

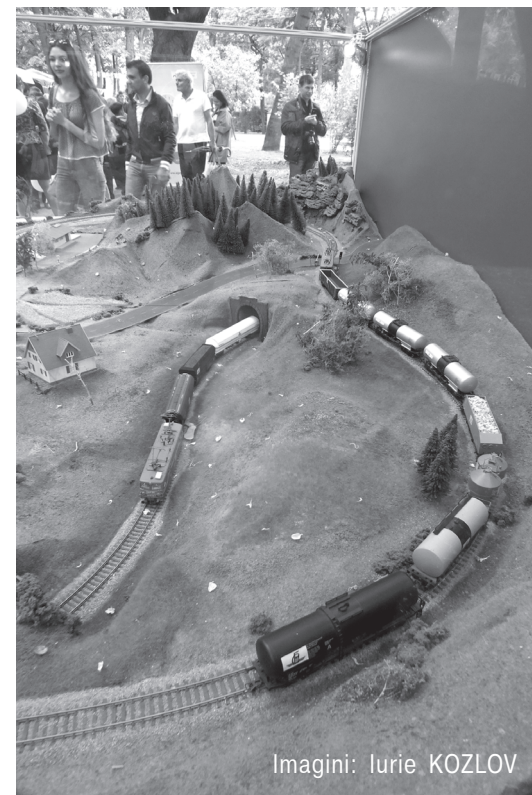
# FEROVIARII MOLDOVEI



N 14-15 (5884-85) 19 mai 2016

Ziarul apare  
din 1 mai 1941

## CFM în Orășelul European



Imagini: Iurie KOZLOV

**L**a data de 14 mai 2016 delegația IS "Calea Ferată din Moldova" în frunte cu directorul general al CFM, Iurii TOPALA, a participat la sărbătorirea Zilei Europei în municipiul Chișinău. Înainte de începerea derulării programului bogat al festivității redacția a avut posibilitatea să întrețină o scurtă discuție cu șeful magistralei.

### **Dle Topala, cum vedeți viitorul european al CFM?**

— Desigur, favorabil. În acest scop s-au întreprins deja multe, dar și mai mult urmează de făcut. Din momentul semnării Acordului de Asociere al Republicii Moldova la Uniunea Europeană Calea Ferată a Moldovei a început să beneficieze de un ajutor material generos, oferit de UE. Procesul de modernizare, restructurare și reorganizare al IS "Calea Ferată din Moldova" a demarat și continuă grație suportului financiar din partea celor mai mari bănci europene. Drept rezultat se va reuși îmbunătățirea calității serviciilor prestate de transportul feroviar clienților noastre în domeniul traficului de marfă și călători, consolidarea potențialului economic al magistralei. Proiectul are un buget total de 105 milioane euro. Acești bani vor fi cheltuiți spre binele întreprinderii și al colectivului.

### **Până la finele anului curent calea ferată va resimți impactul benefic de pe urma renovării materialului rulant și a infrastructurii?**

— Va resimți nu doar calea ferată, ci și toată economia țării. Dintr-o întreprindere de stat învechită în aspect tehnic și tehnologic CFM se va transforma pas cu pas în una modernă, mobilă, rentabilă cu infrastructură dezvoltată și material rulant de ultimă generație.

### **Știu că ultimele vizite de lucru, pe care le-ați făcut în Kazakstan și Kârgâstan au fost destul de rodnice pentru Magistrala moldovenească.**

— Am reușit să aduc propuneri, proiecte utile pentru calea ferată. Cele mai multe vizează atragerea fluxurilor de încărcături.

...Mulțumindu-i directorului general pentru cele relatate, am plecat împreună cu fotoreporterul redacției să immortalizăm atmosfera sărbătorii. Grădina Publică "Stefan cel Mare" din centrul capitalei a reprezentat în această zi continentul european în miniatură. Ea a devenit oficial Orășel European, sub egida căruia și-au deschis ospitalier ușile casele-corturi improvizate ambasaderele tuturor statelor, care fac parte din Uniunea Europeană ori sunt candidate la aderarea la această organizație.

