stat?

Iurii TOPALA: — Ar fi o prostie, o tâmpenie. Eu nici nu pot zice că ar fi pierdere. Aceasta înseamnă că nu e stat, dar e...

EUROPA LIBERĂ: — Și atunci care ar fi soluția? Creditul BERD?

Iurii TOPALA: — Soluția deja este. Lăsați-mă un an de zile și vă arăt care e soluția, dintr-o întreprindere care genera pierderi eu o scot din situația dată.

EUROPA LIBERĂ: — Spuneți că merg lucrurile greu. De ce?

Iurii TOPALA: — Nu e vinovat BERD-ul. Suntem vinovați noi, de aici, sub diferite forme. Ba Ministerul de Finanțe nu ne dădea aprobări, ba Ministerul Transporturilor, ba nu știu care ministere și nu știu ce. Eu am zis: «Ministerul mamei mă-sii! Ori ne dați, ori nu ne dați». Și au început să semneze toate actele și deja avem aprobat de către toți, mergem pe consultanța care este tot de către BERD propusă, consultanța noastră, este elaborat caietul de sarcini. Și mergem înainte și procurăm locomotive, facem infrastructură. Va fi bine și, veți vedea, calea ferată are viitor. Și minim, spun eu, 15-20 de ani calea ferată nu va avea probleme de infrastructură. Este cea mai mare întreprindere din țară și are cei mai mulți angajați. Clar că probleme sunt, dar...

EUROPA LIBERĂ: — Spuneți că încă nu ați accesat creditul, dar deja plățiți comisioane. Cum s-a întâmplat?

Iurii TOPALA: — Nu plătim noi. Creditul a fost accesat de Ministerul Finanțelor. Dar oricum plătește țara, adică Ministerul Finanțelor, noi, din prostia noastră... Europeanii așa ceva nu au la dânsii. Ei spun: «Cum? Noi v-am dat banii și voi nu-i folosiți?».

EUROPA LIBERĂ: — Dar de ce s-a întâmplat așa?

Iurii TOPALA: — Sunt în acest post de pe 3 august. Eu spun doar ce a fost după 3 august.

WWW.EUROPALIBERA.ORG



Pe 20 octombrie 2015, Iurii Topala a semnat un acord cu guvernatorul Odesei, Mihail Saakașvili, și cu directorul interimar al Căilor Ferate din Ucraina, Alexandr Zavgorodnii



■ MOLDOVA—ROMÂNIA

Comisia frontalieră – formă eficientă de colaborare și interacțiune

În scopul organizării și stabilirii procedurii de predare a încărcăturilor între Moldova și România anual au loc ședințe ale comisiilor frontaliere, la care cele două părți discută mecanismul organizării procesului de trafic în punctele de traversare a frontierei.



Serghei Tomșa semnează protocolul ședinței

ÎN PERIOADA 21-23 OCTOMBRIE la Chișinău a avut loc întrevederea ordinară a colegilor moldoveni și români — reprezentanți ai CFM, CFR SA, CFR «Călători» și CFR «Marfă» în cadrul comisiei frontaliere.

Pe parcursul a trei zile membrii comisiei au dezbătut pe marginea unei serii de chestiuni incluse în program. S-a discutat, în particular, despre volumul traficului de marfă prin punctele de trecere a frontierelor dintre România și Moldova în perioada ianuarie-septembrie 2015, despre realizarea deciziilor luate la ședința precedentă a comisiei, care a avut loc la Sucevița (România) în 2014, despre măsurile de asigurare a predării mărfurilor de export-import prin trecerile de frontieră și reducerea staționării vagoanelor. Părțile s-au referit de asemenea și la proiectul de exploatare a punctului de traversare a frontierei Galați—Larga—Giurgiulești.

