

FEROVIARII MOLDOVEI



N 1 (5871) 18 februarie 2016

Ziarul apare
din 1 mai 1941

Moldova va avea o ramură feroviară integră, sigură, care să constituie un suport bun pentru dezvoltarea economică a țării

Actualmente transportul feroviar al Moldovei funcționează într-un ritm tensionat. O simte pe pielea sa și colectivul de mii de angajați ai magistralei, care participă direct la reformarea domeniului feroviar. Reformele inițiate la calea ferată vizează obiectivele de bază, realizarea cărora va permite CFM să se încadreze în relațiile de piață actuale și să lanseze mecanismele, necesare pentru stabilizarea economică a domeniului.

În interviul acordat în exclusivitate ziarului «Feroviarul Moldovei», evaluând activitatea transportului feroviar, Iurii TOPALA, director general al ÎS «Calea Ferată din Moldova», a specificat: «Moldova trebuie să dispună de o ramură feroviară integră, sigură, care să garanteze dezvoltarea economică a țării. Eforturile noastre se concentrează pe atingerea acestui scop».

Dle Iurii Topala, ca de fiecare dată startul noului an nu e o perioadă ușoară pentru CFM. Din cauza sărbătorilor prelungite și a temperaturilor reci traficul de marfă și călători abia își ia avânt.

— Într-adevăr, începând cu luna decembrie a anului trecut și până în prezent a existat o perioadă de acalmie, care s-a răsfrânt negativ asupra desfășurării procesului de transport. Drept consecință, în ianuarie curent au fost transportate cu 23,5 la sută mai puține măr-

furi. Cantitatea încărcăturilor de tranzit s-a diminuat cu 4 la sută, a celor de export — cu 70,2 la sută, a mărfurilor de import — cu 21,3 la sută, a celor locale — cu 75,9 la sută. Respectiv veniturile din traficul de marfă au scăzut cu 16 la sută față de perioada similară a anului trecut. Fiind la curent cu informațiile operative, voi menționa că în lunile următoare tendința de scădere a volumului de trafic va persista. Aceeași situație se constată și în traficul de călători: numărul pasagerilor e mai mic, deci și veniturile pe acest segment s-au diminuat cu 30 la sută față de ianuarie 2015.

Cauzele acestei statistici triste se află atât în interiorul țării — potențialul redus al economiei naționale, cât și în afara ei — în statele vecine. Acestea au și ele suficiente probleme, care, din păcate, se răsfrâng negativ asupra CFM. Situația instabilă din țările învecinate provoacă scăderea volumului traficului de marfă și călători. Deciziile recente ale Rusiei și Ucrainei de a interzice reciproc deplasarea camioanelor cu marfă pe teritoriile respective ar putea schimba întrucivă si-

tuția. Unii agenți economici din statele adiacente ar putea decide să recurgă la serviciile CFM pentru transportarea încărcăturilor. Vom vedea.



Stabilizarea economică a domeniului

transportului — aceasta și-o dorește statul, economia națională, consumatorii de servicii feroviare — furnizorii și destinatarii încărcăturilor, pasagerii.

Cum credeți, cind se va învia activitatea de transport la CFM?

— Administrația căii ferate caută permanent metode de soluționare a acestei probleme. După cum se știe, principala pro-

blemă a noastră este lipsa banilor, și ea poate fi soluționată doar pe calea activizării procesului de trafic în toate direcțiile. Ne punem mari speranțe pe România la capitolul creșterea volumului traficului mărfurilor de tranzit. Paralel cu căutarea surselor de venit, se lucrează asupra optimizării procesului de organizare a traficului de marfă. Acesta trebuie să fie cu adevărat competitiv. Deocamdată trebuie să recunoaștem, că magistrala a pierdut mulți agenți economici din cauza tarifelor aplicate la calea ferată. Ele nu sînt deloc atractive comparativ cu cele aplicate în transportul auto. Această problemă serioasă trebuie soluționată cit mai repede. Dar înainte de a purcede la implementarea unor tarife noi e necesar a pregăti, desigur, instrumentele necesare în acest scop: politica internă de evidență, nomenclatorul consumurilor, ce ar permite crearea bazei pentru stabilirea mărimii componentei tarifare de infrastructură a traficului. Pe parcursul anului curent planificăm în general a majora volumul traficului de marfă de la 3,7-3,8 mln. tone pînă la 5 mln. tone, ba și mai mult.

Startul este cit se poate de serios...