Locul rezervat de organizatorii evenimentului Căii Ferate a Moldovei s-a aflat pe aleea centrală a grădinii publice și a atras atenția numeroșilor vizitatori — oaspeți ai sărbătorii. În contextul comun al tematicii legate de transport a fost impresionantă macheta liniei de cale ferată cu toate comunicațiile și materialul rulant.

Misiunile diplomatice ale statelor europene, acreditate la Chișinău, și-au prezentat proiectele și programele culturale, realizate în Republica Moldova cu suportul financiar al Uniunii Europene, i-au servit bucuri pe oaspeții sărbătorii cu bucate naționale tradiționale.

La ceremonia de inaugurare a Orășelului European au luat parte Președintele RM Nicolae Timofti, spikerul Parlamentului RM Andrian Candu, prim-ministrul RM Pavel Filip, ambasadorul UE în Republica Moldova Pirkka Tapiola, șefii misiunilor diplomatice acreditate la Chișinău.

La sfârșitul acestei zile pline de evenimente a avut loc un mare concert festiv în aer liber cu participarea interpreților moldoveni și străini.

Irina KRAEVSKAIA





■ A DEMARAT REVIZIA DE PRIMĂVARĂ

# Un sector e gata de traficul estival

**S-a încheiat prima etapă a reviziei de primăvară cu comisia a subdiviziunilor Căii Ferate a Moldovei.**

**C**omisia condusă de Serghei TOMȘA, vicedirector general al ÎS «CFM», responsabil de infrastructură și tracțiune, s-a deplasat pe sectorul de nord al magistralei. A fost inspectat un sector depărtat, care tranzitează și teritoriul Ucrainei: linia curentă Rediul Mare—Brătușeni, stațiile Lipcani, Criva, postul blocare Km 61. Revizia a constituit în felul său o totalizare a activității de muncă, îndeplinite de feroviarilor din partea locului în vederea pregătirii gospodăriei pentru traficul estival de marfă și călători. Bilanțul comun al eforturilor depuse a devenit consolidarea nivelului securității circulației trenurilor și a calității întreținerii infrastructurii.

De remarcat, că încă până la începutul reviziei generale cu comisia a căii ferate colectivele din partea locului au organizat cu toată seriozitatea verificarea prealabilă a gospodăriilor, de care sunt responsabile, ceea ce le-a permis să se pregătească mult mai bine pentru revizia de primăvară. Iată ce și-a notat concret în agenda sa Serghei Tomșa, vicedirector general al ÎS «Calea Ferată din Moldova», responsabil de infrastructură și tracțiune, după cele văzute pe sectorul de nord al Magistralei moldovenesti:

— În primul rând vreau să remarc volumul mare de muncă, efectuat de colectivele subdiviziunilor liniare. În timpul examinării sectorului de linie Rediul Mare — Brătușeni comisia a constatat următoarele: situația continuă să rămână aici complicată, dar stabilă. Se întreprind acțiuni de consolidare a suprastructurii liniei, aceasta având un impact pozitiv asupra gradului de securitate a circulației trenurilor. În zonă se îndeplinesc lucrări de încărcare-descărcare și ele trebuie susținute de acțiuni capabile să asigure nivelul cuvenit al securității circulației. Picherii căii ferate așteaptă cu nerăbdare traversele, achiziționarea cărora este supravegheată de însuși directorul general al ÎS «CFM» Iurii TOPALA. Pe sectorul dintre Ocnita și postul blocare Km 61 membrii comisiei au verificat gradul de pregătire al stațiilor



Criva și Lipcani. Ei au avut obiecții după ce au examinat suprastructura liniei. Nu e de mirare, deoarece pe sectorul dat nu s-au executat reparații capitale din anul 1986. Pe opt kilometri de linie sunt necesare lucrări de rărire a putregaiului traverselor. S-a decis ca după demontările de la stația Vălcineț să fie alocate o mie traverse din beton armat, care vor fi pozate în locurile cele mai vulnerabile. Făcând bilanțurile celor văzute, pot afirma: în situația financiară actuală deloc simplă colectivele au făcut tot ce le-a stat în puteri pentru a începe vara pregătite.

Pe parcursul activității comisiei a intervenit și un moment plăcut: seful stației Lipcani Igor Dațco a fost felicitat cu ocazia zilei de naștere.

