

# FEROVIARII MOLDOVEI



N 5 (5875) 17 martie 2016

Ziarul apare  
din 1 mai 1941

## Acțiunile trebuie să aibă efect

*La ora actuală fiecare tonă de marfă este importantă pentru calea ferată. E necesar a depune eforturi maxime pentru găsirea noilor furnizori de încărcături și punerea la dispoziția lor a unor servicii competitive. Despre aceasta a vorbit luni, 14 martie 2016, în cadrul Zilei controlului lunii TOPALA, director general al ÎS «Calea Ferată din Moldova».*



Imagine: Iurie KOZLOV

**ACTIVITATEA  
DE ÎNCĂRCARE  
ÎN FEBRUARIE  
2016**

Printre  
stațiile care  
au îndeplinit planurile  
la încărcare se numără  
Lipcani, Bălți-oraș,  
Ghindești, Strășeni,  
Giurgiulești, Revaca,  
Chișinău, Taraclia,  
Basarabeasca,  
Vulcănești  
etc.

**D**eoarece situația economico-financiară la magistrală continuă să fie complicată, un aspect la fel de important, pe care trebuie să se concentreze întregul colectiv, este munca serioasă în vederea reducerii consumurilor de exploatare la toate filialele Magistralei moldovenești, a specificat lunii TOPALA. Capacitatea de a depista și înlătura cheltuielile neproductive este un instrument important de obținere a succesului financiar. La această activitate trebuie să participe toți feroviarii. În spatele rapoartelor generale despre munca realizată în scopul diminuării cheltuielilor trebuie să se afle acțiuni concrete, eficiente, capabile să dea rezultate. Cadrele de conducere ale magistralei, responsabile de stabilizarea economică a CFM, urmează să monitorizeze această activitate. Economistii vor calcula eficiența șomajului tehnic aplicat la calea ferată, a acțiunilor de economisire a resurselor în procesul de producție. În ceea ce ține de stabilizarea situației la calea ferată, depinde mult de conducătorii subdiviziunilor din teritoriu, de capacitatea lor de a-și convinge colectivele, cit de complicată este perioada actuală de muncă, de a găsi cuvintele potrivite pentru mobilizarea eforturilor comune întru depășirea dificultăților, provocate de scăderea volumului traficului de marfă și călători.

Sunt concludente cifrele lunii ianuarie 2016 privind îndeplinirea principalilor indicatori de producție ai ÎS «Calea Ferată din Moldova». Volumul încărcăturilor expediate au constituit în ianuarie curent 19,8 mii tone, în perioada similară a anului trecut — 67,2 mii tone, ceea ce în procente constituie 29,5 la sută. Au fost transportate 239,1

mii tone de marfă, în perioada respectivă a anului trecut — 313,0 mii tone, în procente — 76,4 la sută. Circuitul tarifar a alcătuit în ianuarie curent 59,1 mln. tono-kilometri, în ianuarie trecut — 82,2 mln. tono-kilometri, în procente — 71,9 la sută. În prima lună a anului acesta au fost transportate 204 mii pasageri, în perioada similară 2015 — 295,1 mii persoane, adică 69,1 la sută.

**Activitatea de încărcare în februarie 2016.** La CFM activează în prezent 81 stații. La 52 din ele se efectuează lucrări de încărcare-descărcare. În luna februarie curent au avut planuri de procesare a mărfurilor 18 stații. Trei dintre ele nu au făcut față sarcinii: Ciadâr-Lunga, Brătușeni și Ungheni.

Celelalte 15 stații respectiv au îndeplinit planurile: Lipcani, Bălți-oraș, Ghindești, Strășeni, Giurgiulești, Revaca, Chișinău, Taraclia, Basarabeasca, Vulcănești etc.

Examinând numărul vagoanelor încărcate pe parcursul lunii de colectivele stațiilor, apare un tablou destul de trist, ce demonstrează scăderea până la minimum a volumului de încărcare. Unele stații au încărcat 1 sau 2 vagoane în luna respectivă, altele au avut mai mult noroc — 10 vagoane. Cel mai bine au activat mișcăriștii stației Bălți-oraș, care au încărcat 50 vagoane.

Reeșind din informațiile prezentate în cadrul Zilei controlului, luna martie 2016 n-a înviorat deloc activitatea de trafic a Magistralei moldovenești. Sarcina principală a colectivului continuă să rămână asigurarea securității circulației.