— Altfel calea ferată pur și simplu nu va supraviețui. În fiecare lună sînt necesare 60 milioane lei numai pentru salarii și cheltuielile directe. Dar e nevoie de bani și pentru desfășurarea proceselor tehnologice în cadrul tuturor serviciilor căii ferate. Cu alte cuvinte, dacă vrem să trăim nu e suficient doar a munci, ci și a cîștiga.

Au fost scoase din circuit mai multe trenuri diesel. E un fenomen temporar?

— Decizia de anulare a unor rute locale a fost cauzată de situația economică extrem de dificilă a magistralei și lipsa veniturilor din traficul local de pasageri. Lunar pierderile în acest domeniu constituie circa un milion de lei, într-un an — 12 milioane lei. Numărul călătorilor în trenurile diesel este foarte mic și nu ne putem permite a plimba vagoanele semigoale prin Moldova. Firește, decizia nu este una binevenită, ea trezește nemulțumirea cetă-

INTERVIU ACTUAL



Iurii TOPALA, director general al ÎS «Calea Ferată din Moldova»





■ INTERVIU ACTUAL

Moldova va avea o ramură feroviară integră, sigură, care să constituie un suport bun pentru dezvoltarea economică a țării

► tenilor. Sper să fie temporară și la prima posibilitate economică cursele anulate vor fi reluate, ba poate vor fi lansate și altele noi. Deocamdată ne concentrăm pe mărirea numărului de vagoane spre București, Moskova, Sankt-Petersburg și de opriri pe teritoriul Moldovei.

Ce pași concreți așteptați din partea colectivelor de muncă drept răspuns la situația economică gravă a căii ferate?

— Feroviarul trebuie să demonstreze în primul rând înțelegere vizavi de acțiunile administrației

magistralei privind optimizarea activității domeniului, mai multă încredere și convingere, că toate acțiunile întreprinse sunt dictate de dorința de a transforma Calea Ferată a Moldovei într-o întreprindere de stat stabilă, cu venituri bune și salarii pe măsură. Noi am solicitat conducătorilor filialelor să prezinte administrației până la data de 1 martie 2016 propuneri eficiente de reducere reală a consumurilor de exploatare, optimizare a statelor de personal, economisire a materialelor și resurselor energetice.

Pe parcursul ultimilor ani feroviarilor s-au pomenit de mai multe ori în situația de a stringe

cureaua. Apropo, la căile ferate din Ucraina colectivele sunt impuse să depună cereri pentru concedii fără plată.

— Aceasta e o încălcare gravă a legislației. În calitate de director general eu nu pot impune colectivele să scrie astfel de cereri. Dar ca și feroviar aș înțelege și susține colectivele de muncă, care ar recurge la asemenea formă de conștientizare a problemelor transportului feroviar și dorința de a pune umărul.

Cu atât mai mult că e vorba de o acțiune temporară, în stare să salveze calea ferată și să ajute la evitarea disponibilizărilor de personal. În acest sens ar

prinde bine și suportul sindicatelor noastre.

Fraza «optimizarea statelor de personal» sună nu prea optimist pentru numărul mare de feroviar, aflați la vîrsta de pensionare ori care se apropie de această vîrstă.

— Optimizarea personalului se va produce, dar e vorba de o reducere rațională a numărului de angajați. Bunăoară, examinăm situația stațiilor liniare puțin eficiente, mărirea filialelor noastre. Remanierile de cadre nu vor viza procesul tehnologic, nu vor avea impact negativ asupra asigurării securității circulației.

Dle Iurii Topala, care sint perspectivele în privința renovării stocului vagoanelor de marfă și călători? Doar mijloacele tehnice la calea ferată sint foarte uzate.

— Într-adevăr, la ora actuală sint necesare și vagoane noi de călători pentru cursele lungi de tren, și vagoane de marfă noi, și nu doar pentru că e mai plăcut a le utiliza, ci pentru să au un grad de siguranță sporit, sint eficiente la exploatare, pentru că un nivel nou al tehnologiei ar permite economisirea banilor. Însă pentru a ajunge la acest nivel calitativ nou, de asemenea e nevoie de bani, pe care deocamdată nu-i avem.

Astăzi, din păcate, calea ferată nu poate investi mijloace în renovarea stocului vagoanelor de călători.

Un vagon de pasageri costă pînă la 1 milion de dolari. Nu dispunem de bani nici pentru vagoanele de marfă. De aceea vom investi mijloace în reparația și îngrijirea tehnicii, astfel încît să fie asigurată cu strictețe securitatea circulației.

