

FEROVIARII MOLDOVEI



N 7-8 (5877-78) 7 aprilie 2016

Ziarul apare
din 1 mai 1941

SECURITATEA ÎN PRODUCȚIE

Toți sunt egali în fața legii

Unul din principiile de bază în transportul feroviar este crearea condițiilor de muncă de maximă siguranță pentru fiecare angajat. Activând la Calea Ferată a Moldovei cu un proces de producție atât de multifuncțional, serviciul securitatea și sănătatea în muncă își vede menirea în reducerea traumatismului, a situațiilor ce pot crea accidente, precum și în reacționarea promptă la cazurile ieșite din comun și cele sanitar-habituale.

Tot ce ține de chestiunile, care presupun acțiuni de protecție în activitatea de muncă a angajaților CFM, se află în vizorul directorului general al IS "Calea Ferată din Moldova", Iurii TOPALA. Administrația magistralei supraveghează cu strictețe îndeplinirea prevederilor normative ale Legii RM privind protecția sănătății și securitatea muncii nr. 186-XVI din 10 iulie 2008.



Dumitru Durnescu, șef al serviciului securitatea și sănătatea în muncă de la CFM, înmânează directorului general al IS "Calea Ferată din Moldova", Iurii Topala, Certificatul respectiv

În luna martie curent serviciul securitatea și sănătatea în muncă al CFM a organizat cursuri de studiere a celor mai actuale subiecte din acest domeniu, reesind din cerința de a organiza o dată la trei ani instruirea tuturor conducătorilor IS "Calea Ferată din Moldova" și a adjunctilor acestora, a personalului de conducere de la nodurile feroviare ale Magistralei moldovenești. Cursurile au avut loc la Centrul de instruire acreditat pe lângă Ministerul Educației din RM.

La data de 1 aprilie 2016 Dumitru Durnescu, șef al serviciului securitatea și sănătatea în muncă de la CFM, a înmănat certificatele respective cadrelor din veriga superioară de conducere a IS "Calea Ferată din Moldova" în frunte cu directorul general Iurii Topala, care au urmat aceste cursuri.

Certificate similare au primit și conducătorii nodurilor feroviare Chișinău, Ungheni și Bender.

La Calea Ferată a Moldovei se organizează anual o suită de acțiuni, menite să îmbunătățească condițiile de muncă și siguranța a acestora. Ele acoperă diferite aspecte. Este vorba de protecția juridică și organizatorică a muncii; acțiuni în cadrul gospodăriilor serviciilor, filialelor structurale; acțiuni cu caracter sanitar-igienic, curativ-profilactic și curativ de recuperare; instruirea feroviarilor, implementarea experienței avansate la protecția muncii; suportul informațional al protecției muncii.

Caracterul multilateral al acțiunilor de prevenire contribuie la diminuarea traumatismului de muncă și a morbidității profesionale, precum și la crearea unor condiții de muncă, care protejează viața și sănătatea angajaților CFM în procesul activității lor de muncă.

Irina KRAEVSKAIA

Imagine: Iurie KOZLOV

■ EVENIMENTE ȘI FAPTE

Kazahstanul e gata să colaboreze cu CFM

Administrația IS "Calea Ferată din Moldova" a participat recent la o întâlnire oficială cu delegația societății "TD PROM-MASHKOMPLEKT LLP" din Kazahstan. Cele două părți au pus în discuție subiecte de importanță substanțială pentru progresul CFM. Atragerea investițiilor în dezvoltarea Căii Ferate din Moldova, redirecționarea traficului marfar care să tranziteze Republica Moldova, posibilitățile de colaborare constituie doar câteva dintre principalele teme.

Pe lângă toate acestea, reprezentanții kazahi au făcut o prezentare minucioasă a produselor proprii, precum și a serviciilor pe care le prestează. Membrii societății în cauză și-au manifestat interesul de a participa în programul finanțat de Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, prin implicarea în executarea lucrărilor privind modernizarea infrastructurii feroviare din Republica Moldova.

Amintim că, grație unui acord stabilit cu Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, IS "Calea Ferată din Moldova" va primi un împrumut considerabil. Prima tranșă va fi destinată procurării de locomotive noi, iar cea de-a doua va fi direcționată pentru proiectarea și reparația infrastructurii.

CFM la întrevvedere cu oamenii de afaceri din Polonia

Administrația IS "Calea Ferată din Moldova" a participat recent în cadrul unei întruniri a oamenilor de afaceri din Polonia și Republica Moldova. Evenimentul a avut loc în incinta Academiei de științe a Moldovei, sub egida Camerei de comerț și industrie. În deschiderea ședinței, președintele Agenției poloneze pentru informare și investiții străine (PaliZ), Slawomir Majman, a prezentat delegația poloneză și a dat citire unui mesaj de salut pentru participanții mesei rotunde.

Scopul general al evenimentului organizat de CCI este stabilirea relațiilor dintre mediul de afaceri moldovenesc și cel polonez.

Cu prilejul acestui eveniment, reprezentantul uneia dintre principalele companii poloneze de producție a garniturilor de tren, a vagoanelor, locomotivelor și tramvaielor a efectuat o vizită de lucru la IS "Calea Ferată din Moldova". Acesta s-a întâlnit cu directorul general al CFM, Iurii TOPALA, precum și cu vicedirectorul general, responsabil de activitate comercială, Grigore Condurache. Pawel Hardy a făcut o prezentare amănunțită a produselor fabricate de PE-SABYdgoszcz, manifestându-și deschiderea spre o colaborare durabilă dintre societatea pe care o reprezintă și CFM.

În baza materialelor
serviciului de presă al IS «CFM»

■ ȘTIRI DE LA CFR

Modernizare la CFR Călători

Patru au fost deja recondiționate și circulă pe linia spre Constanța. Au interior nou, sistem de climatizare și supraveghere video, scrie DIGI24.

O frumoasă zi de primăvară le-a adus o surpriză zecilor de călători care s-au îmbarcat de dimineață în trenul spre Constanța. CFR Călători a pus în circulație primele vagoane modernizate după cinci ani de pauză.

Întregul interior a fost schimbat, are sistem de informare a călătorilor și aer condiționat. 1,4 milioane de lei costă recondiționarea unui singur vagon. Iar CFR Călători își propune să pună în circulație 30 de astfel de vagoane până la finele anului.

Iosif Szentes, director general al CFR Călători: "Avem nevoie de 35 milioane de lei pentru vagoanele de clasa a doua, 25 de vagoane, și 7 milioane pentru vagoane de clasa întâia. Avem aprobate sume pentru 14 vagoane, urmând să suplimentăm".

Vagoane modernizate vor circula din capitală spre Craiova, Buzău, Brașov și Constanța. În plus, șefii de la CFR Călători vor să crească confortul, tot în acest an, și în alte 15 vagoane capabile să circule cu 200 de kilometri la oră. Investiția ajunge la 7,5 milioane de lei.

Cum locomotivele și vagoanele companiei de stat au o vechime cuprinsă între

25 și 40 de ani, șefii CFR Călători speră ca în vară să dea drumul și licitației pentru a cumpăra 83 de trenuri electrice și 27 de autotrenoare noi. Jumătate din banii necesari, aproape 270 milioane de euro, ar putea veni de la Bruxelles.

Iosif Szentes, director general al CFR Călători: "10 % poate reușim să asigurăm din economiile noastre la CFR Călători. Pentru diferența de 40 % trebuie o schemă de ajutor de stat".

Pentru ca trenurile să prindă viteză este nevoie însă de repararea șinei.