Irina KRAEVSKAIA



### Audioconferință la protecția sănătății și securitatea muncii

Pe parcursul lunii februarie 2016 la filialele ÎS «Calea Ferată din Moldova» nu s-au înregistrat cazuri de traumatism de muncă. N-au avut loc traumatisme de producție nici în februarie a anului trecut. Această informație a fost adusă la cunoștința participanților audioconferinței din 14 martie curent de către Dumitru DURNESCU, șef al serviciului securitatea și sănătatea în muncă a ÎS «CFM».

În luna trecută a anului curent serviciul a organizat instruirea conducătorilor locurilor de muncă, a specialiștilor și reprezentanților colectivelor de muncă de la nodul feroviar Ungheni, fiind înscrise la aceste cursuri și atestate 112 persoane.

S-a încheiat munca de elaborare a Planului de protecție și prevenire pentru anul 2016, au fost totalizate rezultatele trecerii în revistă-concurs la protecția sănătății și securitatea muncii.

Specialiștii din cadrul serviciului au participat la activitatea comisiei permanente de pe lângă revizorul principal, oferind suport metodic și consultativ specialiștilor în domeniul protecției sănătății și securității muncii de la filialele căii ferate.

Referindu-se în special la prevenirea cazurilor de traumatism, șeful serviciului a subliniat, că activitatea de protecție a sănătății și securitate a muncii trebuie considerată cea mai importantă și primordială. În procesul instruirilor tehnice trebuie să se acorde atenție deosebită respectării regulilor securității personale; conducătorii de toate nivelele să îndeplinească plener și indiscutabil normele personale la protecția sănătății și securitatea muncii.

Alexandru NICHIFOROV



■ SERVICIILE CFM: PROBLEME, SARCINI, PERSPECTIVE

# Cea mai sigură călătorie e pe calea ferată

**Din cauza situației economico-financiare dificile, create drept urmare a unor circumstanțe obiective și subiective, Calea Ferată a Moldovei parcurge o perioadă complicată. Colectivul de mii de angajați al CFM se confruntă în activitatea sa cu un declin semnificativ al traficului de marfă și călători. Conform datelor oficiale, pe parcursul anului 2015 pierderile de pe urma transportului de marfă și pasageri au constituit 137 795 mln. lei. Veniturile din activitatea auxiliară și alte activități operaționale s-au diminuat comparativ cu anul 2014 cu 77,3 mln. lei. Profitul din această activitate s-a micșorat cu 33 mln. lei comparativ cu 2014 și cu 23 mln. lei — în comparație cu planul pe 2015. Toate subdiviziunile Magistralei moldovenești resimt deficitul permanent al bugetului întreprinderii de stat. Pentru a evita sistarea funcționării transportului feroviar administrația CFM a considerat de cuviință să întreprindă, în conformitate cu legislația, o serie de acțiuni concrete de optimizare a cheltuielilor de salarizare a angajaților în legătură cu scăderea volumului de muncă la magistrală. Or, transportul feroviar funcționează în regim non-stop și de acest specific se va ține cont, asigurându-se cu strictețe și în mod obligatoriu securitatea circulației.**

Redacția ziarului începe publicarea unei serii de materiale despre activitatea cotidiană a fiecărui serviciu de bază al Căii Ferate din Moldova. Conducătorii acestora vor povesti în paginile publicației despre organizarea procesului de producție în condițiile actuale complicate, despre problemele cu care se confruntă, despre planurile imediat următoare.

Precum e și firesc, deschide rubrica serviciului linii, unul din cele mai importante, de care depinde capacitatea vitală a căii ferate în ansamblu. Anume de starea gospodăriei linii depinde în mare parte capacitatea de activitate a căii ferate, securitatea și vitezele admise de circulație a trenurilor. Fiind una din cele mai importante structuri ale transportului feroviar, ea include liniile de cale ferată ca atare, precum și întreprinderi, subdiviziuni de producție menite să asigure funcționarea stabilă a căii ferate.

La întrebările corespondentului nostru răspunde Petru SARACUȚA, șef al serviciului linii al IS «Calea Ferată din Moldova».