La 23 octombrie 2015 a fost semnat Protocolul final al ședinței. Din partea Căii ferate a Moldovei și-a pus semnătura pe document Serghei TOMȘA, vicedirector general, responsabil de Infrastructură și Tracțiune. Dinsul a subliniat necesitatea consolidării în continuare a relațiilor bilaterale dintre căile ferate din România și Moldova.

La rindul său, partea română și-a exprimat încrederea, că relațiile de colaborare dintre țările noastre vor contribui la creșterea traficului de marfă și pasageri.

Următoarea ședință a comisiei comune de frontieră este preconizată să se desfășoare în trimestrul patru al anului 2016 în România.

Irina KRAEVSKAIA

Imagine: Iurie KOZLOV

■ EVENIMENTE ȘI FAPTE

LA 19 OCTOMBRIE 2015 a început să circule trenul diesel modernizat nr.1 pe ruta Chișinău—Ungheni. Alte trenuri diesel modernizate cursează cu succes pe rutele Chișinău—Iasi (Socola), Chișinău—Ocnița.

În opinia directorului general al Întreprinderii de Stat «Calea Ferată din Moldova» Iurii Topala, posibilitatea de a pune la dispoziția călătorilor trenuri diesel confortabile moderne constituie un pas important în dezvoltarea infrastructurii feroviare și a traficului de pasageri.

* * *

ÎNCEPÎND CU 25 OCTOMBRIE 2015, în scopul creării mai multor comodități pasagerilor trenului diesel modernizat Chișinău—Iasi (Socola) orarul circulației aces-

tuia a fost modificat. El va porni din gara Chișinău la orele 6.54 și va sosi la stația terminus la orele 10.46.

Modificarea s-a făcut la solicitarea pasagerilor. Șeful magistralei consideră, că timpul de pornire și sosire convenabil pentru călători va contribui la creșterea numărului doritorilor de a se deplasa la destinație în condiții de confort.



■ ADMINISTRAȚIA—SINDICATUL:

La ÎS «CFM» a fost creată comisia bilaterală pentru dialog social

În conformitate cu Titlul II Capitolul III al Codului Muncii al Republicii Moldova, la 26 octombrie 2015 a fost instituită comisia bilaterală întru inițierea negocierilor colective pentru elaborarea unui proiect nou de contract colectiv de muncă la ÎS «Calea Ferată din Moldova».



În componența comisiei de dialog social «angajator—salariați» din cadrul ÎS «Calea Ferată din Moldova» au fost incluși:

DIN PARTEA ANGAJATORULUI:

Serghei TOMȘA — vicedirector general, responsabil de infrastructură și tracțiune;

Miron GAGAUZ — vicedirector general, responsabil de deservirea tehnică și reparații;

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



Solemnitățile organizate la calea ferată cu ocazia aniversării de 110 ani a sindicatului de profil au confirmat încă o dată principiul de bază al activității celei mai vechi asociații profesionale din republică. Sarcinile, pe care le realizează Federația sindicatului feroviarilor din Moldova în activitatea sa cotidiană, interacționează cu direcțiile principale de dezvoltare a căii ferate, cu acel curs, pe care-l urmează magistrala sub conducerea CFM.

Sindicatul și calea ferată au același drum și scop

După cum se știe, rolul căii ferate este determinat de menirea ei: transportarea pasagerilor și a mărfurilor. Nici un alt tip de transport nu va putea duce la destinație acea cantitate de materie primă și materiale, producție finită, care se transportă pe calea ferată. De aici reiese marea sa importanță pentru funcționarea stabilă și dezvoltarea tuturor domeniilor economiei naționale. Cît privește traficul de pasageri, calea ferată este cel mai accesibil tip de

state la stații, pe parcurs. Aceasta e sfera de activitate a căii ferate, care lucrează pentru clientela sa și pasageri. Iar sarcina sindicatului de profil este de a proteja interesele omului muncii, a crea condiții pentru o muncă rodnică spre binele magistralei.