Dan Costescu, ministrul Transporturilor: "Pentru reparații capitale au fost planificate la calea ferată undeva la 150 de milioane de lei. Este de 10 ori mai mult decât în exercițiul bugetar anterior.



CFR Călători vrea să modernizeze, anul acesta, 30 de vagoane din cele aproape o mie aflate în circulație.



Dle Fiodor Negru, e pe sfârșite prima lună de la desemnarea dumneavoastră în fruntea nodului feroviar al capitalei. Care sunt primele impresii?

— O lună de muncă la nodul feroviar Chișinău este prea puțin pentru a cunoaște toate problemele întreprinderii, dar suficient pentru a stabili scopurile și sarcinile de bază. Important e, că la toate filialele există echipe de profesioniști, care vor pune umărul la atingerea scopurilor trasate și la realizarea pe etape a planurilor. Șeful nodului feroviar este reprezentantul în teritoriu al directorului general al IS "Calea Ferată din Moldova". Misiunea sa principală este de a conduce și coordona activitatea subdiviziunilor, a transmite sarcinile stabilite de administrație către colectivele de muncă, a supraveghea eficiența utilizării mijloacelor.

Gara feroviară a capitalei constituie cartea de vizită a orașului și a Republicii Moldova, fiind și una din subdiviziunile principale ale nodului feroviar Chișinău. Cum apreciați activitatea colectivului de aici?

— Gara feroviară Chișinău este o poartă a capitalei. Aspectul ei exterior, dar și interiorul edificiului este o îmbinare reușită a stilurilor arhitectonice ale unor epoci istorice diferite. Clădirea impresionează emotiv oaspeții Republicii Moldova, dar și

■ DESEMNARE ÎN FUNCȚIE: PRIMUL INTERVIU



intârzieri, cauzele lor sunt de natură obiectivă: reținerile pentru control la stațiile de frontieră. Sosirea trenurilor în stație la ora stabilită constituie dovada nivelului foarte înalt de organizare a muncii întregului colectiv al IS "Calea Ferată din Moldova", iar pentru colectivul stației — imaginea sa.

"Citius, Altius, Fortius" — această deviză olimpică poate fi aplicată nu doar în domeniul sportului, ci și în activitatea noastră. Se poate afirma cu certitudine, că ea a devenit deja deviza depoului de locomotive Chișinău. Nu e secret, că locomotivele noastre s-au învechit în aspect tehnic, dar și moral. Am avut ocazia să discut cu mecanicii, să fiu prezent la procesul de deplasare a locomotivelor. M-a impresionat nu doar sacrificiul oamenilor, ci și grija lor față de această tehnică. Este dovada devotamentului profesiei de feroviar. Sper și sunt sigur, că în anul 2016 vom continua munca de realizare a proiectelor investiționale, finanțate de Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) și Banca Europeană de Investiții (BEI), care va permite achiziționarea locomotivelor noi. E îmbucurător, că acestea au o capacitate dublă față de locomotivele vechi. Grație parametrilor tehnici moderni ai noilor locomotive va crește randamentul, calitatea, dar mai ales volumul traficului. La fel de important este și gradul spirit de confort

E necesar a utiliza un alt stil de gestionare a subdiviziunilor

bucură pasagerii CFM prin confort impecabil, la standarde europene. Colectivul gării asigură deservirea calitativă și operativă a pasagerilor, crează pentru ei condiții confortabile. La gara Chișinău sunt depuse eforturi permanente pentru diminuarea consumurilor de exploatare, îmbunătățirea indicatorilor economico-financiarilor. Administrația gării a analizat starea de lucruri, a evaluat gradul de ocupare a fiecărui angajat și grație comasării obligațiilor de serviciu o parte din angajați a trecut la regimul de muncă de opt ore pe zi. Drept urmare, perioada de muncă a fost prescurtată, fără a periclita îndeplinirea sarcinilor puse în fața colectivului.

Cumpărându-și bilet la ghișeele gării, pasagerii merg la îmbarcare. Lângă fiecare vagon ei sunt întâmpinați amabil și ospitalier de însoțitorii de vagon din cadrul Direcției deservire a călătorilor. DDC reprezintă una din cele mai mari întreprinderi ale nodului feroviar. Colectivul asigură cu succes calitatea deservirii pasagerilor.

Cât privește traficul local de persoane, la acest capitol Calea Ferată a Moldovei are probleme. Ele țin, desigur, de menținerea materialului rulant în stare de funcționare, de nivelul scăzut al fluxului de călători. Plus la aceasta lipsa suportului din partea statului. În practica internațională transportul de călători este subvenționat de stat. Și nu e întâmplător: doar transportul feroviar face parte din categoria tipurilor de transport ecologice și economice.

După ce pasagerul a procurat bilet, și-a ocupat locul în vagonul confortabil, acesta pornește la drum. Care este, în opinia dumneavoastră, aportul altor filiale ale nodului feroviar?

— Un segment al traseului principal de cale ferată, care unește Republica Moldova cu statele vecine România și Ucraina, dar și cu Rusia, Belarus, Polonia, se află în grija secției liniei Chișinău. Colectivul specialiștilor de aici îndeplinesc cu succes lucrările de sporire a securității circulației trenurilor. Deși se confruntă cu probleme, picherii asigură circulația continuă și fără pericole a trenurilor la viteza stabilită. Ei muncesc permanent la ameliorarea stării tehnice a liniilor, majorarea vitezei me-

Importanța nodului feroviar Chișinău pentru sistemul de transport din țara noastră nu poate fi subestimată. El este cel mai mare la CFM după numărul filialelor și angajaților. Din componența acestui nod feroviar fac parte 17 subdiviziuni, colectivele cărora asigură prin eforturile depuse securitatea circulației trenurilor, integritatea încărcăturilor și cultura deservirii pasagerilor.

În momentul desemnării lui Fiodor NEGRU în funcția de șef al nodului feroviar Chișinău, Iurii TOPALA, director general al IS "Calea Ferată din Moldova" i-a dorit succes în noul domeniu profesional, a subliniat necesitatea creșterii intensității procesului general de conducere și a sporirii eficienței activității tuturor filialelor nodului feroviar din capitală.

Corespondentul nostru s-a întâlnit cu șeful nodului feroviar Chișinău Fiodor Negru și a aflat primele sale impresii după ce a făcut cunoștință cu această subdiviziune principală a IS "Calea Ferată din Moldova".

dii de circulație a trenurilor, micșorarea sectoarelor cu limită de viteză, precum și asupra reducerii numărului traverselor uzate. Specialiștii secției liniei nr.1 reușesc să asigure securitatea circulației trenurilor pe tot sectorul din subordine.

La reparația calitativă și operativă a vagoanelor de călători muncește cu succes colectivul remizei vagoane de pasageri Chișinău. Toate eforturile depuse au drept scop păstrarea și menținerea în stare bună a materialului rulant de pasageri. Deși la unele sectoare au existat probleme mari din cauza deficitului de lăcătuși-asamblori. În anumite momente situația devenea una critică. Or, trebuie să fim stăpâni pe ea. Se știe, că salariile mici nu permit deocamdată schimbarea spre bine a situației la acest capitol, astfel încât la întreprindere să vină tineri, care să preia experiența generațiilor cu vechime mare de muncă.

Ceea ce-și propune remiza vagoane nr.1

este de a continua reparația capitală cu refacere a vagoanelor de pasageri cu compartimente pentru prelungirea cu 15 ani a termenului de exploatare. Aceasta presupune organizarea procesului permanent de renovare a vagoanelor, ceea ce va permite, la rândul său, asigurarea desfășurării neîntrerupte a traficului de călători. Ba mai mult: organizarea și implementarea reparației capitale cu refacere a vagoanelor de pasageri cu tichet.