Irina KRAEVSKAIA

#### ÎN IMAGINI:

1. O poză tradițională înainte de a începe inspectarea magistralei
2. Igor Munteanu, șef al serviciului mișcare al CFM, și Igor Dațco, șeful stației Lipcani
3. Seful serviciului securitatea circulației și lichidarea consecințelor accidentelor Ilie Țurcan verifică documentele
4. Metru cu metru a fost controlat migălos întregul sector de linie

Imagini: Iurie KOZLOV



INTERVIU DE ACTUALITATE

# Mai multă responsabilitate și spirit întreprinzător

Discuție a corespondentului nostru cu Anatolie Plamadeală, șef al nodului feroviar Ocnîța

**Die Anatolie Plamadeală, în opinia dumneavoastră, care este importanța nodului feroviar de la nordul republicii pentru economia țării în condițiile actuale?**

— Cu ocazia desemnării mele în funcția respectivă directorul general al CFM Iurii TOPALA a specificat, că nodul feroviar Ocnîța este parte integrantă a unuia dintre cele mai importante culoare internaționale de transport. Această afirmație și-a găsit confirmare și în cadrul celei de-a 63-ea ședințe a Consiliului de transport feroviar al statelor-membre CSI, care s-a desfășurat, după cum se știe, în luna noiembrie a anului trecut la Tașkent. Ziinic prin stația Ocnîța circulă trenurile de călători spre Moskova, Sankt-Petersburg și Chișinău, sunt transportate diverse încărcături, inclusiv din cele supuse accizelor. Funcționează de asemenea procesul tehnologic de transportare din carierele locale a materiei prime pentru întreprinderile de prelucrare și în scopuri de construcție. Toate acestea nu pot să nu ne bucure, firește. Dar nu există deocamdată motive de satisfacție, deoarece potențialul existent este utilizat, din păcate, doar parțial. Își lasă amprenta negativă în primul rând factorii externi: situația politică instabilă din Ucraina, fenomenele de criză în economie, concurența acerbă pe piața serviciilor de transport, care au avut un impact serios asupra fluxului de marfă și călători. Am vrea să credem, că mai devreme ori mai târziu situația va începe să se schimbe în bine. Deja însuflă o anumită speranță, bunăoară, tranzitul de containere cu piese de schimb pentru automobile din România spre orașul Toliati din Federația Rusă. Nu este exclusă orientarea provizorie spre frontiera noastră a încărcăturilor de minereu din Rusia spre uzina metalurgică din Galați. După ce calea ferată și agenții economici din zonă au ajuns la un compromis în privința tarifelor, s-a activizat reîncheierea contractelor, a căpătat un nou impuls colaborarea în interiorul republicii. De exemplu, numai în luna aprilie a.c. firma "Tezeu-lux" a încărcat la Vâlcineț circa 90 vagoane cu nisip. Iar dacă ținem cont de situația din toamna anului trecut, acest indicator ar putea crește de 1,5-2 ori. În luna mai va începe transportarea nisipului din cariera de la marginea localității Ocnîța.

**Nu există nici o îndoială, că traficul de marfă și călători va crește, deoarece, criza nu poate dura la nesfârșit. Apare, însă, altă întrebare: infrastructura feroviară din zona dată va putea face față unui volum de muncă mai mare?**

— De rând cu întreprinderea mișcare, din componența nodului feroviar mai fac parte secția linii, depoul locomotive de ru-laj, sectoarele de producție responsabile de centralizarea electrică, furnizarea continuă a energiei electrice, îngrijirea clădirilor și construcțiilor. În procesul tehnologic unic sunt implicați specialiști cu experiență, competenți în domeniu. Ceea ce seamănă neliniște sunt tehnica, instalațiile SCB și de comunicație, alte utilaje uzate moral și fizic, care sunt menținute în stare de funcționare cu prețul unor eforturi imense. Deosebit de gravă este starea gospodăriei liniei. Recent am parcurs pe jos împreună cu șeful secției linii Alexandru Brodski și alți specialiști ai întreprinderii vreo 12 kilometri de cale ferată și m-am convins la fața locului, ce eforturi trebuie să depună picherii de la districte pentru a menține linia la nivelul cerințelor securității circulației. Lucrări grele cu un grad scăzut de mecanizare, deficit foarte acut de materiale pentru suprastructura liniei. S-a ajuns până la