Printre activiștii sindicali decorați în sala Institutului muncii, unde recent au avut loc solemnitățile jubiliare, s-au aflat Nicolae Nicolae, membru al Consiliului Federației sindicatului feroviarilor, și Tatiana Vartic, președinte al comitetului sindical din cadrul Direcției deservire călători. Dinșii, care posedă o bogată experiență de muncă pe tărîm sindical, și-au împărtășit gândurile.

Nicolae NICOLAEV, stația Basarabeasca:

— Aruncînd o privire imaginară asupra căii parcurse de sindicatul nostru, trebuie să recunoaștem, că s-au realizat multe, dar urmează să se înfăptuiască și mai mult. Analizînd rezultatele vizitelor directorului general al ÎS «Calea Ferată din Moldova» Iurii Topala la nodurile feroviare, vreau să menționez următorul moment: discuțiile sale cu feroviarii simpli și cu șefii filialelor însoțită încrederea, că noua conducere a căii ferate va depune eforturi maxime pentru a scoate magistrala din acea situație dificilă, în care s-a pomenit. Colectivul întreprinderii va răs-



Nicolae NICOLAEV,

membru al Consiliului Federației sindicatului feroviarilor

punde pe măsură la grija și atenția față de necesitățile și problemele sale. Împreună constituim o forță, capabilă să obțină rezultate pozitive.

Tatiana VARTIC, stația Chișinău:

— Federația sindicatului feroviarilor din Moldova este una din cele mai vechi și mai mari asociații profesionale din țară. În prezent ea intrunește în rîndurile sale peste 10 mii de membri. Vreau să menționez cu satisfacție, că sindicatul nostru a reușit să păstreze atașamentul față de acele scopuri, de dragul cărora a fost creat acum 110 ani: îmbunătățirea condițiilor de muncă și a situației economice a salariaților. Pe aceste pozitii vom sta cu fermitate și de acum înainte.

Irina KRAEVSKAIA

Imagini: Iurie KOZLOV



Tatiana VARTIC,

președintele comitetului sindical al Direcției deservire călători

transport cu orientare socială. Orice inovații tehnice și tehnologice nu s-ar implementa la calea ferată, oricît de amplă ar fi computerizarea în continuare a proceselor de producere, toate acestea nu sînt în stare să schimbe principalul: ca și mai înainte trenurile vor trebui remorca-te, îngrijite în depouri, asi-

Valeriu OHLADCIUC — vicedirector general responsabil de securitate;

Grigore CONDURACHE — șef serviciul EMS cu atribuții de vicedirector general responsabil de activitate comercială;

Iurie OBOR — vicedirector general, responsabil de instituții sociale și administra-re;

Vasile CHITOROAGĂ — consilier probleme economice al directorului general;

Vitalie MANOLE — director Direcția re-surse umane;

Ion BRICEAC — director Direcția juri-dică;

Alexei CHITOROAGĂ — șef serviciu en-gineering și eficiență energetică;

Eugeniu NEGRU — inspector analiză normare și bugetare (EMS).

DIN PARTEA SALARIAȚILOR:

Piotr CERNEȚCHII — vicepreședinte al Federației Sindicale a Feroviarilor din Mol-dova;

Serghei LOGVINENCO — șef al Depar-tamentului securității și sănătății în muncă, inspector șef al FȘFM;

Andrei DAMIAN — membru al Prezidiului

Consiliului Federației Sindicale a Feroviarilor din Moldova;

Anatolie DIMA — președinte al comite-tului sindical SCC Chișinău;

Tatiana VARTIC — președinte al comi-tetului sindical Direcția de deservire a călă-torilor;

Pavel CLIPEA — președinte al comite-tului sindical Depoul de locomotive Chiși-nău;

Iurii FRANȘIN — membru al Prezidiului Consiliului Federației Sindicale a Feroviarilor din Moldova;

Andrei ȚIBÎRNAC — președinte al comi-tetului sindical secția de întreținere a căii ferate Bălți;

Galina PROCA — președinte al comi-tetului sindical Direcția Căii Ferate;

Nicolae NICOLAEV — membru al Con-siliului Federației Sindicale a Feroviarilor din Moldova;

Dumitru FISIUC — membru al Consi-liului Federației Sindicale a Feroviarilor din Moldova.