De munca ritmică și bine organizată la nivel profesional a colectivului stației Chișinău depinde securitatea circulației trenurilor de marfă și călători. Mișcăriștii din capitală se străduie permanent să îmbunătățească calitatea și să sporească volumul serviciilor oferite. Grație muncii lor astăzi clientela și pasagerii noștri își pot verifica ceasurile. Desigur, unii sceptici ar putea să mă contrazică. Dar vreau să reiterez, că dacă se mai întâmplă unele

la dirijarea acestor mijloace de transport. Diminuând cheltuielile financiare de transportare, vom obține majorarea veniturilor întreprinderii.

Securitatea circulației trenurilor de marfă și călători ar fi imposibilă fără buna funcționare a mijloacelor de semnalizare și comunicații, de alimentare cu energie electrică. Luptă pentru ea prin muncă înalt calificată și eforturi maxime colectivele secțiilor nr.1 semnalizare și comunicații, alimentare cu energie electrică.

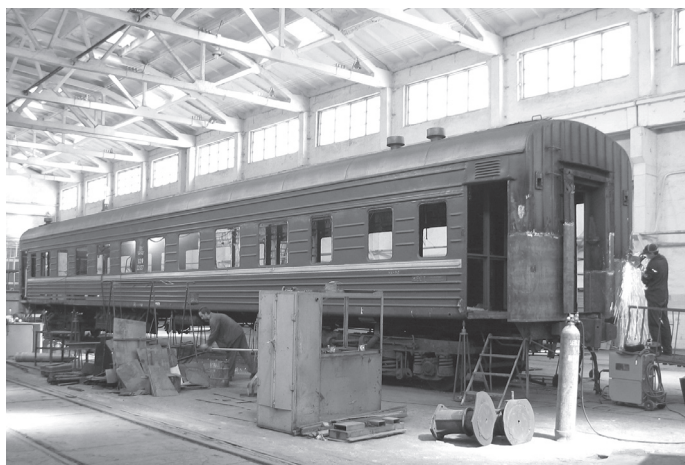
N-ar fi corect să trecem cu vederea asemenea subdiviziuni, precum policlinica, Spitalul clinic central și Centrul de recuperare, care au grijă de sănătatea feroviarilor. Grație cunoștințelor, deprinderilor și ridicării permanente a nivelului de calificare al angajaților, instituțiile medicale luptă cu afecțiunile angajaților căii ferate, contribuind astfel la asigurarea securității circulației la IS "Calea Ferată din Moldova".

În opinia dumneavoastră, dle Negru, ce schimbări ar fi bine să suporte stilul de muncă al filialelor nodului feroviar din capitală?

— Referitor la activitatea șefului nodului feroviar Chișinău, vreau să menționez, că prioritățile mele în această funcție sunt asigurarea securității circulației trenurilor de marfă și călători, creșterea randamentului muncii tuturor subdiviziunilor structurale ale nodului feroviar, optimizarea consumurilor de exploatare, îmbunătățirea calității serviciilor oferite în domeniul traficului de marfă și pasageri. Consider că șefii filialelor nodului feroviar trebuie să schimbe atitudinea față de gestionarea patrimoniului și resurselor umane, formată în ultimii ani, mizând pe interacțiunea eficientă a tuturor structurilor nodului feroviar Chișinău și IS "Calea Ferată din Moldova" în ansamblu. În prim plan trebuie să se aplece chestiunile ce țin de economisirea drastică a mijloacelor și încetățenirea unui nivel înalt al disciplinei în colectivele de muncă.

Vreau să reiterez, că voi face tot posibilul ca fiecare din angajații nodului feroviar al capitalei să fie mândru de apartenența sa la minunata profesie de feroviar.

A dialogat
Liliana NICHIFOROV



O secvență de la remiza vagoane nr.1



O secție a depoului de locomotive nr.1

Imagini: Iurie KOZLOV



PROGRAM AL ECONOMISIRII ÎN GOSPODĂRIA LINII DIN NORDUL CĂII FERATE

Continuă căutarea rezervelor

Recent am avut o deplasare de serviciu la nodul feroviar Ocnîța și am profitat de ocazie ca să vizitez atelierele mecanice ale secției linii din localitate. Interesul față de ele nu este întâmplător. Aici muncesc specialiști cu experiență, capabili să găsească rezerve accesibile de economisire chiar și în situația economico-financiară actuală deloc simplă. Ei au cu adevărat miini de aur, confecționând fel de fel de instrumente pentru picherii tuturor districtelor — de la Sofia, Vâlcineț până la Lipcani. Muncitorii de acolo repară tehnica cu motor, roțile maderoanelor, cu ajutorul strungurilor vechi, dar care continuă să funcționeze bine, confecționează șuruburi și piulițe.

Vreau să mă refer în special la operațiunea de încărcare prin sudare a inimilor de macaz, supuse deteriorărilor și uzurii din diverse cauze ce țin de exploatare. Anterior s-a încercat executarea ei la atelierele mecanice de la sediul central. În ultimul timp lucrările au loc în condiții de campanie, direct în zonele cu macazuri ale stației. Aceasta permite excluderea cheltuielilor legate de sustragere și transportare.

Încărcarea prin sudare este efectuată prin metoda arcului electric. Cu ajutorul ei este permisă restaurarea inimilor de macaz, a căror uzură verticală la exploatarea pe traseele principale nu depășește 6 mm, iar pe liniile de recepționare-expediere — până la 8 mm. Operațiunea fiind efectuată, are loc șlefuirea migăloasă a inimii de macaz. Restaurarea prin această metodă are un efect eco-

nom ic destul de bun. O inimă de macaz nouă costă în prezent 50-65 mii lei, pe cind consumurile de restaurare constituie circa 1-1,5 mii lei. Din cauza devalorizării în continuare a valutei naționale prețul acestei piese de macaz ar putea să crească, ceea ce face și mai binevenite eforturile depuse de specialiști.

Responsabilii de la atelierele mecanice chibzuiesc cum să folosească și altă rezervă importantă de economisire. Problema constă în aceea, că în procesul de exploatare pe linie (tasarea balastului sub traverse, executarea altor lucrări urgente de mentinere a liniei în stare sigură de funcționare) din cauza vibrației sporite deseori se defectează motoarele electrice ale târnăcoapelor, sfredelelor electrice, altor instrumente de acest fel. Conform contractului, ele sînt reparate la depoul de locomotive Chișinău.

Necesitatea de schimbare a motoarelor electrice este mare. Doar în cazul târnăcoapelor ea atinge anual 40-50 unități. Astfel cheltuielile de reparație sînt foarte mari, plus cele de transport. Deseori lasă de dorit și durata reparației, deoarece în virtutea specificului muncii picherilor și a responsabilității oamenilor în veste portocalii, instrumentele trebuie să fie mereu la îndemână. Din acest punct de vedere este mai rațional a organiza reparația pe loc, cu atât mai mult că în secția linii Ocnîța există tradiții în domeniul respectiv. Încă prin anii '70 ai secolului trecut în baza atelierelor mecanice a activat un sector, unde erau reparate motoarele electrice pentru toate secțiile linii ale Căii ferate Odesa—Chișinău de atunci. De acea perioadă amintesc locurile de muncă bine dotate, care s-au păstrat într-o încăpere separată. Acum doi ani specialiștii întreprinderii au încercat să organizeze acolo rebobinarea motoarelor electrice. Opera-

țiunea nu e deloc una simplă. Minuirea firului subțire de cupru cu diametrul de circa 0,6-0,8 mm e destul de grea. Pentru a evita greșelile, a asigura izolarea calitativă contra umezelii și prafului sînt necesare multă acuratețe și atenție. Cea mai mică deviere de la normă poate provoca înrăutățirea caracteristicilor de exploatare ale motorului electric reparat. Experiența și calificarea necesară sînt indispensabile. La sector a fost angajat un specialist cu deprinderile respective. Dar peste puțin timp el s-a condat, din păcate.