A dialogat
Irina KRAEVSKAIA

■ ISTORIA CFM SE PĂSTREAZĂ LA MUZEU

Exponate valoroase

Muzeul de istorie al Întreprinderii de Stat «Calea Ferată din Moldova» continuă să bucure, să surprindă și să-i impresioneze pe vizitatori cu exponatele sale. An de an crește numărul celor ce-i trec pragul. Pe parcursul anului 2015, bunăoară, 1292 persoane au luat cunoștință de exponatele și expozițiile muzeului, iar de la deschiderea acestuia — evenimentul a avut loc în 2011, cu ocazia aniversării a 140 de ani din momentul lansării transportului feroviar în ținutul nostru — el a fost vizitat de 3979 oameni. Deseori vin la muzeu tineri — elevi, studenți. Ei studiază cu interes standurile, care povestesc despre momentul înființării Căii Ferate a Moldovei, despre etapele dezvoltării acesteia pînă în zilele noastre. Tinerii rămîn impresionați în special de machetele expuse, de instalațiile feroviare, albumurile cu fotografii unice și foarte rare.

E vorba, bunăoară, de macheta focarului locomotivei cu abur, în care «arde» flacăra, de cabina reală a unui tren-diesel, în care te poți așeza, imaginându-te în rolul de mecanic de locomotivă... Nu e de mirare, că mulți pedagogi, părinți și elevi ai școlii de copii «Liuboznaika» au făcut în timpul vizitei la muzeu un filmuleț, pe care l-au plasat în Internet pentru publicul larg.

Vin la muzeu și veteranii transportului feroviar, care se bucură la vederea pe standuri a portretelor celor cu care au muncit pe parcursul anilor la magistrală, răsfoiesc cu interes albumurile vechi, colecțiile ziarului departamental, îngălbenite de vreme, își amintesc timpurile de odinioară.

Pe standul, unde în prezent se află cupele și diplomele formației de dansuri «Alternativa», intenționăm a plasa «arboarele genealogic» al dinastiilor feroviare. Deocamdată au fost adunate pozele fami-



liilor de feroviar Cuciuc-Basso, Ciui, Corcime-niuc, Covtun-Cikiniiov-Ejov, Tricolici.

S-a încheiat munca asupra standului «Calea Ferată a Moldovei din anul 1991 pînă în prezent».

Mindria muzeului o constituie exponatele sale rare. Printre ele se numără «Bancheta» din sala de așteptare a gării stației Cobilnea, confecționată în anul 1900, precum și «Semnele vagoanelor de marfă» din anii 1905-1906.

Vreau să mulțumesc



din suflet tuturor celor ce își împărtășesc cu noi amintirile, ne oferă fotografii, dar și celor ce ne ajută pe măsura posibilităților.

Rugăm foarte mult toți feroviarul, veteranii Magistralei moldovenesti să expedieze în adresa muzeului materiale valoroase din arhivele de familie: fotografii, documente, amintiri.

Ludmila NOVIC,
custode al muzeului de istorie
al IS «Calea Ferată din Moldova»

Imagini din arhiva custodelui

■ VEȘTI BUNE

Pentru confortul călătorilor

De acum înainte lenjeria de pat din trenurile moldovenesti nu va mai provoca reproșuri din partea călătorilor pentru culoarea gri și aspectul său neprezentabil.



Calea Ferată din Moldova are noi seturi de lenjerie pentru vagoanele trenurilor de cursă lungă. Au fost cumpărate 7000 seturi de lenjerie de pat, ceea ce constituie o pătrime din totalul necesar. Un set costă circa 200 de lei — preț mai mic, comparativ cu cel alocat acestui scop în anii precedenți.

«Am economisit mult pentru a face aceste achiziții necesare întreprinderii, însă mai avem nevoie de vreo 18 mii de seturi. Noua lenjerie de pat corespunde normelor internaționale, are aspect frumos și neapărat va contribui la îmbunătățirea imaginii Căii Ferate a Moldovei. Sperăm ca pasagerii noștri să călătorească cu mai multă plăcere de azi încolo pe cursele externe», — a declarat Iurii Topala, director general al IS «CFM».

Albiturile din bumbac se disting printr-un design deosebit, prin curățenie, prospețime și poartă inscripția «Calea Ferată din Moldova».