**Ce lucrări au precedat acest examen profesional serios?**

— O bază bună servește munca conștiincioasă și calitativă a specialiștilor din cadrul secțiilor linii pe parcursul anului trecut. În 2015 au fost asanați 2,3 kilometri de linie după reparații capitale, 1,8 kilometri — după reparații medii, 4,6 kilometri — după reparații cu ridicare, au fost schimbate 8,3 kilometri de sine, un set de traverse de macaz, un set de macaz, în majoritatea cazurilor fiind utilizate materiale la mână a doua. Din păcate, la toate tipurile de lucrări planurile n-au fost îndeplinite integral. În scopul economisirii banilor se aplică programul de folosire repetată a materialelor vechi din suprastructura liniei, fiind pozate pe linie 1,6 mii traverse de lemn, 9 mii traverse din beton armat la mână a doua. În pofida situației dificile din gospodăria noastră, la finele anului 2015 am primit de la o întreprindere specializată din Borisov (Belarus) 22 seturi de bare de manevrare a acelor de macaz, 4,5 mii traverse de lemn și 720 grinzi de pod, care practic au fost pozate toate. Se preconizează finisarea lucrărilor de înlocuire a grinzilor de pod la podurile de la km 37 al liniei curente Ghindești—Țira, km 121 al liniei Mateuți—Rîbnița, km 56 al liniei Zaim—Căinari, precum și vopsirea podului de la km 113 al liniei curente Soldănești—Mateuți, reparația albăie podului de la km 202 al liniei curente Verejeni—Vălcineț, reparația picioarelor podului de la km 198 al liniei curente Naslavcea—Verejeni și alte lucrări.

**Ce se întreprinde pentru economisirea consumurilor de exploatare?**

— În acest scop se realizează o serie de acțiuni în vederea economisirii energiei electrice, apei și gazelor naturale. În

păstrarea și utilizarea repetată a materialelor la mână a doua din suprastructura liniei. Pentru realizarea tuturor obiectivelor anului 2016 și asigurarea securității circulației trenurilor, a traficului de marfă și călători în condițiile trecerii la sezonul de primăvară-vară, e necesar a achiziționa 11 500 traverse din beton armat pentru reparația capitală a 6 km de linie, 20 000 traverse din beton armat pentru reparația curentă a liniilor. Trebuie să continue de asemenea achiziționarea traverselor de lemn, traverselor alungite, a grinzilor de macaz și de pod, a șinelor și pieselor de macaz. Colectivele de muncă din cadrul gospodăriei linii a Căii Ferate a Moldovei nutresc speranță și încredere în viitor, sunt decise să realizeze planurile de reparație a edificiilor din domeniul linii pe anul 2016. Acestea includ: reparația capitală a 6 km de linie — secția linii nr.1 (st.Visterniceni, linia nr.1); kilometrii 78-79 ai liniei curente largară—Prut-1, km 88-89 ai liniei curente Zloti—Cimislia — secția linii nr.3; linia nr.1 la st.Stolniceni, km 57 de pe linia curentă Catranăc—Hiliuți, reparația cu ridicare a 5 km de linie — secția linii nr.5, înlocuirea a 88 seturi de macaz, reparația construcțiilor adiacente și a terasamentului în sumă de 6 mln. lei și alte tipuri de lucrări în valoare de 4 mln. lei, suma totală constituind 36 mln. lei.

**În opinia dumneavoastră, dle Saracuța, ce va ajuta colectivului serviciului linii să facă față angajamentelor asumate, în pofida problemelor serioase ce țin de asigurarea procesului de producție?**

— Deși devine tot mai greu a îngriji liniile cu materiale în majoritate vechi, specialiștii celor cinci secții linii folosesc experiența lor foarte bogată pentru asigurarea securității circulației trenurilor. Dar



**Dle Saracuța, deoarece luna martie a depășit deja «ecuatorul» său, aducând nu doar renașterea naturii, dar și griji noi în gospodăria linii a Magistralei moldovenești, vreau să vă întreb, ce lucrări se efectuează în această perioadă responsabilă a anului, cind are loc trecerea de la sezonul de iarnă la cel de primăvară-vară?**

— În toate secțiile linii ale CFM a demarat la data de 14 martie curent revizia generală de primăvară cu comisia a gospodăriei linii. Lacunele depistate în urma

controalelor, care pun în pericol securitatea circulației trenurilor, sint înlăturate imediat. Scopul acțiunii este asigurarea securității circulației trenurilor, depistarea și înlăturarea operativă a defectelor, realizarea setului necesar de acțiuni de sporire a siguranței liniilor și construcțiilor adiacente, stabilizare a muncii în perioada de vară. Fac față cu succes acestei sarcini responsabile colectivele tuturor filialelor noastre, în care muncesc 1,8 mii de angajați de diverse specialități, ce îngrijesc 1757 kilometri de linie. Specialiștii noștri nu uită niciodată, că funcționarea stabilă a gospodăriei linii depinde în mod decisiv de efectuarea la timp a reparațiilor capitale, medii, cu ridicare și de întreținere curentă a liniilor, construcțiilor adiacente și terasamentului în conformitate cu normativele în vigoare, ceea ce asigură securitatea circulației trenurilor. Revizia de primăvară cu comisia a gospodăriei linii, acest examen serios pentru specialiștii tuturor celor cinci secții linii, se va încheia la data de 30 aprilie curent.