Așa dar, locurile de muncă la sectorul reparație a motoarelor electrice continuă să fie vacante. Doar rareori la una din mașinile-unelte de rebobinare se așează electricianul Serghei Iazarinski, angajat de curând în atelierele mecanice. Funcțiile sale de serviciu sînt altele, dar uneori le propune picherilor ajutorul său în cazuri excepționale. Îi reușește destul de bine. Discutând cu el, am constatat, că specialistul s-ar implica mai activ în procesul de reparație a motoarelor electrice, dacă ar fi motivat financiar pentru muncă suplimentară. Probabil, ar fi bine să se cântărească toate plusurile și minusurile și să se ia o decizie în acest sens. A economisi mijloacele bugetului feroviar înseamnă a da dovadă de spirit întreprinzător și atitudine de gospodar la orice pas.

ÎN IMAGINI:

1. Electricianul Serghei Iazarinski demonstrează operațiunea de rebobinare a motorului electric
2. Secția linii Ocnîța. Aici tehnica de îngrijire a liniei întotdeauna e gata de funcționare

Imagini: Iurie KOZLOV



Verificarea regulată a liniilor de cale ferată garantează cel mai bine circulația sigură pe ele a trenurilor. Picherii de la magistrala noastră conștientizează bine acest adevăr. Pe sectorul din subordinea secției linii Ocnîța a demarat la mijlocul lunii martie în mod planificat revizia de primăvară cu comisia a gospodăriei linii.

Participând la activitatea comisiei create în acest scop, conducătorii și specialiștii întreprinderii se deplasează la districte. Acolo li se alătură maistrul-picheri, brigadierii, operatorii cărucioarelor defectoscopice. Startul acestei acțiuni importante a fost dat pe sectorul Lipcani, cel mai îndepărtat, unde oamenii se deplasează de la Ocnîța cu motrișa nodului feroviar.

Verificarea profesională nemijlocit la fața locului va permite obținerea unor informații obiective complexe despre starea liniilor, terasamentului, dispozitivelor de linie, construcțiilor auxiliare după exploatarea în condiții de iarnă, despre devierile de la normativele în vigoare. Datele colectate fiind generalizate, se vor stabili volumul și termenul executării lucrărilor de reparație a liniilor în sezonul actual, necesitatea reală de materiale.

Practica demonstrează, că devierile pot viza diferite aspecte. De exemplu, numărul elementelor uzate ale suprastructurii liniei pe un kilometru de linie (șine și

Evaluarea trebuie să fie complexă și veridică

traverse), al devierilor parametrilor nominali ai rosturilor de dilatație la joante, precum și a locurilor ce necesită îndreptare ori completare a prisme de balast, starea indicatorilor hectometrici și kilometrici, a indicatoarelor de semnalizare etc.

Are loc marcarea traverselor de lemn, ce urmează a fi trecute la rebut. Gradul masiv de uzură a acestora din cauza termenului exagerat de exploatare permite a face deja astăzi o concluzie tristă: gospodăria linii continuă să se afle într-o stare extrem de complicată. În condițiile deficitului acut de traverse noi din beton armat deseori se recurge la acțiuni extreme, precum micșorarea diagramei liniilor de stație.

Materialele la mână a doua obținute în acest mod, care pot fi folosite în continuare, permit răirea întrucâtva a focarelor de putregai pe liniile principale.

În pofida dificultăților ce țin de aprovizionarea tehnico-materială, colectivul secției linii de la nordul republicii se străduie să folosească toate rezervele accesibile pentru asigurarea securității circulației. În

lunile ianuarie și februarie curent punctajul a constituit în ansamblu la întreprindere respectiv 26 și 73 unități, planul fiind 130. Rezultatul este unul bun. În frunte se află districtele conduse de maistrul-picheri Nicolae Cucer, Alexandru Iusip, Vasile Bejenari, Alexandru Nihtii, Anatolie Condriuc, Vitalie Lesnic. Un volum mare de lucrări îndeplinesc picherii districtelor antrenate în zona stației nodului feroviar.

Revizia de primăvară cu comisia a gospodăriei linii pe sectorul de nord al magistralei va continua până la data de 30 aprilie curent.

* * *

In prezent la toate districtele fără excepție ale secției linii Bălți gospodăria linii este supusă reviziei de primăvară cu comisia. Pe sectorul, care se întinde de la Mateuți până la Fălești și halta Buciumeni, se deplasează membrii comisiei, din care fac parte șeful întreprinderii Alexei Cruglii, adjunctul, responsabil de exploatare Gheorghe Rusu și inginerul-șef Alex-

andru Prusov. La fața locului li se alătură maistrul-picheri.

Sînt verificate, completându-se actele necesare, nu doar elementele suprastructurii liniei, ci și construcțiile auxiliare, terasamentul, indicatoarele etc.

Analiza obiectivă și complexă a informațiilor adunate va permite stabilirea zonelor de muncă pe parcursul sezonului următor, calcularea volumului de materiale necesare pentru asigurarea în continuare a securității circulației.

Spre regret, din cauza deficitului acut de traverse noi și traverse la mână a doua, deja de mult timp rămâne conservată ramificația de cale ferată de la Răuțel până la stația Glodeni.

În primele trei luni ale anului curent punctajul mediu în secție a constituit 38-85 unități, planul fiind 110 unități. Este meritul colectivului tuturor districtelor și sectoarelor. Or, în pofida dificultăților, indicatorul de plan este îndeplinit.

Din secțiile linii Bălți și Ocnîța — Vladimir DOBREANSCHI



■ SERVICIILE CFM: PROBLEME, OBIECTIVE, PERSPECTIVE

Miscăristii vor face față angajamentelor asumate

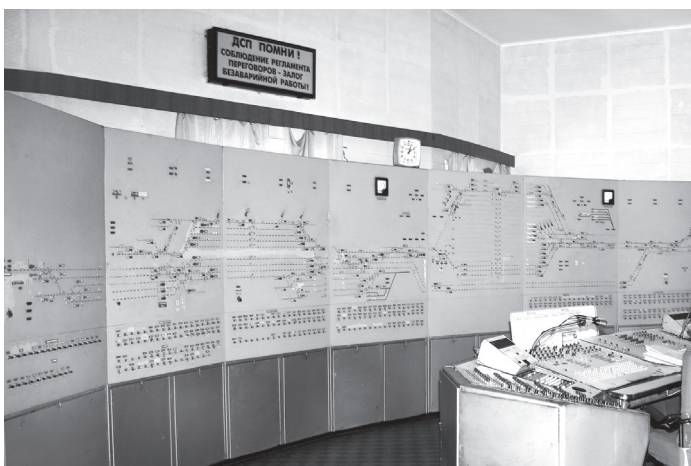
Continuând publicarea materialelor la această rubrică, nu poate fi trecut cu vederea serviciul mișcare — unul din cele mai principale la CFM. Or, stațiile feroviare ale Magistralei moldovenești se află pe prima linie a procesului de trafic. Activitatea colectivelor serviciului mișcare, problemele, cu care se confruntă specialiștii de aici, realizarea sarcinilor trasate — toate acestea au constituit subiectul discuției corespondentului nostru cu Igor MUNTEANU, șef al serviciului mișcare al IS "Calea Ferată din Moldova".