aceea, că numeroase focare de putregai al traverselor pe traseele principale sunt rărite cu traverse la mâna a doua, obținute în urma micșorării diagramei liniilor din stație. E alarmantă starea liniei curente dintre Medveja și Larga, unde numărul traverselor uzate pe kilometru atinge 1200 unități. Dacă nu se vor întreprinde acțiunile necesare, pe direcția dată ar putea fi pusă în pericol circulația trenurilor ucrainene și transportarea gipsului din cariera de la Criva. Recent picherii au terminat revizia de primăvară cu comisia. Analiza informațiilor

adunate a permis a evalua încă o dată starea generală a liniei și a calcula volumul materialelor necesare.

O rezervă pentru îmbunătățirea aprovizionării tehnico-materiale poate fi reluarea procesului de producție a traverselor din beton armat la întreprinderea de profil din Bălți. Însă colectivul ei va trebui să revadă tehnologia, astfel încât traversele noi să reziste pe linii nu doi-trei ani, ci minimum 15-20.

S-a înrăutățit starea podurilor feroviare de la km 19-20 ai direcției Brătușeni, km 199 și 202 pe direcția Vâlcineț și ele trebuie reparate. Un pod a fost deja examinat de către specialiștii Trenului poduri de la Varnița, iar de reparația celorlalte două se vor ocupa, probabil, picherii de la Ocnîța, aplicând metoda injectării. Alături de specialiștii SML-294 Răuțel, ocnitenii au participat la demontarea liniei întâi de la stația conservată Verejeni.

**În calitate de șef al nodului feroviar, pe ce probleme mai puneți accentul?**

— Există mai multe probleme. Principala dintre ele ține de reformarea gospodăriei feroviare în lumina cerințelor trasate de administrația magistralei. La fiecare loc de muncă trebuie să se dea dovadă de cât mai multă responsabilitate și spirit întreprinzător. Doar astfel poate fi asigurată supraviețuirea economică a domeniului feroviar. Un moment important este economisirea și optimizarea cheltuielilor, legate de întreținerea infrastructurii. Recent am analizat activitatea economică a pepinierei forestiere de la Hârbova și am constatat, de ce sectorul respectiv a admis pierderi de 310 mii lei. S-a dovedit că acolo munca nu era deloc sistematizată. Pe jumătate din suprafața de 52 hectare puietii sunt deja prea maturi pentru a mai putea fi plantați în altă parte. Deci, nu vor aduce venit. Necesită cheltuieli mari defrișarea. Toată forța de tracțiune pentru prelucrarea spațiilor între rânduri este... doar un cal, pentru că mijloacele tehnice sunt defectate. Pe parcursul iernii opt muncitori confecționează măști. Pretul de cost al unei măști, inclusiv cheltuielile de cultivare a sorgului, constituie 80 lei, pe când la piață ea poate fi cumpărată cu 15 lei. Noul maistru-silvicultor Iurie Fortuna are sarcina de a face sectorul rentabil. E necesar a aplica regimul sezonier de muncă. Serviciile vor trebui să depună cereri de procurare a puietilor cu trei ani înainte, pentru ca



Anatolie Plamadeală, șef al nodului feroviar Ocnîța

pepiniera să-și poată planifica activitatea de perspectivă. Surplusurile de teren ar putea fi oferite arendașilor. Secția linii va pune la dispoziția silvicultorilor un tractor în stare bună. E necesar a căuta cumpărători pentru producția pepinierei. Apropos, în urma negocierilor unul a și apărut deja. E vorba de SA "Drumuri" Edineț, care este dispusă să achiziționeze la toamnă un lot de material săditor pentru a fi plantat pe marginea șoselelor. Există posibilități de optimizare la policlinica nodului feroviar cu staționarea de zi. În subordinea ei se află clădirea fostului spital de tuberculoză din satul Rediul Mare, raionul Ocnîța, care deja o perioadă îndelungată nu este folosită. Vom încerca să propunem vânzarea edificiului, debarasându-ne astfel de cheltuielile pentru salarizarea paznicilor și achitarea impozitului funciar.