Prima ședință a Comisiei pentru dia-log social va fi convocată la data de 30 octombrie 2015.



■ MAGISTRALA SE PREGĂTEȘTE DE IARNĂ

Pe ultima sută de metri

Specialiștii rețelelor electrice zonale Bălți din cadrul secției nr. 3 alimentare cu energie electrică intenționează și în perioada rece a anului să reducă la minimum riscurile deconectărilor energiei electrice pe sectorul din subordine. Povestind despre lucrările executate în acest scop în cadrul pregătirilor de iarnă, șeful sectorului Vladimir Poltorac a specificat, că în conformitate cu planul reparațiilor planificate au fost verificate substațiile de transformare și alt utilaj electric la întreprinderile nodului feroviar și la stațiile liniare de pe sectoarele dintre Ghizdita pînă la Fălești și Rogojeni. A fost controlată de asemenea linia de transmisie electrică de 10 kV cu o lungime de peste 200 kilometri, precum și cablurile. Acolo, unde pe vremea umedă pomii ar putea cauza scurtcircuite, are loc tăierea ramurilor. E vorba, în particular, de direcția Bălți—Fălești.

— Dar ce se întreprinde în scopul economisirii energiei electrice? — îl întreb pe V. Poltorac.

— Reșind din posibilitățile reale, la stații și pasajele de nivel cu circulație intensă a transportului auto începem a folosi treptat diode luminescente de 50 vați. Ele vor fi montate, bunăoară, pe peronul gării stației Bălți-oras, unde în timpul nopții se opresc câteva trenuri de pasageri. Aceasta va permite mărirea perioadei de iluminare fără creșterea consumului, ceea ce e foarte important pentru siguranța imbarcării pasagerilor în vagoane. Diodele luminescente se folosesc deja pe peronul stației Fălești (anterior acolo erau montate becuri de 500 vați), la pasajele de nivel de la kilometrii 7, 34, 56. La substațiile de transformare nr. 31, 111, 387, cea de la stația Mărculești transformatoarele de capacitate mare au fost înlocuite cu altele rentabile. În comun cu specialiștii SCB la majoritatea barierelor fără paznic au

fost montate circuite de conectare și deconectare a iluminării exterioare pe timp de noapte în momentul sosirii ori plecării trenului. În acest scop se folosesc circuitele de cale.

— Care este situația privind cadrele la întreprinderea dumneavoastră?

— Deocamdată ducem lipsă de ele, din păcate, dar aceasta nu se răsfringe asupra măsurilor de pregătire, deoarece am reușit să păstrăm nucleul de specialiști experimentați, devotați cauzei. E vorba de electromecanicul superior Alexandru Patrascu, electromecanicul Lurie Prepeleța, electromontorii Petru Grabciuc, Antip Rusu, Andrei Prepeleța, Pavel Marian. Ne acordăm ajutor și electromecanicul sectorului reparație-revizie Vasile Cioban, electromecanicul pentru testarea liniilor de cablu Veaceslav Caminskii de la sediul central al secției alimentare cu energie electrică. Cu susținerea căii ferate am reușit să îmbunătățim condițiile habituale ale electromecanicilor



Vladimir POLTORAC,
șef al rețelelor electrice
zonale Bălți

și electromontorilor. Aceasta face să crească dispoziția de muncă a lucrătorilor, întrucât, revenind de pe linie, ei au posibilitatea să se încălzească, să-și usuce hainele, să facă duș, să încălzească bucatele aduse de acasă și să ia masa. Este îngrijită mai bine clădirea de serviciu, după ce un perete a fost izolat contra umezelii.