Dle Munteanu, ne aflăm deja la jumătatea celei de-a doua luni de primăvară și odată cu sosirea acestui anotimp apar noi cerințe față de procesul de trafic. Ce lucrări desfășoară în perioada dată subdiviziunile din cadrul serviciului?

— La fel ca și în ceilalți ani, colectivele tuturor celor șapte stații ale nodurilor feroviare de la magistrală demarează fără întârziere și desfășoară activ pregătirea întreprinderilor pentru activitatea în perioada de primăvară-vară. Astfel, bunăoară, la stațiile nodurilor feroviare și cele liniare mișcăriștii efectuează lucrări sanitare, fac curat pe liniile din stații și teritoriile adiacente, adunând iarba, frunzele și ra-

nua până la data de 1 mai. La stația Ocnița se întreprind acțiuni pentru a obține permisiunea Inspectoratului Ecologic de a tăia trei copaci putrezi (plopi), care pun în pericol securitatea circulației trenurilor. Se preconizează încheierea în primăvara curentă a reparației clădirii postului 4 din zona de intrare cu macazuri a stației, precum și construcția unui WC pentru feroviar în zona de intrare cu macazuri. Odată cu sosirea primăverii la stația Bender și stațiile liniare se preconizează verificarea stării tehnice a inventarului de strictă evidență și ajustarea acestuia la cerințe. Cât privește securitatea antiincendiară, se va acorda atenție deosebită emiterii și studierii dispozițiilor, instrucțiilor privind asigurarea securității antiincendiară a edificiilor; existenței planurilor de evacuare a oamenilor și întreținerii liniilor de evacuare; în conformitate cu prevederile, se va verifica suplimentar prezența și funcționalitatea sistemelor de semnalizare în caz de incendiu la edificiile stației. La Ungheni, odată cu încheierea sezonului de încălzire se planifică demararea reparației sistemelor termice și a reparației curente; pregătirea mijloacelor de transport auto pentru revizia tehnică, transferarea acestora la normele de vară privind consumul de combustibil și lubrifianți; organizarea reviziei tehnice periodice a tuturor edificiilor, pregătirea pentru reparațiile curente; elaborarea acțiunilor de pregătire către traficul estival de călători. La stația Giurgiu-

lesti se planifică a încheierea orarului circulației trenurilor, viteza tehnică și de sector, circuitul vagoanelor, randamentul vagonului, tonajul mediu al garniturii de tren. Toate acestea se evaluează comparativ cu perioada similară a anului trecut. Astfel, bunăoară, planul privind randamentul vagonului a fost îndeplinit cu 125,5 procente, comparativ cu anul trecut — cu 102 procente; tonajul mediu al vagonului — cu 105,6%, comparativ cu 2015 — cu 100%; circuitul diurn al vagonului față de anul trecut a constituit 116,5 procente. Analizând acești indicatori zilnici medii, se poate constata, că toți participanții la procesul de trafic organizează munca la un nivel înalt, indiferent de mărimea volumului de transportare. Ceea ce nu se poate spune despre prima parte, care ține de venituri. Aici, din păcate, indicatorii sunt mult mai mici decât s-a planificat, cu atât mai mult față de nivelul anului trecut. De aceea e necesară o concentrare mai mare pe problema atragerii fluxurilor de încărcături, și nu doar din partea serviciului mișcare și a con-



Panoul central de comandă al stației Chișinău



Secția transbordare a vagoanelor Ungheni

ducătorilor stațiilor, ci și din partea tuturor serviciilor implicate. Au îndeplinit planul de încărcare stațiile Giurgiu-lești, Chișinău, Bălți-oraș, Ghindești și alte câteva. Planurile la descărcare au fost realizate de colectivele stațiilor Vălcineț — cu 130,3%, Bălți-oraș — cu 137,9%, Strășeni — cu 105%, Revaca — cu 127,6%, Bender — cu 172,4%, largara — cu 224,1%.

— Pe parcursul ultimilor ani, din cauza scăderii substanțiale a volumului de trafic, stațiile feroviare, la fel ca și calea ferată în ansamblu, s-au pomenit în condiții economico-financiare complicate. În scopul soluționării problemelor apărute serviciul mișcare și filialele sale au elaborat o serie de acțiuni pe câteva direcții principale: ajustarea personalului și cheltuielilor la volumul de muncă concret efectuat; diminuarea consumurilor de exploatare din contul sporirii eficienței utilizării locomotivelor de manevră, conservării stațiilor nesolicitate, economisirii resurselor energetice etc.; disponibilizarea convențională a salariaților prin oferirea concediilor fără plată. Grație îndeplinirii acțiunilor de reducere a consumurilor de exploatare serviciul mișcare a obținut rezultate bune la capitolul economisire. Anul trecut cheltuielile de exploatare s-au diminuat cu 9 la sută, economisindu-se 12 630,3 mii lei. Din fondul de salarizare s-au economisit 1604,8 mii lei, ori 2,4 la sută, la consumul de materiale — 1144,4 mii lei ori 41,7 la sută, la consu-

Care sunt stațiile Magistralei moldovenești cu cele mai bune rezultate la volumul de încărcare-descărcare, la organizarea colaborării rodnice cu clientela?

— Activitatea serviciului mișcare constă din mai mulți factori. Examinată în detalii, ei demonstrează calitatea lucrărilor efectuate. Pentru o evaluare obiectivă toți indicatorii trebuie divizați în două părți. Prima ține de venituri: încărcare, descărcare, recepționarea și predarea vagoanelor încărcate, circuitul de marfă. Cea de-a doua este partea organizatorică. Ea include res-

Colectivul serviciului mișcare își îndeplinește angajamentele asumate, grație respectării cu strictețe a instrucțiilor, dispozițiilor privind exploatarea vagoanelor de marfă și călători, îngrijirii tehnice la nivel înalt, implementării experienței avansate de îngrijire tehnică a vagoanelor

pectarea orarului circulației trenurilor, viteza tehnică și de sector, circuitul vagoanelor, randamentul vagonului, tonajul mediu al garniturii de tren. Toate acestea se evaluează comparativ cu perioada similară a anului trecut. Astfel, bunăoară, planul privind randamentul vagonului a fost îndeplinit cu 125,5 procente, comparativ cu anul trecut — cu 102 procente; tonajul mediu al vagonului — cu 105,6%, comparativ cu 2015 — cu 100%; circuitul diurn al vagonului față de anul trecut a constituit 116,5 procente. Analizând acești indicatori zilnici medii, se poate constata, că toți participanții la procesul de trafic organizează munca la un nivel înalt, indiferent de mărimea volumului de transportare. Ceea ce nu se poate spune despre prima parte, care ține de venituri. Aici, din păcate, indicatorii sunt mult mai mici decât s-a planificat, cu atât mai mult față de nivelul anului trecut. De aceea e necesară o concentrare mai mare pe problema atragerii fluxurilor de încărcături, și nu doar din partea serviciului mișcare și a con-

Ce se întreprinde pentru reducerea consumurilor de exploatare?