În baza materialelor
serviciului de presă
al IS «Calea Ferată din Moldova»





TRASEELE ECONOMISIRII

Miza este abordarea chibzuită

Din cauza diminuării semnificative a volumului traficului de marfă și a nerentabilității traficului de călători ÎS «Calea Ferată din Moldova» continuă să se afle într-o situație financiară extrem de complicată. În atare condiții tot mai importante devin economisirea strictă a resurselor și reducerea în continuare a consumurilor neproductive. Feroviarul nostru conștientizează bine acest imperativ și se străduie să facă uz de orice rezerve accesibile.

Merită atenție, în particular, experiența folosirii raționale a energiei electrice la nodul feroviar Bălți. În odăile de serviciu de aici nu vei vedea ziua becuri aprinse. La stațiile liniare din zonă peroanele sînt iluminate doar la sosirea trenurilor și imbarcarea pasagerilor în vagoane. La remiza vagoane nr.3 se înregistrează un efect economic semnificativ de pe urma implementării masive a diodelor luminescente. Ele asigură reducerea aproape de zece ori a consumului de energie electrică comparativ cu becurile obișnuite, garantînd un nivel confortabil de iluminare și plăți mult mai mici pentru curentul electric chiar și după majorarea recentă a tarifelor.

Întreprinderea este dotată cu asemenea corpuri de iluminat în proporție de circa

80 la sută. Ele sînt prezente în toate încăperile blocului administrativ-habitual, parțial în secțiile asamblare, roți-rolă și auxiliară, precum și pe teritoriu. Anterior aici erau folosite becuri cu capacitatea de la 100 pînă la 500 vați, apoi becuri de laminare de 250 vați. Capacitatea diodelor luminescente, însă, este de 5-9 vați (pe teritoriu — 25 vați). Specialiștii sînt gata să continue implementarea acestor corpuri de iluminat în scopul economisirii resurselor pe măsură ce serviciul aprovizionare al magistralei, care efectuează achiziția și distribuirea valorilor tehnico-materiale în mod centralizat, va îndeplini cererea de livrare a unor loturi noi de diode.

La ora actuală calea ferată se confruntă cu un deficit acut de materiale pentru suprastructura liniei, iar volumul achiziționat este nesemnificativ. Sînt necesare în primul rînd traverse noi din beton

armat pentru rărirea numeroaselor focare de putregai. Lipsa materialelor crează dificultăți suplimentare în activitatea picherilor tuturor districtelor. Totuși, feroviarul perseverență, menținînd gospodăria liniei în stare acceptabilă pentru circulația trenurilor mai ales din contul utilizării posibilităților interne deocamdată neiepuizate. Drept exemplu poate servi secția linii din capitală, care montează pe traseul principal traversele sustrate de pe liniile puțin solicitate ori neexploatate deloc.

Devalorizarea semnificativă a leului moldovenesc în raport cu cele două valute mondiale de referință a provocat o nouă majorare a prețurilor la gazele naturale și cărbune, folosite pentru încălzire în perioada rece. Aceasta a impus de asemenea necesitatea folosirii mai eficiente a resurselor respective. La stația Ghizdita din nordul republicii, bunăoară, mișcăriștii din localitate, asumîndu-și toate cheltuielile, au procurat cărămidă refractară și au invitat un meșter sobar din satul vecin, care a construit în odaia impiegaților de mișcare o sobă nouă de toată frumusețea. Cu mai puțin defoc ea încălzește mult mai bine încăperea. Iar la stația Petrești de pe sectorul Ungheni energia termică se

obține din două surse. De rînd cu cazaneria, care încălzește caloriferele, funcționează și soba, construită alături de panoul de dirijare. Astfel poate fi economisit cărbunele pentru cazan, folosind drept defoc în sobă ramuri uscate.

SML-294 a renunțat în general la încălzirea încăperii de serviciu și a vagoanelor habituale cu gaze naturale și cărbune, în locul acestora fiind folosite traversele de lemn rebutate, rămase de la reparația capitală a liniei. Pe parcursul anului ele sînt depozitate cu grijă, acumulîndu-se astfel rezerva necesară pentru iarnă.

Un moment foarte important este acela, că la stațiile și întreprinderile feroviare de pe sectorul de nord, dar și de pe alte sectoare ale magistralei, au fost elaborate și se respectă cu strictețe graficele consumului de gaze naturale de către centralele termice și a cărbunelui în sobe în dependență de temperatura mediului ambiant. Funcționarea centralelor pe bază de gaze naturale este supravegheată de persoane din rîndurile angajaților stațiilor și întreprinderilor, care au fost instruite în acest scop.