Vreau să spun câteva cuvinte și despre șeful rețelelor electrice zonale Bălți. Vladimir Poltorac este originar din acest oraș. A absolvit Colegiul politehnic. S-a angajat la sectorul dat în anul 1994, începându-și activitatea de muncă în calitate de electromontor. Pe măsura acumulării experienței profesionale a lucrat electromecanic, electromecanic superior. Acum vreo patru ani a fost investit în funcția de conducere.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagine: Lurie KOZLOV

În interesul pasagerilor

Zilnic stația de frontieră Vălcineț asigură tranzitul citorva perechi de trenuri de pasageri în ambele direcții.

Coordonându-și la maximum acțiunile cu vameșii și grănicerii de aici, mișcăriștii stației depun toate eforturile pentru a respecta intervalul de timp rezervat staționării. Acest aspect este foarte important atît pentru călători, cît și pentru respectarea orarului circulației în punctul de joncțiune al magistralei noastre cu Calea ferată Sud-Vest.

Pe parcursul a circa trei ani vameșii și grănicerii, cu concursul feroviarilor, desfășoară pe sectorul Vălcineț—Ocnița un experiment, care constă în organizarea verificării pașapoartelor și bagajelor pe parcurs. În prezent se procedează astfel în cazul trenului rapid Sankt-Petersburg—Chișinău.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagine: Lurie KOZLOV



În serviciul securității circulației

Se știe că activitatea în cadrul echipei de intervenție la calea ferată nu e o muncă ușoară. Asumându-ți-o, aceasta devine, de fapt, stilul tău de viață, și oriunde te-ai afla, chiar și în timpul liber, trebuie să fii mereu dispus să te deplasezi în teren în cazul unor circumstanțe neprevăzute. Acest stil este caracteristic și pentru echipa trenului de intervenție Basarabeasca, dislocat în sectorul de sud al magistralei.



Zahar GRECOV,
șeful trenului
de intervenție Basarabeasca

„Sintem pregătiți ori-cînd să oferim ajutor. Disponem de mașini puternice, diferite mecanisme și dispozitive.

— Condiția principală pentru asigurarea succesului într-o activitate sau alta este disciplina și coerența în acțiuni, — a reiterat șeful subdiviziunii Zahar Grecov. — O abatere cît de mică este inacceptabilă. Potrivit ordinului emis în acest scop, în 40 de minute de la primirea semnalului despre accident echipa trebuie să meargă la locul operațiunii de intervenție.

De o asemenea operativitate echipa dă

dovadă de fiecare dată. Drept exemplu pot servi cele două deplasări de anul trecut la stația Giurgiulești. În primul caz specialiștii au luat parte la ridicarea vagoanelor încărcate cu marfă deraiate de pe sine, alături de colegii din echipa trenului de intervenție Chișinău, iar în cel de-al doilea — de sine stătător. În rezultatul acțiunilor întreprinse sarcina pusă în fața lor de conducerea magistralei a fost îndeplinită în termene restrînse, ceea ce a contribuit la reluarea circulației trenurilor în această direcție de importanță strategică.

Serviciile de intervenție se acordă nu doar în cazul lichidării consecințelor accidentelor de transport și deraierii vagoanelor. Acum câteva luni, de exemplu, echipa a participat la operațiunea de demontare a boghiurilor masive de sub locomotivă. Pe parcursul unei perioade îndelungate acțiunile profesionale ale echipei au fost solicitate la schimbarea acelor de macaz în locurile de joncțiune ale liniilor ferate, reinstalarea construcțiilor podurilor de metal și beton, descărcarea mărfurilor de mare tonaj. În cazul în care ajutorul se acordă agenților economici pe bază comercială, bugetul magistralei este în câștig.