— Reșind din volumul de transportare pe calea ferată preconizat în momentul de față, stabilit conform datelor statistice ale Asociației Internaționale a căilor ferate, în Europa de Sud-Est între ecartamentele de 1520 și 1435 mm în cadrul schimbului informațional al AITF, dezvoltarea transportului de marfă și călători nu doar trebuie să se îmbunătățească, ci și ar putea fi propuse volume de trafic atractive în sens economic. Deși în prezent există dificultăți în asigurarea procesului de producție, vreau să menționez, că ceea ce va ajuta colectivelor serviciului mișcare să facă față angajamentelor asumate este respectarea cu strictețe a instrucțiilor, dispozițiilor privind exploatarea vagoanelor de marfă și călători, asigurarea securității circulației trenurilor, evaluarea concepției, îngrijirea tehnică la nivel înalt, implementarea experienței avansate de îngrijire tehnică a vagoanelor în scopul creșterii competitivității transportului feroviar.

mul de combustibil — 118,9 mii lei ori 4,3 la sută; alte cheltuieli s-au redus cu 9292,7 mii lei ori cu 21,9 la sută. Personalul a fost cu 77 unități mai puțin decât prevedea planul.

Toate stațiile pe bază de autogestiu-ne au obținut reducerea consumurilor de exploatare: Ungheni — cu 14,5 la sută, Chișinău — cu 11,1 la sută, Ocnița — cu 8,6 la sută, Bălți-Slobozia — cu 7,8 la sută, Bender — cu 6,6 la sută, Basarabasca — cu 2,1 la sută, Giurgiu-lești — cu 6,6 la sută. În primele două luni ale anului curent au fost economisiți 58 mii kVt/ore de energie electrică, 15,169 metri cubi de gaze, 105,3 metri cubi de apă. Din 1 iunie 2016, în legătură cu scăderea intensității circulației trenurilor și a volumului de muncă pe sectorul Moghiliiv-Podolskii—Ocnița, se preconizează a conserva stația Verejeni. Specialiștii gospodăriei mișcare muncesc permanent asupra diminuării cheltuielilor de exploatare, creșterii veniturilor, folosirii eficiente a mijloacelor tehnice și îndeplinirii indicatorilor cantitativi și calitativi ai activității de muncă a stațiilor.

În legătură cu trecerea la timpul de vară, reșind din propunerile serviciului călători și din necesitatea de a organiza activitatea continuă a stațiilor și nodurilor feroviare, precum și a tuturor subdiviziunilor CFM, serviciul mișcare a elaborat orarul circulației trenurilor internaționale de pasageri, a trenurilor locale și suburbane pentru perioada 27 martie — 30 octombrie 2016. Se întreprind de asemenea acțiuni menite să reducă durata curselor, mizând în acest scop pe creșterea capacității de circulație a sectoarelor căii ferate.

Care sunt planurile de muncă ale gospodăriei mișcare în vederea pregătirii către traficul estival de pasageri?

— În procesul pregătirilor pentru traficul estival de pasageri din acest an la STV Ungheni s-au efectuat în comun cu remiza vagoane nr.1 reparații planificate tip RC-1, îngrijiri tehnice tip 3 ale boghiurilor și osiilor montate pentru ecartamentul de 1435 mm, destinate cursei internaționale nr.105/106 Chișinău—București. La toate reviziile tehnice, reviziile tehnice și comerciale, posturile transbordare a vagoanelor sunt organizate conform graficului instruirii tehnice pentru studierea instrucțiilor revizorilor de vagoane privind îngrijirea frânelor materialului rulant, a osiilor montate, boghiurilor vagoanelor de pasageri, dispozitivelor de lovir-tracțiune. Săptămânal la aceste subdiviziuni este verificată rezerva pieselor de schimb pentru îngrijirea și reparația vagoanelor de pasageri, care permite îndeplinirea întocmai a cerințelor privind asigurarea securității circulației trenurilor de pasageri.

Cum credeți, dle Igor Munteanu, ce le va ajuta colectivelor serviciului mișcare să facă față angajamentelor asumate, în pofida dificultăților serioase privind asigurarea procesului de producție?

— Reșind din volumul de transportare pe calea ferată preconizat în momentul de față, stabilit conform datelor statistice ale Asociației Internaționale a căilor ferate, în Europa de Sud-Est între ecartamentele de 1520 și 1435 mm în cadrul schimbului informațional al AITF, dezvoltarea transportului de marfă și călători nu doar trebuie să se îmbunătățească, ci și ar putea fi propuse volume de trafic atractive în sens economic. Deși în prezent există dificultăți în asigurarea procesului de producție, vreau să menționez, că ceea ce va ajuta colectivelor serviciului mișcare să facă față angajamentelor asumate este respectarea cu strictețe a instrucțiilor, dispozițiilor privind exploatarea vagoanelor de marfă și călători, asigurarea securității circulației trenurilor, evaluarea concepției, îngrijirea tehnică la nivel înalt, implementarea experienței avansate de îngrijire tehnică a vagoanelor în scopul creșterii competitivității transportului feroviar.

A dialogat
Liliana NICHIFOROV

Imagini: Iurie KOZLOV



■ OAMENII TĂI, MAGISTRALĂ!

Confort în spațiu limitat

La câțiva kilometri de satul Larga din nordul republicii trece o linie de cale ferată, pe care se află halta Varticăuți. Aname ea a avut rolul de stea călăuzitoare în viața Auricăi Saracuța, altoindu-i pe timpuri în suflet romantica călătoriilor apropiate și depărtate.

Atunci, când veni timpul să aleagă o profesie sigură, Aurica urcă în tren și pleacă la Cernăuți. Acolo a depus actele la școala feroviară, unde a înșușit profesia de însoțitoare de vagon. În anul 1994 a început biografia sa de muncă pe roți. Îmbinând munca cu studiile, ea a absolvit în continuare Colegiul feroviar din Cernăuți, secția cu frecvență redusă, specializându-se în domeniul mișcare.

A exercitat funcția de însoțitoare de vagon în diferite trenuri, inclusiv și a vagonului atașat la Chișinău în componența trenului Odesa—Ivano-Frankivsk — a existat până acum câțiva ani un asemenea tren. Recent am întâlnit-o pe Aurica Saracuța în vagonul nr.4 al trenului accelerat nr.48/47 de pe ruta Chișinău—Moskova. Mi-au atras atenția curățenia exemplară din compartimente și coloaz. În raport cu pasagerii — amabilitate și atenție, ceea ce constituie elemente importante ale culturii deservirii.

— Cursa durând șase zile, nu e



Însoțitoarea de vagon Aurica Saracuța

Imagine: Iurie KOZLOV

deloc simplu a crea confort într-un spațiu limitat, precum este, de fapt, vagonul, — a relatat însoțitoarea. — Dar atunci când profesia îți place, te strădui să îndeplinești obligațiile de serviciu cum se cuvine, astfel încât călătorii să fie mulțumiți și să-și facă o impresie bună despre Magistrala moldovenească. În echipa condusă de Vasile Mititelu domnește un climat psihologico-moral favorabil. Din acest colectiv fac parte deja câțiva ani. Mereu sunt gata să vină în ajutor electromecanicul trenului Serghei Vasilachi, însoțitorii de vagon Rada Iovu, Ruslan Benea, Vasile Popa, Grigore Cozac și alții.

Însoțitorul nu are doar obligațiunea de a asigura curățenia în vagon, a propune ceai pasagerilor și a deschide ușile în stații. Cu mult înainte de a porni la drum membrii echipei, îmbră-

cați în uniforme, se adună la volanta de la DDC, organizată de șefii de coloană și de tren. Acolo se discută despre cursele anterioare, are loc instruirea la tehnica securității. După aceasta tura predecesoare transmite sub semnătură vagoanele, inventarul. Însoțitorii de vagon primesc lenjerie curată.

Cursa până la Moskova și retur durează trei zile. După aceasta echipa mai face o cursă similară de la gara Chișinău, iar apoi urmează șase zile de odihnă. În această perioadă Aurica Saracuța revine neapărat în satul natal. Acolo o așteaptă fiicile, bătrâna mamă, care are nevoie de grija sa, gospodăria, grădina. Feroviara se străduie să le reușească pe toate și o ajută caracterul neliniștit.