mod sistematic se analizează consumul de energie electrică, apă și gaze la întreprinderi, sunt verificate permanent controalele, se întreprind acțiuni de lichidare a neregulilor. Nu se admite exploatarea irațională a instalațiilor de iluminare, a strungurilor în lipsa necesității de producție. Sistemele de iluminare de la bariere sunt puse în funcțiune doar în momentul deplasării trenurilor prin pasaj. În fiecare an, după reparațiile capitale se reduce numărul kilometrilor de linie pe traverse de lemn, însă deocamdată încă 33 la sută din traseele principale și 68 la sută din liniile de stație rămân pe traverse de lemn, 40 la sută dintre care sunt uzate. Deoarece primim tot mai puține traverse de lemn, în procesul îngrijirii curente a liniilor și răririi focarelor de putregai picherii sunt nevoiți să pozeze manual traversele grele din beton armat.

**Care sunt planurile de activitate ale serviciului în vederea pregătirii către traficul estival de călători?**

— La fel ca și anii trecuți, nici de astă dată nu va fi ușoară ieșirea liniilor din perioada de iarnă și pregătirea lor pentru traficul estival. Sarcina principală a picherilor este asigurarea circulației ritmice a trenurilor în condițiile aplicării maximele a tehnologiilor energoeficiente, inclusiv

mai există și problema cadrelor. În opinia mea, e necesar în primul rând a instrui și completa districtele cu maiștri-picheri, brigadierii de linii, montatorii de linii, operatorii ai cărucioarelor defectoscopice, a crea și asigura condiții pentru prevenirea și profilaxia traumatismului de muncă, protejarea vieții și sănătății oamenilor. Or, munca în acest sens se desfășoară permanent. Astfel, numai în anul trecut, bunăoară, la Școala tehnică feroviară au fost instruiți 7 maiștri-picheri, 30 brigadierii de linii, 21 slingeri, 6 mecanici motolocomotivă, 7 macaragii, 4 sudori, 5 mecanici mașini de curățat zăpada, 3 tăietori cu ferestrău de benzină. De la începutul anului curent la aceeași școală și-au îmbunătățit nivelul de calificare 5 slingeri și au fost instruiți 5 maiștri-picheri. Activitatea în acest sens va continua și de acum încolo. Doar anume profesionalismul cadrelor, devotamentul lor față de calea ferată ne ajută să facem față problemelor și obligațiilor noastre comune — asigurarea securității circulației pe Magistrala moldovenească. Așa a fost și așa va fi: calea ferată este calea cea mai sigură pentru călători și marfă.

A dialogat  
Liliana NICHIFOROV

Imagini: Iurie KOZLOV





FIȘA ECONOMICĂ A MAGISTRALEI

# Acțiuni impusă, dar necesară

**S**coarța ridată a tulpinii unui pal-tin secular, care și-a desfăcut ramurile în preajma blocului administrativ-habitual al depoului locomotive de rulaj Ocnîța, «ascunde» un termometru fixat în ea. — Măsu-rați temperatura me-ului armoiant? — îl întreb pe șeful de tură în depou, care nota într-un registru special indicațiile termometrului.

— Desigur, și foarte regulat, — a răspuns acesta. — În dependență de temperatura de afară stabilim gradul de încălzire al motoarelor diesel ale locomotivelor.

Într-adevăr, frigul, puternic ori mai slab, cauzează griji suplimentare locomotivari-ilor de la calea ferată. Odată cu scăderea temperaturii aerului chiar și în luna martie relativ caldă, motorina folosită de locomotive devine densă și vâscoasă, din care cauză devine dificilă, ba uneori chiar imposibilă alimentarea cu ea a injectoarelor motorului. Mai mult ca atât: din combustibil se separă parafina, formând cristale, și astupă filtrele, ulterior fiind foarte greu ori chiar imposibil uneori a le curăța. Pentru a evita toate acestea cea mai bună soluție este încălzirea periodică a motoarelor locomotivelor aflate în aer liber ori în hale reci.