Exemplele de mai sus demonstrează, că și la alte sectoare, probabil, există rezerve de optimizare a cheltuielilor, locurilor de muncă, reducere a funcțiilor, care nu aduc nici un folos real. Am discutat cu șefii lor situația și am convenit, că propunerile vor fi făcute în scris. Ar fi bine să se organizeze în cadrul căii ferate un seminar pentru șefii birourilor și inspectorii din domeniul resurse umane ai subdiviziunilor, la care să se explice, cum trebuie respectată corect legislația muncii în situații concrete.

**Calea ferată are nevoie de cadre tinere. Ce se întreprinde la nodul feroviar pentru a le angaja și a le păstra?**

— În acest sens avem încă multe de făcut. La sectoare muncește un număr mare de oameni în etate, care mai devreme ori mai târziu vor pleca la odihna bine meritată, și n-are cine le lua locul. Deficitul de cadre se resimte în special printre picherii. Cauza principală constă, desigur, în salarizarea nesatisfăcătoare, situația financiară a căii ferate fiind una dificilă. Dar, în opinia mea, uneori nu se folosesc în deplină măsură și alte posibilități de atragere a tineretului. Să zicem, cointeresearea tinerilor de a beneficia de spațiu locativ. Acum câțiva ani la stația Ocnîța s-a eliberat fostul bloc administrativ-habitual cu patru etaje, situat în preajma parcului silvic. Cred că în loc să fie transmisă gratuit primăriei, mai bine s-ar fi oferit feroviarilor în calitate de locuințe. Astăzi vin tinerii specialiști după absolvirea colegiului să se angajeze la muncă, dar n-au unde locui. Vreau să mă refer și la chestiunea

protejării sociale și juridice a feroviarilor. Recent a trebuit să intervin pentru a contracara atitudinea preconcepțată din partea administrației unui sector față de un angajat. Încălcând grav Codul Muncii, conducerea a încercat să-i aplice o pedeapsă absolut neadekvată greșelii, pe care a comis-o fiind constrâns de circumstanțe. Nu trebuie neglijată responsabilitatea pentru protecția sănătății și securitatea muncii. Un exemplu: pe peronul gării un muncitor, urcat pe o scară subredă, taie un ram gros de copac. Era suficientă o mișcare greșită și el putea să cadă, ori creanga tăiată putea să-l lovească în cap. Între timp maestrul, în loc să ia măsuri de siguranță, urmărirea liniștit de jos acțiunile subalternului. De ce atâta nepăsare? Or, în caz de accident o familie ar fi nenorocită, ba și conducătorul va trebui să răspundă în fața legii.

**Die Plamadeală, din câte știu, după absolvirea Institutului politehnic din Chișinău ați muncit o perioadă îndelungată în biroul tehnic al întreprinderii experimentale "Remdetali" din orașul Otaci. De la înălțimea experienței de inginer, pe care ați acumulat-o acolo, cum evaluați la ora actuală baza tehnică și de reparație a nodului feroviar? E posibilă perfecționarea acesteia în perspectivă?**

— În calitate de inginer-constructor am condus la întreprinderea "Remdetali" grupul de proiectare. Printre altele, am organizat acolo producerea aparatelor de sudat, care în prezent sunt folosite pretutindeni. Cât privește domeniul feroviar, mai trebuie să învăț mult. Dar deja am o idee: de a crea în viitor la nodul feroviar un mic parc tehnologic. Sectoarele de producție se confruntă mereu cu problema reparației utilajelor, a confecționării detaliilor, și sunt nevoite să aibă în listele de personal strungari și lăcătuși, pentru care nu există permanent volum de muncă, ori să apeleze la serviciile unor organizații din afara întreprinderii. S-ar putea, însă, uni eforturile și crea, bunăoară, pe lângă atelierele mecanice ale secției linii ori sectorul de construcție al secției edificii civile un sector specializat în reparații, care va oferi servicii tuturor structurilor locale în baza cererilor depuse. În noile condiții optimizarea numărului reparitorilor ar permite sporirea randamentului muncii lor, grație majorării salariilor pentru acești specialiști de înaltă calificare, care e la fel de important. Va exista o cale pentru inovații.