Trenul de intervenție dispune de un întreg eșalon de echipament tehnic special aflat mereu în gătintă deplină — două macarale masive cu o capacitate de 80 și respectiv 60 de tone, un buldozer C-100, un tractor T-330, o instalație hidroalică și alt utilaj tehnologic pentru ridicarea greutăților. Toată această gospodărie este de servită de echipa constituită în prezent din treisprezece persoane, existînd trei locuri vacante: mecanicii de macarale și asistenții acestora, muncitorii la tachelaj, mecanizatorii, șoferul camionului etc.

Se prevede ca fiecare membru al echipei să posede obligatoriu specialități conexe, ceea ce va permite înlocuirea reciprocă a specialiștilor și, respectiv, va fa-



Echipa trenului de intervenție Basarabeasca este pregătită să acționeze conform circumstanțelor

cilita realizarea operativă a activităților de intervenție.

Ceea ce trebuie să facă un membru al echipei de intervenție nu se învață nicăieri, în nici o școală. Cunoștințele și experiența necesare se dobîndesc din activitățile practice. Prin urmare, în cazul deplasărilor de intervenție și reconducere, al cărui număr se află actualmente în scădere, un rol decisiv revine acțiunilor tehnico-organizatorice orientate spre perfecționarea abilităților de conducere a mijloacelor tehnice. Printre cele mai eficiente metode de instruire se numără lecțiile tehnice (în săli dotate în mod corespunzător) și antrenamentele pe poligon. Pregătirea tehnică se face conform unui program prestabilite. Poligonul amplasat în apropiere este dotat cu un vagon uzat, considerat a fi în stare avariata în timpul antrenamentelor.

O atenție deosebită se acordă menținerii echipamentelor tehnice în stare funcțională bună, implementării dispozitivelor ce pot eficientiza activitățile desfășurate. Acest deziderat se realizează prin utilizarea unui sistem de întreținere și reparații preventive, care prevede în mod expres executarea obligatorie a unor anumite lucrări, după expirarea perioadei prevăzute pentru utilizarea echipamentelor tehnice. Evaluarea tehnică completă sau parțială,

de exemplu, a macaralelor, ale căror săgeți și parîme sînt solicitate în exces, se efectuează în conformitate cu Regulamentul instalațiilor și exploatarea în siguranță a acestora.

La fel de importantă este și întreținerea în ordine a clădirilor administrative și a teritoriului trenului de intervenție. Au fost create condițiile habituale necesare. Iarna în încăperi e cald, în caz de necesitate aici poți face un duș, schimba hainele sau încălzi mîncarea. Apartamentele specialiștilor sînt telefonizate, inclusiv telefonia mobilă. În cazul situațiilor de urgență, pentru deplasarea operativă la fața locului se pune la dispoziție transportul de serviciu.

Printre cei mai experimentați angajați se evidențiază mecanicii de macara Serghei și Vitalie Sarioгло, mecanizatorii Dumitru Ivanov și Serghei Cișlali, gazoelctrosudorul Vasile Moleșteanu, însoțitoarea vagonului habitual Domnica Cișlali, maistrul interimar Ivan Kovadji (specialitatea de bază — mecanic de macara) și alții. Circa 45 ani a dedicat trenului de intervenție Zahar Grecov, care din 1970 a avansat de la muncitor pînă la șef al echipei locale.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagini: Lurie KOZLOV



FELICITĂRI!

Administrația ÎS «Calea Ferată din Moldova» este bucuroasă să-l felicite cu ocazia zilei de naștere pe **Vitalie MANOLE**, director al Direcției resurse umane a CFM.



— Dorim omagiatului multă sănătate, bunăstare în familie, succese pe tărîm profesional spre binele și prosperarea Căii Ferate a Moldovei!

* * *

Administrația și comitetul sindical de la remiza vagoane frigorifere Basarabescă vin cu felicitări către magazionera **Ecaterina TODOROGLO** — la împlinirea vârstei de 45 de ani, magazionera **Ana MAJAR** — la cei 55 de ani împliniți, și **Petru FARPOSOV**, lăcătuș la cazangerie — cu ocazia JUBILEULUI de 60 de ani.