Sunt stabilite norme respective de ar-dere suplimentară a combustibilului în acest scop. De exemplu, pentru locomotivele magistrale de tipul 2TĂ10L la temperatura aerului de minus 5 grade acest consum nu trebuie să depășească 12 litri pe oră, la 0 grade — 8 litri, la plus un grad — 7,2 litri, plus 5 grade — 4 litri. Ultima cifră constituie limita de temperatură pozitivă, după care odată cu încălzirea vremii combustibilul încetează a-și mai schimba calitățile, păstrându-și starea bună.

O asemenea metodă de menținere în stare de funcționare a locomotivelor și motorinei în condițiile unor temperaturi scăzute este tradițională, aplicându-se și la alte căi ferate din CSI. În ultima perioadă de timp, însă, unele depouri de locomotive au început să folosească metode mai eficiente, menite să economisească combustibilul costisitor. Una din ele este aplicarea sistemului autonom de încălzire prealabilă în baza dispozitivelor din seria Thermo ale firmei comerciale WEBASTO din Germania.

La baza construcției acestei inovații se află un dispozitiv electric de încălzire cu lichid, având o capacitate de 23-35 kilovați, optimizat special pentru folosirea la locomotive. El se montează în interiorul locomotivei astfel încât să încălzească lichidul, care cu ajutorul unei pompe foarte eficiente este împins să circule prin tot sistemul de răcire al motorului. Pompa este inclusă în setul livrat de uzină. Lichidul încălzit transmite căldura blocului motorului.

Niște senzori speciali de control asigură regimul necesar de încălzire și menținere a temperaturii motorului în cadrul parametrilor stabiliți. Avantajul acestei metode, după cum demonstrează aplicarea ei, constă în aceea, că consumul de combustibil la funcționarea în gol este de aproape 6,5 ori mai mic comparativ cu încălzirea obișnuită

a motorului. Iar ulei tehnic în genere nu se consumă.

O altă metodă de reducere a consumului de combustibil, descoperită pe cale practică, este crearea condițiilor pentru staționarea locomotivelor în hale închise, încălzite, dar și montarea în sistemele de răcire a instalațiilor de încălzire. În cazul staționării este posibilă de asemenea răcordarea provizorie a sistemului de răcire al locomotivei cu rețeaua termică de încălzire a încăperilor pe timp de iarnă prin intermediul schimbătorilor de căldură ori direct. Prezintă interes schema, când sistemul de răcire ai unei locomotive cu motorul în funcțiune este unit cu sistemele de răcire ale altor locomotive cu motoarele oprite.

Cu alte cuvinte, există multe variante. Selectarea celui mai optim dintre ele depinde de condițiile concrete de exploatare a locomotivelor. Dar în toate cazurile scopul urmărit este același: economisirea resurselor energetice, consumate în perioada rece pentru încălzirea locomotivelor staționate. O asemenea abordare con-



tribuie la diminuarea cheltuielilor și, ulterior, la micșorarea prețului de cost al traficului.

Vladimir DOBREANSCHI

**ÎN IMAGINE: încălzirea locomotivelor la depoul locomotive de rulaj Ocnîța**

Imagine: Iurie KOZLOV



## FELICITĂRI!

Comitetul sindical al Administrației căii ferate și colectivul serviciului inginerie și energoeficiență adresează cordiale felicitări cu ocazia zilei de naștere șefului serviciului **Alexei CHITOROAGA**.

*Domnul să vă dea de toate,  
Bucurie, sănătate,  
Viața să vă fie plină  
De belșug și de lumină.  
Casă, masă, noroc, bani,  
Și un sincer «La mulți ani!»*

\* \* \*

Administrația și comitetul sindical de la stația Ungheni adresează cordiale felicitări cu ocazia JUBILEULUI de 60 de ani lui **Valeriu BALIȚKI**, șef-adjunct al stației Ungheni.

*Să fiți fericit întreaga viață  
Cu cei scumpi alături la un loc,  
Orice zi — trăită cu dulceață,  
Sănătate multă și noroc.  
Să simțiți și-acum încă iubirea,  
Vă urăm gând vesel și curat,  
Să trăiți cât mai senine zile  
Și să fiți cu sufletu-mpăcat!*

\* \* \*

Colectivul sectorului energetic nr.2 Ungheni îl felicită cu ocazia JUBILEULUI pe **Valeriu BALIȚKI**, șef-adjunct al stației Ungheni.

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

\* \* \*

Colectivul sectorului energetic nr.2 Ungheni vine cu felicitări de ziua nașterii către **Serghei MASALĂKIN**, șef DĂL.