Sînt numeroase adresele, unde activitatea de asigurare a bunei desfășurări a traficului și a securității circulației se îmbină cu economisirea resurselor. Nu e deloc ușor, dar feroviarul moldoveni nu pierd încrederea, că schimbările în bine la magistrală se vor produce neapărat.

REPORTER «FM»

ÎN COLECTIVELE DE MUNCĂ

Deși prima lună a anului, ce a pășit deja în istorie, a devenit pentru feroviarul moldoveni un adevărat examen de rezistență la ger cumplit și ninsori abundente, ei l-au susținut cu succes. N-au fost excepție nici specialiștii în domeniul comunicații. Așa, bunăoară, colectivul secției Basarabeasca semnalizare și comunicații, condus de Stepan Tirsinu, muncește sirguincios la îndeplinirea sarcinilor de bază: exploatarea instalațiilor SCB, de comunicație și radio, asigurarea funcționării bune a tuturor dispozitivelor, îndeplinirea planurilor de reparație capitală. Reducerea consumurilor de exploatare, economisirea resurselor tehnico-materiale constituie în prezent obiectivul principal în procesul de executare a lucrărilor tehnologice de îngrijire și de reparație capitală a instalațiilor SCB și comunicații.



STRĂDUINȚĂ ȘI PROFESIONALISM

Colektivul SSC nr.2 în 12 luni ale anului 2015 a economisit: apă — 40 metri cubi în sumă de 1440 lei, gaze — 1567 metri cubi în valoare de 10 057 lei, mijloace din fondul de salarizare — 492 687 lei. În aceeași perioadă de timp au fost acordate servicii de comunicații unor întreprinderi comerciale și agenți economici în sumă de 4283 lei, iar populației — de 63 397 lei. Calitatea îngrijirii tehnice a instalațiilor este determinată de numărul rateurilor în funcționarea acestora și durata înlăturării lor. În 12 luni ale anului trecut numărul rateurilor în funcționarea SCB s-a micșorat în secție cu 20 cazuri față de anul 2014, iar durata înlăturării — cu 14 ore 43 minute. Din vina angajaților întreprinderii s-au produs 7 rateuri cu durata de 12 ore 07 minute, față de 11 rateuri cu durata de 21 ore 34 minute în perioada similară a anului trecut. Media de timp la înlăturarea rateurilor a scăzut cu 45 minute comparativ cu 2014 și a alcătuit 1 oră 44 minute. De toți acești parametri se ține cont la calcularea indicatorului calității îngrijirii tehnice a instalațiilor.

Pe parcursul a 12 luni ale anului 2015 colectivul secției a muncit foarte bine. Au fost efectuate următoarele lucrări conform «Programului de intensificare a securității circulației trenurilor»: reparația și schimbarea a 65 motoare electrice în ansamblu pe secție; înlocuirea a 22 acumulatori ale bateriilor la stațiile Cimișlia, Abaclia, Grecești, Zaim, Căinari, Cahul, halta km 111—Vulcănești, Culma—Ciadir-Lunga. Unele prevederi ale programului n-au fost realizate din cauza lipsei mijloacelor de finanțare.

La compartimentul reparație capitală a instalațiilor SCB și comunicații s-a înfăptuit următorul volum de muncă: reparația capitală a sistemelor autoblocare pe liniile curente Căușeni—Zaim, Culma—Ciadir-Lunga, Basarabeasca—Abaclia în valoare de 70 960 lei; înlocuirea a 586 metri de cablu magistral pe liniile curente Căinari—Zloti, Culma—Ciadir-Lunga, Vulcănești—Etulia, Taraclia—halta Km 208, Etulia—Liman (km 264), Basarabeasca—Abaclia, Taraclia—Chiriutnea în sumă de 143 155 lei; reparația capitală a cablului rețelei locale de la stația Cimișlia în valoare de 4674 lei; reparația capitală a instalațiilor CE la stațiile

Chiriutnea, Căușeni, Iargara, Căinari, Taraclia, Culma, Zloti, Cahul, halta Km 208 în sumă de 368 132 lei; reparația capitală a instalațiilor PAB la stația Comrat cu costul de 6807 lei; reparația capitală a canalului digital de transmitere prin cablu de cupru la stația Etulia, a instalațiilor de comunicație de la stația Căinari în sumă de 59 774 lei; reparația capitală a indicatoarelor de barieră la pasajele de nivel de la km 1, km 127, km 230 la stația Basarabeasca, km 33 la stația Comrat, km 91 pe linia curentă Prut 1—Prut 2, km 256 al liniei curente Vulcănești—Etulia, km 72 și km 76 pe linia curentă Iargara—Prut 1, km 147 la stația Culma în valoare totală de 285 387 lei; reparația capitală a generatorului DGA de la stația Iargara în sumă de 854 lei; înlocuirea unor piese ale dispozitivelor PONAB și DISC în sumă de 36 603 lei.