Noroc, prieteni, sărbătoare,

*S-aveți în casă veșnic soare,
Să fie clipa strop de miere,
Iar anii — dulce mîngiere,
S-aveți un car de sănătate,
Mulți ani și spor în toate!*

* * *

Administrația și comitetul sindical al remizei vagoane nr.3 Bălți îl felicitează de ziua nașterii pe sudorul **Grigore ȚIBIRNI**.

*Noi îți dorim din suflet sănătate,
Baftă, fericire, bucurii,
Să ai mereu noroc în toate,
Mulți bani în pungă și doar împliniri!*

* * *

De ziua nașterii administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică îl felicitează cu mult respect pe **Oleg CEBOTARI**, dispuner în energetică.

*Să-ți dea Domnul sănătate,
Baftă și noroc în toate,
Viață lungă pămîntească,
Ce dorești să se-mplinească!*

* * *

Colectivul stației Călărași o felicitează cu mare drag pe colega **Parascovia STRATAN**, impiecat de serviciu, cu prilejul jubileului.

*Fie-ți viața strop de miere,
Anii fie-ți mîngiere,
Clipa fie-ți sărbătoare,
La mulți ani și-un trai în floare!*

* * *

Colectivul serviciului trafic de marfă al ÎS «Calea Ferată din Moldova» adresează calde felicitări de ziua nașterii lui **Vladimir SERBINOV**, șef-adjunct al serviciului.

*Îți dorim să-ți fie viața
Senină ca dimineața,
Caldă ca o zi de vară
Și ca mierea de amară.
Să te știm numai de bine,
Cu iubirea lingă tine,
Cu prietenii de o viață
Și mulți ani frumoși în față!*

În obiectiv - Magistrala moldovenească



Sediul echipei de picberi din zona stației Naslavcea

Studiu fotografic: Iurie KOZLOV

ȘTIATI, CĂ...

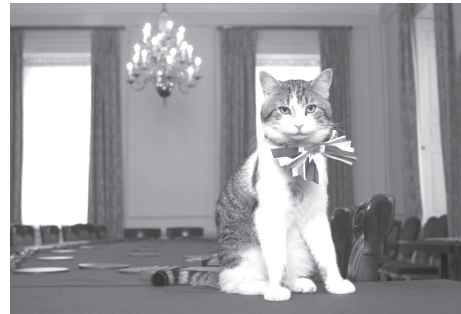
Pisicile la serviciu

Știați că pisicile pot fi angajate în serviciul statului? Aname ele păzesc de șoareci și șobolani colecțiile inestimabile ale Muzeului Britanic. În listele de personal ale muzeului sunt incluse oficial șase pisici, fiecare beneficiind anual de 50 lire sterline pentru hrană și toaletă și de echipament special gratuit — o bentiță galbenă la gît. Cîteva pisici își fac serviciul și la 3 oficii poștale din Londra, ce-i drept, cîștigă mai puțin: doar 8 pence pe lună, dar sînt mulțumite.

Cel mai vestit motan-angajat pe nume Wilberfors și-a început cariera în anul 1973, cînd a fost luat din stradă și adus la reședința prim-ministrului, unde se plodiseră șoarecii. El a rezolvat cu brio problema rozătoarelor și ulterior a servit cu trup și suflet patru prim-miniștri, care s-au succedat la guvernare. Uneori el asista și la ședința guvernului. Mulți oaspeți

de rang înalt, care veneau în vizite oficiale la primul-ministru, îl cunoșteau pe Wilberfors. Margaret Thatcher deseori îi aducea din călătoriile sale peste hotare diferite delicii.