*Atunci când încă o petală din ai tăi  
ani frumoși  
Se scutură agale, vibrând armonios,  
Fii fericit, gândind neincetat  
La restul de petale, ce nu s-au  
scuturat!*

\* \* \*

Colectivul sectorului energetic nr.2 Ungheni o felicită cu prilejul JUBILEULUI pe **Jana GORBATENCO**, magazioneră în secția nr.1 alimentare cu energie electrică.

*Să calci mereu pe trandafiri și flori  
nemuritoare,  
Să ai oricând priviri ca razele de soare,  
Să ai o viață ca-n povești cu vise  
împlinite,  
Să dăruie celor dragi doar clipe fericite!*

\* \* \*

Administrația, comitetul sindical și întreg colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică adresează cordiale felicitări cu ocazia JUBILEULUI **Janei GORBATENCO**, magazioneră la întreprindere.

*De zâmbet îți dorim să-ți fie fața plină,  
În drumul tău să ai mereu lumină,  
În inimă să porți sămânța de iubire.  
Mulți ani și multă-multă fericire!*

\* \* \*

Administrația, comitetul sindical și întreg colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică vin să-l feliciteze cu toată cordialitatea de ziua nașterii pe șeful DĂL **Serghei MASALĂKIN**.

*S-a mai scurs un an din viață,  
Altul îți zâmbește-n față,  
Aducându-ți spor în toate,  
Dragoste și sănătate!*

\* \* \*

Colectivul și administrația secției Basarabeasca alimentare cu energie electrică adresează felicitări lui **Vitalie BARLADEAN**, electromontor, la împlinirea frumoasei vârste de 25 de ani.

*Câți oameni ai să întâlnești în viață  
Atâtea bucurii noi îți dorim să ai în față,  
Atâtea forțe și răbdare să găsești  
la greu,  
Atâți prieteni dragi să-ți dăruiască  
Dumnezeu.*

ÎN PRIM PLAN

## Devotat profesiei rămâne

**A**cum șase ani, când Vasile Revetkii, mastru-picher al districtului nr.3, a decis să plece la odihna binemeritată, administrația secției linii Bălți a soluționat foarte simplu problema succesorului acestuia. Funcția respectivă a fost încredințată fără nici o ezitare lui Anatolie Oleinic. Toate argumentele erau în favoarea acestui specialist: competent în plan tehnic, posedă capacități de organizator, este disciplinat. Un alt moment la fel de important este și acela, că locuiește în preajma căii ferate. Timpul a demonstrat, că alegerea a fost una reușită. Sub conducerea lui Anatolie Oleinic districtul continuă să fie unul din cele mai bune în cadrul secției. Deși sectorul de linie din subordinea sa demult n-a mai fost reparat capital, se resimte lipsa acută de materiale, totuși punctajul aici corespunde totalmente cerințelor securității circulației.

— Domeniul linii n-a fost niciodată unul ușor și rezultatele depind în mare parte de dispoziția oamenilor în veste portocalii, — a explicat mastru-picher. — În acest sens eu am avut noroc, deoarece colectivul are un nucleu de cadre profesionist, pe care pot miza oricând la îndeplinirea sarcinilor de producție trasate. Împreună discutăm despre cele ce urmează să întreprindem, unde să punem accentul, ce rezerve interne să antrenăm. În condițiile existente suntem nevoiți să punem accentul în primul rând pe supravegherea permanentă a stării liniilor, astfel încât să înlăturăm defectele imediat ce sunt depistate, pe reparațiile curente. Când secția linii ne pune la dispoziție traverse, ceea ce în ultimul timp se întâmplă mai rar, le folosim la rărirea focarelor de putregai. Am acordat ajutor districtului vecin, participând la reparația capitală a unui tronson pe linia curentă Hiliuți—Catranăc.

Discutând cu Anatolie Oleinic despre



Anatolie OLEINIC,  
mastru-picher al districtului nr.3

problemele districtului simți în fiecare cuvânt al său cointeresare, dorința mare de a ameliora starea de lucruri. Și nu e de mirare. Dânsul face parte din acea categorie de oameni, pentru care obligațiile de serviciu au fost și sunt mereu pe primul loc. Se sfârșește, bunăoară, ziua de muncă, muncitorii pleacă pe la casele

lor, iar mastru-picher poate fi văzut pe linie cu șablonul în mână. Verifică, măsoară lățimea ecartamentului, își face notițe.