Toate instalațiile SCB, de comunicație și radio au fost pregătite bine pentru funcționarea în perioada de iarnă 2015-2016: s-a verificat și în caz de necesitate au fost schimbate etanșele cutiilor de macaz și linie, manșoanelor de cablu, dulapurilor cu relee și acumulatori; s-a măsurat stratul

izolant al firelor cablurilor SCB și comunicații, după necesitate acestea au fost reparate; s-au pregătit sursele de rezervă de alimentare cu energie electrică pe timp de iarnă, au fost completate rezervele de combustibil ale acestora.

În prezent SSC nr.2 are 139 angajați, planul fiind 158. Pe sectorul Hagimus—Căinari — electromecanic superior Mihail Misail — muncesc doar 2 persoane în loc de 8. Administrația secției a decis crearea unei echipe de electromecanici SCB de pe sectorul vecin, care să asigure desfășurarea procesului tehnologic și securitatea circulației trenurilor pe sectorul respectiv, aceasta are la dispoziție transport auto pentru a se deplasa la stațiile depărtate și beneficiază de ajutorul necesar pentru îndeplinirea calitativă a graficului proceselor tehnologice. Rezultatele pozitive nu s-au lăsat mult așteptate: în 12 luni ale anului trecut pe sectorul Hagimus—Căinari nu s-a înregistrat nici un rateu din vina angajaților secției. Astfel, secția a început să practice un fel de metodă industrială de îngrijire a instalațiilor SCB.

Cele mai bune sectoare, care nu admit rateuri, îndeplinesc toate acțiunile Programului de intensificare a securității circulației trenurilor, de siguranță, de reparație capitală, sînt Hagimus—Căinari, electromecanic superior M.Misail, st.Basarabeasca și sectorul Comrat—Cahul, electromecanic superior A.Eroscenco.

— Pe parcursul anului 2015, — a reiterat, printre altele, șeful secției Basarabeasca semnalizare și comunicații S.Tirsinu, — cei mai buni specialiști s-au dovedit a fi electromecanicul superior Mihail Misail, care cu ocazia sărbătorii profesionale s-a învrednicit de titlul «Feroviar de onoare», electromecanicul A.Babenco și I.Măciucă, premiați în repetate rînduri. Tinerii specialiști de la noi au exemple demne de urmat, de la care pot prelua experiența. Păcat că în prezent cadre tinere sînt mult mai puține.

Liliana NICHIFOROV

Colectivul serviciului alimentare cu energie electrică al ÎS «Calea Ferată din Moldova» și comitetul sindical din cadrul Administrației căii ferate exprimă sincere condoleanțe lui Dumitru Moțoc, șef al serviciului alimentare cu energie electrică, în legătură cu decesul mamei

LIDIA MOȚOC

Dumnezeu s-o odihnească în pace.

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică al întreprinderii de Stat «Calea Ferată din Moldova» exprimă sincere condoleanțe șefului serviciului alimentare cu energie electrică Dumitru Moțoc în legătură cu moartea prematură

A MAMEI

Fie-i țărina ușoară.

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Basarabeasca alimentare cu energie electrică al întreprinderii de Stat «Calea Ferată din Moldova» exprimă sincere condoleanțe șefului serviciului alimentare cu energie electrică Dumitru Moțoc în legătură cu moartea prematură

A MAMEI

Colectivul serviciului trafic de călători al întreprinderii de Stat «Calea Ferată din Moldova» exprimă sincere condoleanțe Valentinei Ursul, șefă a secției trafic de călători în cadrul serviciului, în legătură cu decesul soțului

VLADIMIR URSUL

Dumnezeu să-l odihnească în pace.



SPORT

La nodul feroviar Ungheni au avut loc competiții sportive. Acțiunea a fost organizată și desfășurată de către administrația nodului feroviar și comitetul sindical ale stației. Programul competițiilor a inclus trei probe sportive: șaște, tenis de masă și darts.