Cînd motanul a început să îmbătrînească, a fost mutat «la pensie» într-o casă privată, iar cînd a murit șefa cabinetului de miniștri a anunțat vestea chiar la ședința guvernului! Wilberfors a murit, dar cauza lui o continuă pe Downing Street alți motani: mai întîi Hampfri, care a ocupat chiar o funcție oficială, numită cam astfel: «Șoricar-șef pe lingă administrația prim-ministrului», apoi Sybil și în sfîrșit — Larri.



Bebeluși ajutați să meargă

Știați că premergătoarele pentru copii, care par a fi niște invenții destul de moderne, existau încă în secolul XVII?

Apropo, erau executate în numeroase variante. Unele puteau avea aspect de taburet cu o gaură în centrul locului de șezut, în care era băgat copilul, iar picioarele aveau niște roți. Altele aminteau o fustă împletită din nuiete cu roți mici. Indiferent de construcție, toate tipurile de premergătoare se fixau bine pe talia micuțului postat în mijloc, care abia începea să facă primii pași. Spre deosebire de variantele moderne, premergătoarele din secolul XVII nu aveau nici un fel de loc de șezut, de aceea copilul obosit de mers nu putea să se așeze și să se odihnească.

Țara longevivilor fericiți

Știați că în Marea Filipină există o insulă a longevivilor? E vorba de insula japoneză Okinawa, unde locuiesc vreo 500 de oameni cu vîrsta de 100 de ani și mai mult, adică 35 longevivi la fiecare sută de mii de locuitori.



Este cea mai înaltă cotă din lume. Însă cel mai incredibil este faptul că la atingerea acestei vîrste onorabile locuitorii insulei arată și se simt mult mai tineri. Ei nu cunosc practic astfel de boli precum cancerul ori atacul de cord. Pretutindeni pot fi întîlniți oameni de 100 de ani, care nici nu se gîndesc să plece la odihna binemeritată, se deplasează energic pe motorete, practică carate, dansurile, muncesc în grădină. Locuitorul Okinawai Saikici Uhara în vîrstă de 96 de ani l-a învins la box pe campionul de 30 de ani al Japoniei la această probă.

Se presupune, că fenomenul longevității se datorează apei potabile de pe insulă, care conține o cantitate mare de ioni de calciu. Însă cauza principală, după cum consideră oamenii de știință, este alimentația corectă, atitudinea corectă față de viață și efortul fizic corect.

SPORT

Și aur, și argint, și bronz

În perioada 16-18 octombrie 2015 s-a desfășurat Campionatul deschis al municipiului Chișinău la kickboxing. El a fost organizat de Federația națională de kickboxing orientat a RM cu suportul ministerului Tineretului și Sportului.



La competiții au participat 450 sportivi din 20 de raioane ale țării — în cea mai mare parte tineri. Campionatul s-a desfășurat la un nivel înalt. N-a lipsit de la el nici echipa căii ferate «BessFightClub», pregătită de Oleg Mitioglo și Ruslan Metachi. 19 sportivi de la Basarabescă au apărut onoarea CFM.

Pe parcursul celor două zile spiritele s-au încins la maxim, or, băieții și fetele

erau decizi să învingă și au ținut mereu supporterii încordați.

Pînă la urmă echipa noastră a cîștigat 4 medalii de aur, 10 — de argint și 5 medalii de bronz.

Sîntem foarte recunoscători conducătorilor întreprinderilor feroviare de la st. Basarabescă pentru susținere în dezvoltarea sportului în rîndul tinerilor din localitate.

Părinții și sportivii multumesc administrației ÎS «Calea Ferată din Moldova», care oferă permanent ajutor material la organizarea deplasărilor, dar și a oferit dreptul de a evolua sub egida CFM.

De astă dată locurile de frunte au revenit lui Denis Varvarici, Vasile Argin printre băieții și Oxanei Ste-



Imagini de autor

piuc, Diane Baran printre fete.

Petru COLTUC,
antrenor principal
al echipei

ÎN IMAGINI: premianții campionatului