Dânsul, se poate spune, a moștenit calitățile sale profesionale. Bunicul său a muncit cu tirnăcopul pe linie încă în perioada antebelică. Mai apoi a preluat profesia de picher tatăl său, care a fost un exemplu pentru cei trei feciori. Dumitru, cel mai mare dintre frați, a activat o perioadă îndelungată în calitate de inginer-sef al secției linii. Următorul, Boris, a depus multe eforturi la pregătirea viitorilor specialiști pentru domeniul linii în cadrul Colegiului tehnic de transport feroviar. Mezinul Anatolie s-a angajat la calea ferată în anul 1974, la vârsta de optsprezece ani și-a început biografia de muncă la același district, până când a plecat să-și satisfacă serviciul militar. După demobilizare a revenit în colectiv. În acea perioadă funcția de mastru-picher o îndeplinea Victor Cojuhari, care l-a ajutat foarte mult să devină un bun profesionist. Și-a îmbogățit experiența de muncă în domeniul muncind în componența TCM-211 la construcția liniei de cale ferată Răuțel—Glodeni. Acolo s-a folosit tehnică modernă, din cauza reliefului complicat au existat situații neordinare, care solicitau abordări creative, ceea ce l-a călăt.

Timpul trece, punând la încercare rezistența fiecărui om. Anatolie Oleinic face față cu brio examenului vieții, rămânând devotat specialității de picher, pentru care a optat cândva.

Vladimir SEVERNII

Imagine: Iurie KOZLOV



## ■ DICȚIONAR AL FERVIARULUI

# Termeni profesionali pentru angajații stațiilor și serviciului călători

(Continuare. Începutul în nr.2 al «FM»)

Аннулирование проездного билета	— a anula un bilet de tren
Багажное отделение	— compartiment de bagaje
Бесплатный провоз багажа	— scutire de taxe pentru bagaje
Бесплатный проезд	— călătorie gratuită
Билет на свободный проезд в любом направлении	— bilet în alb (valabil pretutindeni)
Билетная касса	— ghișeu de bilete
Билетный кассир	— casier
Билетный контролер	— controlor de bilete
Билет со скидкой 50 %	— bilet cu jumătate de preț
Бронирование мест	— rezervare de locuri
Воинская касса	— ghișeu pentru militari
Выдача проездного билета	— emiterea unui bilet de călătorie
Вход на перрон (контроль билетов)	— intrare la peron (verificarea билетelor)
Дежурный по станции	— impiegat de mișcare
Договор о перевозке багажа	— contract de transport a bagajelor
Доставка билетов на дом	— livrarea билетelor la domiciliu
Железнодорожная станция	— stație feroviară

Железнодорожный вокзал	— gară feroviară
Зал ожидания	— sală de așteptare
Извещение о прибытии поезда	— anunț de sosire a unui tren
Касса брони	— ghișeu pentru locuri rezervate
Комбинированный билет прямого сообщения	— bilet direct cu călătorie combinată
Контора дежурного по станции	— birou al impiegatului de mișcare
Начальник поезда	— șef de tren
Отказаться от продолжения поездки	— a abandona (a anula un parcurs)
Пассажи́рооборот	— călători transportați
Пассажи́рское купе	— compartiment de călători
Пересадка пассажиров	— transbordarea pasagerilor, călătorilor
Поездная бригада	— personal de însoțire a trenului (echipa unui tren)
Посадка пассажиров	— imbarcarea pasagerilor, călătorilor
Предварительная регистрация багажа	— înregistrare prealabilă a bagajelor
Предварительные кассы	— ghișee prelabile

(Va urma)

## IN MEMORIAM CUVÂNT DESPRE ÎNDRUMĂTOR


**Boris RUSNAC**

19 aprilie 1933 — 23 februarie 2016

Boris Rusnac și-a început activitatea în calitate de medic-șef al Centrului de medicină preventivă de la calea ferată în anul 1980.

În calitate de organizator cu o bogată experiență de muncă, el a formulat scopurile și obiectivele reformării și dezvoltării serviciului sanitar-antiepidemic al căii ferate, a specificat principiile de bază la crearea subdiviziunilor acestuia, a asigurat pregătirea cadrelor pentru medicina feroviară atât în republică, cât și în cadrul ministerului unional al Căilor de comunicație, a intensificat procesul creării suportului științifico-practic al Centrului de medicină preventivă de la calea ferată, asigurând dezvoltarea în ritmuri înalte a bazei tehnico-materiale.