Vladimir DOBREANSCHI

Colectivul serviciului trafic de pasageri este profund îndurerat în legătură cu moartea prematură a

Olgăi ROMANCENCO

și exprimă sincere condoleanțe rudelor și prietenilor decedatei. Dumnezeu s-o odihnească în pace.

Maestru în domeniul, unde muncește

S-a înviorat din nou activitatea de muncă în secțiile și la sectoarele de producție ale remizei vagoane Bălți după revenirea la muncă din repaus tehnic a colectivului

întreprinderii. S-au înmulțit grijile celor ocupați cu verificarea ansamblurilor roți-rolle, reparația cutiilor vagoanelor de marfă, îndeplinirea altor operațiuni tehnologice. La ferărie de dimineață răsună loviturile ciocanului

de nicovală. Aici muncește Leonid Dabija, care și-a consacrat mulți ani din viața sa acestei profesii rare în prezent, dar la fel de solicitate ca pe timpuri.

Din cauza problemelor economico-financiare, care împiedică satisfacerea deplină a cererii de instrumente și detalii noi pentru reparația vagoanelor, în cadrul remizei se recurge tot mai des la folosirea rezervelor interne. Sunt utilizate materialele la mână a doua și ceea ce produce ferăria: broșe, cârlige de apucat, detalii pentru utilajul ne-standardizat, ciocane etc.

Leonid Dabija este recunoscut la întreprindere drept un maestru în domeniul, unde muncește. Ceea ce corespunde adevărului.

Posedând deprinderile necesare, experiența bogată și sărguință, el poate executa orice comandă.

Vlad DOBROV



Imagine: Iurie KOZLOV

Ferarul Leonid Dabija

■ PANORAMĂ A CFM

La orice oră de zi și noapte



Electromecanicul Vadim Burlacu verifică releele

Specialiști cu experiență și bine pregătiți au grijă să mențină în stare de funcționare instalațiile SCB din cadrul secției Bălți semnalizare și comunicații. Grație atitudinii responsabile a acestora posturile centralizare electrică, sistemele de semnalizare-blocare pe sectorul din subordine funcționează în regim convenit, asigurând circulația neîntreruptă și fără pericole a trenurilor. Se pune accentul nu doar pe reparațiile planificate calitative și executate la timp, ci și pe înlăturarea operativă a defectelor la orice oră de zi și noapte.

Din cohorta specialiștilor SCB, care muncesc cu trageră de inimă, face parte și Vadim Burlacu, absolvent al Colegiului tehnic de transport feroviar din Bălți. Dând dovadă de profesionalism, tânărul electromecanic asigură funcționarea stabilă a instalațiilor SCB în zona stației nodului feroviar Bălți-Slobozia.

Prioritare sunt operativitatea și vigilența

Acum câțiva ani stația Cahul a încetat să mai fie una mărginașă și de atunci s-a transformat într-o verigă tehnologică strategic importantă pentru desfășurarea traficului între stațiile Giurgiulești și Basarabeasca. Un rol deosebit în ceea ce ține de dirijarea operativă a circulației trenurilor și activitatea de manevră revine impiegatilor de mișcare de la postul centralizare electrică. E vorba de specialiști competenți, capabili să evalueze situația concretă în trafic și să ia decizii optime în fiecare caz aparte.

Printre ei se află impiegatul de mișcare Larisa Bulboc, Mariana Dandiș și Trifon Rotaru. Fiecare în tura sa îndeplinește cu strictețe dispozițiile dispecerilor, responsabilii de circulație, respectă cerințele vizavi de perfectarea documentelor referitoare la trenuri și alte acte prevăzute de instrucțiunile de funcție. La perfecționarea cunoștințelor profesionale le ajută instruirile tehnice, organizate în mod regulat de către șeful stației Gheorghe Gvozdev.

În ordinea stabilită



În tură — Petru Alvanica

Depoul de locomotive nr.4 Bălți asigură operativ cu mijloace de tracțiune trenurile de marfă și călători, precum și procesul de manevră, pe sectorul de nord al magistralei. De gestionarea operativă în ordinea stabilită a acestui domeniu important se ocupă oamenii cu o profesie specială: șefii de tură în depou. Ei poartă răspundere pentru prezentarea la timp la serviciu a echipajelor de locomotivă, supraveghează examinarea medicală a mecanicilor de locomotivă și mecanicilor-secunzi, organizează instruirea privind specificul remorcării pe sectoarele cu limită de viteză, aduc la cunoștință documentele referitoare la securitate etc.

La sediul central din Bălți al depoului (din componența întreprinderii mai fac parte și două depouri locomotive de rulaj) în calitate de șefi de tură muncesc Petru Alvanica, Leonid Pasat, Vasile Boico și Mihail Tolcaciiov, specialiști cu experiență profesională, dar și cu o vechime mare de muncă în calitate de mecanici de locomotivă.

REPORTER "FM"

Imagini: Iurie KOZLOV



Comitetul sindical, administrația ÎS "Calea Ferată din Moldova" îl felicită cu ocazia zilei de naștere pe **Alexei ADAM**, șef al Centrului de reparație a locomotivelor.

— Stimate coleg! Suntem bucuroși să fim alături și să te felicităm cu prilejul zilei de naștere, să-ți urăm mari succese în domeniul profesional și idei creatoare în continuare. Îți suntem recunoscători pentru spiritul combativ și capacitatea de a munci în echipă. Este mereu o plăcere și e ușor să discuți cu dumneata despre preocupările profesionale, reușești întotdeauna să ne încurajezi și să ne ajuți cu un sfat bun. Îți dorim să-ți vezi realizate toate scopurile propuse. Mulți ani norocoși!

* * *

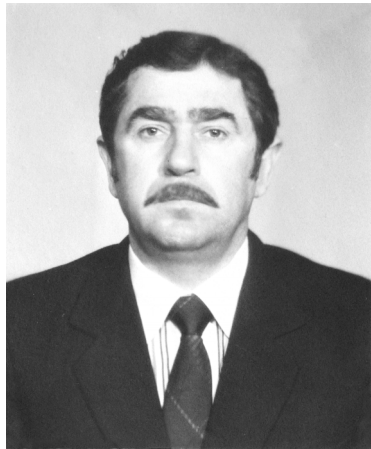
Colectivul serviciului securitate a circulației și lichidare a consecințelor accidentelor îl felicită pe revizorul **Anatolie MIHAILOV** cu ocazia JUBILEULUI de 60 de ani, dorindu-i multă sănătate, succese în activitatea de muncă și realizarea tuturor doleanțelor.

*Să fii norocos, puternic, iubit,
Cu multe-impliniri și succese-n toate,
Să ai viitor luminos, fericit,
Cu dragoste, pace, realizări, sănătate!*

* * *

Comitetul sindical, Consiliul veteranilor secției liniei Chișinău adresează cordiale felicitări cu ocazia JUBILEULUI de 70 de ani veteranului transportului feroviar **Roman LUKASEVICI**. Dumnealui a consacrat activității la calea ferată 43 de ani din

FELICITĂRI!



Roman LUKASEVICI

viața sa, a muncit maestru, inginer, inginer-șef, șef-adjunct al sectorului lucrări mecanizate de încărcare-descărcare nr.1.

— Vă dorim, stimate Roman Lukasevici, multă sănătate, bunăstare în familie, succese în continuare în domeniul muncii în folosul comunității.