**Mai fiecare locuitor al orașului Ocnîța are tangente cu calea ferată — direct sau prin intermediul rudelor. Ați avut și dumneavoastră vreo rudă printre feroviarii până a fi desemnat în funcția respectivă?**

— Pe timpuri a muncit la calea ferată în calitate de mecanic de locomotivă cu abur bunicul meu. În momentul când am absolvit școala el se afla deja la odihna binemeritată, dar mă îndemna să-i urmez exemplul. Eu, însă, am preferat să fiu inginer. Acum îmi dau seama, că transportul feroviar este într-adevăr un domeniu interesant. Îmi place funcția mea și în virtutea imputernicirilor de serviciu mă strădui să fac tot ce-mi stă în puteri pentru a consolida și mai mult încrederea dintre feroviarii noștri, iar nodul feroviar, depășind dificultățile actuale, să-și continue dezvoltarea spre folosul economiei republicii, să asigure bunăstarea familiilor de feroviar. Din cauza situației financiare complicate uneori se impun necesitatea de a recurge la unele acțiuni nepopulare, dar altă soluție deocamdată pur și simplu nu există.

A dialogat  
Vladimir DOBREANSCHI


**SERVICIILE CFM: PROBLEME, OBIECTIVE, PERSPECTIVE**

# CRL supraveghează calitatea reparației locomotivelor

Acum doi ani lista serviciilor din cadrul Magistralei moldovenești s-a completat cu încă unul: Centrul de reparație a locomotivelor (CRL). Corespondentul nostru a adresat câteva întrebări lui Alexei ADAM, șef al Centrului de reparație a locomotivelor al ÎS "Calea Ferată din Moldova".

**Dle Adam, CRL pe care îl conduceți este o subdiviziune nouă la calea ferată. Relați-ne despre ea.**

— Centrul de reparație a locomotivelor (serviciu) este o subdiviziune structurală din componența Blocului de reparație și îngrijiri tehnice. Principalele direcții de activitate ale Centrului sunt:

— asigurarea realizării programului tipurilor planificate de reparație: reparații curente tip 3, reparații capitale tip 1 a locomotivelor, trenurilor diesel și macaralelor feroviare în corespundere cu regulile și normele în vigoare;

— supravegherea menținerii în stare bună și folosirii raționale a instalațiilor și utilajului depourilor;

— utilizarea la maxim a capacităților de producție, sporirea nivelului de mecanizare a proceselor cu volum mare de muncă și realizarea acțiunilor menite să mărească randamentul muncii.

În subordinea nemijlocită a Centrului se află depourile de locomotive Chișinău și Bender.

**Ce tipuri de reparație execută Centrul și cu forțele căror specialiști?**

— Reparația curentă și capitală a locomotivelor și trenurilor diesel tip 3 și 1 are loc în cea mai mare parte la depoul de locomotive Chișinău și remiza vagoane frigorifere Basarabeasca, fiind efectuată de echipe speciale de specialiști ai depourilor nr.1 și nr.2 și remizei vagoane nr.2. Programul de reparație a materialului rulant de tracțiune pentru anul cu-

rent prevede efectuarea reparației curente tip 3 a cinci secții de locomotivă din seria TA10, a patru locomotive CMA3, patru trenuri diesel D1 și trei trenuri diesel din seria D1M. În prima jumătate a lunii mai curent se preconizează lansarea și punerea în exploatare după reparație a trei secții de locomotive magistrale marca TA10 și a unei locomotive marca CMA3.

**Cum s-a pregătit CRL către revizia de primăvară, către traficul estival de pasageri?**

— Cu ocazia reviziei de primăvară cu comisia a căii ferate s-a înfăptuit un anumit volum de muncă pentru a aduce în ordine clădirile, încăperile, teritoriile depourilor, a le asigura o stare tehnică bună și aspect estetic. Cât privește traficul estival de călători, Centrul de reparație a locomotivelor nu are tangențe directe cu organizarea lui. Dar lansarea celor trei secții de locomotive magistrale și utilizarea lor în traficul de pasageri va constitui aportul întregului colectiv al Centrului la pregătirea gospodăriei locomotive pentru traficul estival.