Înainte de începerea întrecerilor șeful nodului feroviar Andrei Semeniuc, șeful stației Serghei Dimitrachi și președintele comitetului sindical Galina Sirghi i-au felicitat pe participanți cu ocazia sărbătorilor de iarnă. După aceasta imediat s-a dat startul competițiilor, care s-au desfășurat într-o atmosferă interesantă și captivantă, finisându-se cu următoarele rezultate:

Saste:

1. Elisei Șuparskii, sudor la STV.
2. Ion Corloteanu, electromecanic la sectorul energetic nr.2.
3. Andrei Farfaniuc, maistru superior la STV.

Tenis de masă:

1. Andrei Starciuc, mecanic la depoul de locomotive.
2. Elisei Șuparskii, sudor la STV.
3. Serghei Godea, șef al trenului de pompieri.

Darts:

1. Serghei Morgoci, dispecer la stația Ungheni.
2. Tudor Stognii, inginer-șef al stației.

3. Igor Golovaci, lăcătuș la STV.

La finalul competițiilor șeful nodului feroviar Andrei Semeniuc și președintele comitetului sindical Galina Sirghi i-au decorat pe învingători și i-au felicitat pe ei cu victoria obținută. În viitor pe feroviarii îi așteaptă noi competiții.

Valeriu ALEXANDROV,
arbitru principal al competițiilor

Imagine: Alexandru LINNIC



Competiții tradiționale la Ungheni

KICKBOXING

Victoria e a noastră!

La Chișinău a avut loc Campionatul deschis al Republicii Moldova la kickboxing, organizat de Federația Națională de Kickboxing oriental a Republicii Moldova cu suportul Ministerului Tineretului și Sportului al RM.

Majoritatea participanților au fost tineri sportivi din diferite colțuri ale țării — în total peste 600 la număr din 25 de raioane, precum și sportivi din Ucraina. Turneul s-a desfășurat la un nivel înalt. Echipa feroviară «BessFightClub» a fost pregătită pentru acest campionat de Oleg Mitioglo și Ivan Suhin. Pe parcursul a două zile atmosfera a fost una incendiară, deoarece toți băieții și fetele erau dispuși să învingă și au ținut suporterii cu sufletul la gură. Treizeci și cinci de sportivi au apărut onoarea nodului feroviar. Echipa noastră a câștigat 11 medalii de aur, 7 — de argint și 8 — de bronz.

Sintem foarte recunoscători conducătorilor întreprinderilor feroviare de la stația Basarabeasca pentru susținerea în dezvoltarea sportului. În numele tuturor părinților și sportivilor mulțumim în mod special administrației IS «Calea Ferată din Moldova» pentru posibilitatea de a antrena echipa în sala de sport a căii ferate, pentru suport permanent la organizarea deplasărilor și pentru dreptul de a participa la competiții sub drapelul IS «Calea Ferată din Moldova», precum și pentru vagonul de dormit, pus la dispoziția sportivilor pe parcursul desfășurării campionatului. Ne exprimăm toată recunoștința și domnului Petru Pușcari pentru ajutorul financiar acordat.

Petru COLTUC,
antrenor principal al echipei

Imagine: Oleg CIUMACOV



ÎN IMAGINE: echipa luptătorilor de la Basarabeasca



FELICITĂRI!

Colectivul Secretariatului directorului general al IS «Calea Ferată din Moldova» beneficiază de felicitare ocazie de a se adresa **Olgăi CHIRSEI** cu alese sentimente prietenești și felicitări cu ocazia minunatei zile de naștere.

— Stimată colegă, dragă prietenă! La aniversarea pe care o sărbătorești venim cu cordiale urări de sănătate și mulți ani frumoși alături de cei dragi.

Colectivul depoului de locomotive Bender adresează cordiale felicitări cu ocazia împlinirii vârstei de 55 de ani lui **Dumitru LAPAI**, șef-adjunct, responsabil de exploatarea al întreprinderii, Feroviar de onoare.

— Vă dorim multă sănătate, viață lungă, fericire în familie și noi realizări și succese în muncă!

Administrația și comitetul sindical ale remizei vagoane Bălți îl felicită de ziua nașterii pe frezorul **Victor CACIAN**.

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

Administrația și comitetul sindical din cadrul TCM-740 Basarabeasca vin cu

felicitări de ziua nasterii către **Alexei KUPRIKOV**, șef al acestei filiale a IS «Calea Ferată din Moldova», și **Nina SPRINCAN**, dereticitoare.