* * *

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică vin cu felicitări cordiale de ziua nașterii către **Dumitru ANGLICEV**, paznic, și **Igor TOMCIAC**, maestru superior interimar, dorindu-le multă sănătate, succese în activitatea de muncă, fericire familială, prosperare, longevitate. Mulți ani și toți norocoși!

* * *

Administrația și colectivul stației Călărași adresează felicitări cu prilejul zilelor de naștere **Anei SCHIOPU**, casier de marfă superior, și **Anei LIȚCAN**, dereticătoare la stație.

— Cele mai frumoase flori, cele mai cordiale urări pentru o zi minunată și un an plin de realizări. Mulți ani înfloriți!

* * *

La JUBILEUL de 50 de ani colectivul gării stației Basarabeasca vine s-o felicite pe șefa gării **Larisa HMILEVSKI**.

*Soarele să îți zâmbească
Azi, în dar de ziua ta,
Dragostea să te-nvelească
Cu îmbrățișarea sa.
Să ai cântec în privire
Și-n obraji — maci înfloriți,
Mult noroc și fericire,
Și mulți, mulți ani fericți!*

* * *

Administrația și comitetul sindical ale depoului de locomotive Basarabeasca îi felicită la atingerea JUBILEULUI de 60 de ani pe **I.GARGALĂC**, mecanic-secund, **Vitalie MALANCO**, mecanic-secund, **Zahar GRECOV**, șef al Trenului de intervenție, **N.ZAZUC**, dereticătoare în depou, **V.STOIANOV**, mecanic-secund.

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

* * *

Colectivul și comitetul sindical din cadrul secției liniei Basarabeasca adresează cordiale felicitări de ziua nașterii lui **Vladimir CUTEVAL**, șef al atelierelor mecanice; **Serghei MICLEUȘANU**, maestru-picher al districtului nr.3 de la st.Basarabeasca.

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

* * *

Comitetul sindical și colectivul stației Ungheni vin cu felicitări de JUBILEU către **Tatiana BULANCEA**, șefa a biroului resurse umane, **Victor CORENI**, receptioner la biroul predare, **Gheorghe PENDUS**, slinger.

*Mulți ani cu sănătate,
Să aveți belșug în toate,*



Elena BUIKLII

*Bucurii și împlinire,
Viață bună, fericire!*

* * *

Administrația și comitetul sindical de la stația Cahul adresează felicitări de ziua nașterii receptionerului superior **Elena BUIKLII**.

*Să ai pe față un vâl de fericire,
Pe inimă să porți o rază de iubire,
În gând să-ți fie pace și-mpăcare,
Iar soarta să-ți aducă doar zilele
cu soare!*

* * *

Din secția liniei Basarabeasca colectivul și comitetul sindical transmit cordiale felicitări de ziua nașterii magazionerului **Larisa MORARI**.

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

* * *

Colectivul și comitetul sindical de secție ale serviciului audit intern îl felicită cu prilejul zilei de naștere pe revizorul **Oleg SOLODKII**.

— Vă dorim din tot sufletul multă sănătate, viață lungă, energie nesecată, succese în domeniul profesional!

Cele mai frumoase trasee feroviare ale planetei

Rocky Mountaineer, Canada

Trenul turistic Rocky Mountainer, care circulă pe ruta Vancouver—Calgary, repetă traseul din anul 1885 al Căii ferate Canadian Pacific, în timpul traversării vestului Canadei și Munții Stincoși.

Pasagerii acestui tren au ocazia să admire peisaje minunate ale naturii virgine: stânci din lavă neagră incremenită, lacuri cu apă cristalină, râuri de munte tumultuoase, turme de berbeci canadieni ai zăpezilor, ba și vre-un urs negru baribala ori grizli, dacă vor avea noroc.

Călătoria durează două zile și o noapte petrecută în orașul Kamloops din Columbia Britanică, astfel încât pasagerii nu vor rata panoramele de zi.

De remarcat: canadian Pacific a fost prima linie transcontinentală de cale ferată din Canada. În prezent ea își păstrează importanța în calitate de magistrală pentru traficul feroviar de marfă.

Bergen, Norvegia

Situată la cea mai înaltă altitudine printre căile ferate din nordul Europei, ea permite a vedea cele mai vechi fiorduri ale Norvegiei, roase de ghețari.

Trenul se deplasează prin trecătoarea alpină dintre Oslo și Bergen, apoi traversează platoul muntos Har-



dangervidda, suflat de vânturile reci, unde se află cea mai mare rezervație naturală din Europa. Călătoria de șapte ore se încheie pe șesurile inverzite ale Bergenului.

Se recomandă: odată cu procurarea biletelor faceți comandă prealabilă de gustări reci, care includ păstrăv, somon, lipii din făină, carne de ren, pateu din carne de ren și răchițele de munte. Călătoriți vara, când ziua e mai lungă.

Toy-train pe Calea ferată Darjeeling—Himalaia, India

Este vorba de o călătorie romantică de 8 ore cu ineditul tren minuscul Toy Train din localitatea Siliguri, situată la poalele munților Himalaia de Est, până la stația Darjeeling, aflată la altitudinea de 2255 metri, de unde se deschid priveliști uimitoare spre vârfurile munților Himalaia.

Trenul a primit denumirea de jucărie, deoarece se deplasează pe una din cele mai vestite linii feroviare cu ecartament îngust, lățimea căruia e de numai 610 mm. Calea ferată străbate jungle de netrecut, văi de un verde aprins, plantații de ceai și păduri de arțar, castan, livezi de pere, vișini și cardamon.

De remarcat: traseul este foarte popular în cinematografia indiană, fiind deseori prezent în seriilele bolivudiene.

Calea ferată Semmering, Austria

Semmering este prima cale ferată alpină din lume. Construcția ei a fost finisată în anul 1854, înainte de epoca dinamitei și a panourilor de forare alpină la edificarea tunelurilor.

Calea ferată traversează 16 viaducuri și 14 tuneluri — toate săpate manual în stînci. Ea constituie una din capodoperele indiscutabile ale ingineriei și un monument viu pionierilor din domeniul construcției feroviare. Ceea ce se cunoaște astăzi drept Calea ferată Semmering este în realitate doar unul din cele mai vechi sectoare ale acesteia — Gloggnitz-Miurttuchlag cu lungimea de 42 kilometri, care și constituie traseul trenului turistic. Iar fosta Cale

ferată Semmering ca atare este în prezent parte componentă a Căii ferate austriece de sud.

Deși linia este foarte întortocheată și are numeroase viaducuri și tuneluri, călătoria prin Alpii austrieci de la Gloggnitz până la Miurttuchlag durează doar o oră.



De menționat: Semmering este bine cunoscută în mediul numismaților, deoarece este prezentă pe multe monede de colecție, inclusiv cea jubiliară cu valoarea de 25 euro, emisă cu ocazia jubileului de 50 de ani al căii ferate.

Vest-Hailand, Marea Britanie

Cea mai pitorească linie de cale ferată britanică asigură legătura dintre portul Malleig de pe litoralul de vest al Scoției și Glasgow.

Călătoria de o oră și jumătate trece pe marginea unor golfuri posomorâte, prin lunci stinghere, mlaștini și prin preajma unor castele singuratiche, în schimb mai apoi turiștii au ocazia să admire peisajele pitorești ale golfurilor marine cu apă albastră și micile insule Agge, Mako și Ram.

De remarcat: viaducul Glenfinnan din apropierea portului Malleig a apărut pe fundalul expresului Hogwart în filmele despre Harry Potter. Cel mai potrivit anotimp pentru o asemenea călătorie este primăvara, când înfloresc ierburile sălbatice din partea locului, desigur, dacă nu sânteți alergici la polen.