Directiile principale în activitatea lui Boris Rusnac au devenit protecția teritoriului RM contra pătrunderii și transmiterii unor boli contagioase, asigurarea bunăstării sanitar-epidemiologice la obiecte, coordonarea activității de lichidare a consecințelor situațiilor excepționale create în transportul feroviar, menținerea și dezvoltarea în continuare a sistemului de protecție a muncii feroviarilor, ameliorarea condițiilor de muncă și habituale, prevenirea bolilor profesionale, îmbunătățirea calității deservirii pasagerilor, soluționarea problemelor cu caracter ecologic la calea ferată. Odată cu preluarea de către B.Rusnac a conducerii Centrului de medicină preventivă al căii ferate s-a modificat structura organizatorică a acestuia, au fost create noi secții și laboratoare.

Gratie eforturilor acestui conducător, în premieră la calea ferată au fost create și dotate vagoane-laboratoare: bacteriologic, radiologic și sanitar. Posedind capacități organizatorice deosebite și talentul prezivizii viitorului medicinei, Boris Rusnac a elaborat încă prin anii '90 ai secolului trecut concepția și principalele aspecte ale medicinei din domeniul transportului. Era interesant și ușor să muncești alături de acest îndrumător. Or, situația presupunea și responsabilitate, competență profesională și organizare.

Caracterizându-l pe Boris Rusnac ca și om, nu pot fi trecute cu vederea farmecul său natural și inteligența, bunăvoința, responsabilitatea și atitudinea caldă față de colegi, disponibilitatea sa permanentă de a veni în ajutor în momentele grele ale vieții — pe el te puteai bizui oricând.

Pentru activitate prodigioasă Boris Rusnac s-a învrednicit de numeroase distincții guvernamentale și profesionale.

...Doar cu câteva zile înainte să moară el era încă plin de energie, la fel de sociabil, cu planuri de viitor. Păcat că îndrumătorul nostru Boris Rusnac a plecat în veșnicie atât de spontan și subit.

**Alexandru BARCARI,**  
șef al Centrului de medicină  
a muncii la IS «CFM»

## Turneu în memoria lui Nicolae Marciuc

Timpul zboară nemilos. Au trecut deja zece ani de când a plecat în lumea celor dreți Nicolae Marciuc, Feroviar de onoare, fost șef al nodului feroviar și stației Ungheni, care s-a stins din viață foarte devreme. Multe fapte bune a lăsat în urma sa acest om. De rind cu activitatea de producție el acorda multă atenție culturii fizice și sportului, la întreprinderi și la nodul feroviar erau organizate în mod regulat competiții sportive, au fost create echipe «Locomotiva» de fotbal, basket, volei, tenis de masă. Voi aminti cu plăcere, că în perioada sa de șefie echipa de volei «Locomotiva» de la Ungheni a câștigat medalia de argint la Campionatul Republicii Moldova și a apărut onoarea țării la jocurile din cadrul Cupei Campionilor Europeni.

În memoria acestuia minunat conducător la stația Ungheni se organizează în fiecare an turnee la tenis de masă. N-a devenit excepție nici anul curent. La competițiile tradiționale au participat 25 de sportivi. La începutul evenimentului participanții au vizitat mormântul lui Nicolae Marciuc, unde au depus o coroană de flori din numele întregului colectiv, pe care l-a condus mulți ani la rând. Cuvinte de bine în memoria sa au rostit șeful nodului feroviar Andrei Semeniuc, șeful stației Serghei Dimitrachi, șeful-adjunct al stației Valeriu Balițki, revizorul Vasile Coval-



ciuc, maestrul superior STV Andrei Farfaniuc și președinta comitetului sindical de la stație Galina Sârghi.

Ulterior în sala de sport a depoului locomotive de rulaj de la stația Ungheni au demarat competițiile, care s-au încheiat cu următoarele rezultate: **locul întâi** a revenit lui Elisei Șuparski, sudor la STV, **locul doi** — lui Tudor Stognii, inginer-șef al stației, iar pe **locul trei** s-a situat Serghei Starciuc, lăcătuș STV.

La sfârșit a avut loc premiera învingătorilor. Președinta comitetului sindical Galina Sârghi a înmănat sportivilor distincțiile binemeritate, le-a dorit tuturor participanților succese atât în domeniul sportului, cât și în activitatea de muncă.

**Valeriu ALEXANDROV,**  
arbitru principal al competiției

### ÎN IMAGINI:

1. Participanții turneului au vizitat mormântul lui Nicolae Marciuc
2. Învingătorii turneului. La dreapta — Galina Sârghi, președintă a comitetului sindical

Imagini: Alexandru LINNIC