**Ce se întreprinde în scopul economisirii consumurilor de exploatare?**

— Pe parcursul anului 2015 administrația serviciului și filialele din subordine au realizat un anumit volum de muncă în vederea diminuării consumurilor de exploatare din contul oferirii concediilor fără plată feroviarilor, majorării veniturilor din activitatea auxiliară, economisirii resurse-



Imagine: Iurie KOZLOV

**Alexei Adam, șef al Centrului de reparație a locomotivelor**

lor energetice. Astfel, la depoul de locomotive Chișinău au fost economisiți 23,9 mii kVt/ore de energie electrică, 3641 metri cubi de apă, 11 073 metri cubi de gaze. S-au acordat în total 4565 om/zile ca și concedii fără plată. Veniturile din activitatea auxiliară au constituit 12 089 lei. Depoul de locomotive Bender a economisit 6,83 mii kVt/ore de energie electrică, 70 metri cubi de apă, 0,348 mii metri cubi de gaze. Muncitorii au beneficiat de 255 om/zile de concedii fără plată.

**În opinia dumneavoastră, dle Alexei Adam, ce trebuie să facă specialiștii Centrului de reparație a locomotivelor pentru a-și îndeplini cu succes obligațiunile, în pofida problemelor serioase de asigurare a producției?**

— Cred că reușita realizării sarcinilor, puse în fața specialiștilor Centrului de

reparație a locomotivelor, depinde de: — buna planificare a activității de muncă, ce ar asigura executarea calitativă a reparațiilor, respectarea strictă a instrucțiunilor și dispozițiilor;

— continuarea muncii de optimizare a statelor de personal, reeșind din volumul lucrărilor efectuate, și diminuarea cheltuielilor de exploatare;

— valorificarea posibilității de reparație și restabilire a unor ansambluri și piese de schimb în secțiile filialelor CFM.

Realizarea acestor acțiuni va da posibilitate să ne îndeplinim cu succes angajamentele și să realizăm obiectivul principal: asigurarea bunei desfășurări a procesului de trafic și securitatea circulației trenurilor.

**A dialogat  
Liliana NICHIFOROV**

**PROTECȚIA SĂNĂTĂȚII ȘI SECURITATEA MUNCII**

## Crește nivelul cunoștințelor

Conducătorii, adjuncții lor și inginerii-șefi ai tuturor filialelor nodului feroviar Basarabeasca și-au îmbogățit bagajul de cunoștințe la protecția sănătății și securitatea muncii în cadrul unui seminar, care a avut loc în secția liniei nr.3. Serviciul securitatea și sănătatea în muncă al ÎS "Calea Ferată din Moldova" a organizat în acest scop un curs de două zile pentru categoria respectivă de feroviar în conformitate cu Legea Republicii Moldova nr. 186 din 10.07.2008.



**ÎN IMAGINI:**

**1. Lansează cursurile Dumitru Durnescu**

**2. Șefii filialelor manifestă un viu interes pentru prelegerile la teme actuale**

Imagine: Iurie KOZLOV

La inaugurarea cursurilor șeful serviciului Dumitru Durnescu a expus celor prezenți scopul și sarcinile seminarului. Asemenea instruirii se organizează o dată în trei ani cu două categorii de feroviar: prima — conducătorii locurilor de muncă, specialiștii și reprezentanții colectivelor de muncă, a doua — conducătorii, adjuncții lor și inginerii-șefi ai filialelor căii ferate.

Directorul general al ÎS "Calea Ferată din Moldova" Iurie Topala supraveghează cu strictețe îndeplinirea Legii RM cu privire la protecția sănătății și securitatea muncii angajaților Magistralei moldovenești.

Pe parcursul celor două zile în fața cadrelor de conducere ale filialelor nodului feroviar Basarabeasca a prezentat prelegeri Gheorghe Țaralungă, inspector la Inspectoratul de stat al muncii.

Dânsul a apreciat responsabilitatea, competența și cointeresarea persoanelor de conducere de la acest nod feroviar de a-și ridica nivelul cunoștințelor în domeniul protecției sănătății și securității muncii angajaților CFM. Ele, aceste cunoștințe, le vor fi de folos în activitatea cotidiană a feroviarilor în scopul asigurării protecției sănătății și securității muncii lor.