*Sub cerul de lumină,
Cu amici, fără dușmani,
Într-un miez frumos al zilei
Noi vă spunem «La mulți ani!»*

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică îi felicită din toată inima cu prilejul zilelor de naștere pe **Tatiana ZLOTARIOVA**, contabil la întreprindere, **Gheorghe CIOBAN**, electromontor la rețele electrice zonale Ungheni, **Iurie GĂLESCU**, strungar la întreprindere, **Gheorghe CERETEANU**, electromontor la rețelele electrice zonale Ungheni.

*Noi vă dorim din suflet sănătate,
Succes, fericire, bucurii,
S-aveți mereu noroc în toate,
Mulți bani în pungă și doar împliniri!*

Administrația și comitetul sindical de la depoul de locomotive Bălți vin cu felicitări de JUBILEU către **A.GILCA**, distribuitor al comenzilor de muncă, **A.CEBOTARI**, mecanic-secund, **A.BONARI**, șef al depoului locomotive de rulaj Șoldănești, **G.GILCA**, tachelagist, **I.BALEA**, tractorist.

*S-aveți dragostea-n privire
Si pe suflet — fericire,
Să vă știm numai de bine,
La mulți ani, zile senine!*

Colectivul și administrația secției Basarabeasca alimentare cu energie electrică îl felicită cu prilejul JUBILEULUI din ziua nasterii pe **Ion OPREA**, sudor la atelierele mecanice de reparație.

*Să fii norocos, puternic, iubit,
Cu multe-impliniri și noroc în toate,*

*Să ai viitor luminos, fericit,
Cu dragoste, pace, succes, sănătate!*

De la stația Comrat administrația și comitetul sindical de secție adresează felicitări cu ocazia zilei de naștere **Lidiei GURCOVA**, casier marfă și bilete.

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

Administrația și comitetul sindical din cadrul secției linii Basarabeasca adresează cordiale felicitări cu ocazia zilelor de naștere lui **Gordei SELEZNIOV**, inginer-șef al întreprinderii, **Iurie SAJIN**, șef-adjunct al secției, **Ion MOGA**, maistru-picher la districtul 14, **Aurel LOMĂNOVSKII**, maistru la districtul 8, **Vasile MORARI**, maistru al coloanei linii, **Svetlana PUHNACI**, contabil.

*Vă dorim o viață plină
De zîmbet și de lumină,
Să aveți un cer senin,
Cupă fără de venin...*

*Numai zîmbet, fericire,
Înțelegere, iubire,
Case pline de copii,
Numeroase bucurii.*

*Mulți ani să ne trăiți,
Pace-n suflet să zidiți,
Dragostea să vă-nsoțească,
Răul să vă ocolească!*

Comitetul sindical al secției Chișinău semnalizare și comunicații îi felicită cu bucurie pe **Eugeniu JITKII**, **Valeriu LUNGU**, **Natalia SULIMOVĂ** și **Valeriu CARABADJAC** cu ocazia JUBILEELOR.

*Viață lungă, spor în toate,
Mult noroc și sănătate,
Bani și tot ce vă doriți,
Și mulți, mulți ani fericți!*

CURIOSITĂȚI

Cimpanzeul-pictor Kongo

Cimpanzeul Kongo este considerat cel mai remarcabil pictor al lumii animale din istorie.

El s-a născut în anul 1954 și de la 2 până la 4 ani a reușit să picteze circa 400 tablouri și desene. Creațiile sale artistice au atras multă atenție prin anii '50 ai secolului trecut. Apropos, Pablo Picasso a fost un mare fan al lui Kongo, care chiar a expus în atelierul său unul din tablourile cimpanzeului-pictor. La sfîrșitul anilor 1950 Salvador Dali a văzut una din picturile lui Kongo și a exclamat cu admirație: «Mina cimpanzeului pare asemănătoare cu cea a omului!».

Kongo era pictor înnăscut și cunoștea secretul imbinării culorilor. Dacă i se lua lucrarea înainte de a fi terminată, el începea să se agite și să facă isterică. Însă atunci cînd maimuța considera tabloul finisat, refuza categoric să continue a-l picta, chiar dacă cineva încerca să o convingă s-o facă. Creațiile lui Kongo se vindeau mai bine decît tablourile oricărui alte animale pe parcursul istoriei. La 20 iunie 2005 trei picturi ale sale au fost incluse în programul licitației Bonhams alături de Renoir și Worholm, fiind vindute cu 26 mii de dolari. În anul 1964 Kongo a murit de tuberculoză la vîrsta de zece ani.