**Liliana NICHIFOROV**



LA ORDINEA ZILEI

# Mecanicul sănătos e garanția unei curse sigure

**Mecanicul de locomotivă și mecanicul-secund, venind la serviciu și pregătindu-se de cursă, trebuie să preia de la echipajul anterior locomotivă, să verifice starea tehnică a principalelor ansambluri, să beneficieze de instruirea respectivă. De rând cu toate celelalte, este obligatoriu și examenul medical înainte de cursă. La depoul locomotive de rulaj Ocnîța acesta are loc la postul medical, amplasat la primul etaj al blocului administrativ-habitual. Specialiștii vin încoace fără să li se amintească o dată în plus, deoarece procedura respectivă a devenit deja o obișnuință.**

Am îndrăznit și eu să intru în odaia, care m-a impresionat chiar de la prima vedere prin curățenie și confort. Felcerița de tură Lucia Vacariuc tocmai măsura tensiunea arterială a tânărului mecanic-secund Alexei Radu. Era evident că băiatul avea emoții: va fi oare admis să plece în cursă? Rezultatul n-a întârziat să apară:

— Tensiunea e la fel ca cea a cosmonauților: 140/90, — a constatat satisfăcută felcerița, adăugând, că înainte de cursă se mai măsoară pulsul, temperatura corpului membrilor echipajelor de locomotivă. Acestea sunt examinați pentru a stabili dacă nu suferă de vreo boală sau oboseală, dacă n-au consumat băuturi alcoolice, preparate medicale interzise.

Exigentele față de starea de sănătate sunt mari. Or, de sănătatea celor ce remorchează trenuri depinde securitatea pasagerilor și a mărfurilor transportate. Sectorul de cale ferată, deservit de locomotivarii ocnîțeni, este complicat ca relief și necesită reacții prompte și frecvente la curbe, la schimbarea regimului de viteză. În plus, o parte a curselor sunt efectuate pe timp de noapte — perioadă foarte extenuantă. Orice scădere a vigilenței în asemenea condiții din cauza înrăutățirii stării de sănătate se poate solda cu încălcări serioase, ceea ce este inadmisibil, firește.

De rând cu ocnîțenii, la postul medical sunt examinați și mecanicii de locomotivă, mecanicii-secunzi, sosiți la stația nodului feroviar de nord de la depourile Bălți și Chișinău.

Informațiile principale referitoare la starea fiziologică individuală sunt introduse în niște fișe speciale, completate pe numele fiecărui feroviar. Abia după susținerea examenului medical persoana respectivă obține permisiunea de a pleca în cursă, i se eliberează foile de parcurs. O dată la jumătate de an mecanicii de locomotivă și mecanicii-secunzi sunt examinați de o comisie medicală, care activează la policlinica cu staționar de zi a nodului feroviar.

O atenție deosebită se acordă mecanicilor de locomotivă și mecanicilor-secunzi cu vârsta de peste 30 de ani. Anume ei formează grupul de risc, care poate fi afectat cel mai des de boli cardiace și, în special, de o maladie foarte periculoasă precum este hipertonia. De obicei această boală decurge latent, dar în caz de acutizare poate provoca ateroscleroză, ischemie, ba și mai grav — ictus ori atac de cord.

În practica conducerii trenurilor și automobilelor s-au întâmplat cazuri, când persoana aflată în cabina locomotivei ori la volanul mașinii, a decedat subit. Acum câțiva ani o asemenea tragedie a avut loc, bunăoară, în preajma orașului Vinița din Ucraina. Unul din pasagerii autocarului, care se deplasa noaptea de la Bălți spre Kiev, a observat comportamentul straniu al șoferului, ce se inclinase într-o poziție nefirească. Autocarul a luat-o razna. Bine că pasagerul a reușit să apuce volanul, altfel tragedia ar fi fost iminentă. Echipa de reanimare sosită la fața locului a constatat decesul șoferului în urma unui atac de cord. Printre lucrurile sale personale poliția a găsit pastile de nitroglicerină, folosite, după cum se știe, în cazul bolilor cardiace grave.

Comparând datele acumulate la Calea Ferată a Moldovei, se poate constata, că tensiunea arterială a mecanicilor de locomotivă comparativ cu alte categorii de ferro-

viari se ridică cel mai des. Este o consecință a încordării emotive, imbinată cu situațiile de stres, zgomotul și vibrația, activitatea fizică insuficientă. Ea poate fi înaltă chiar și a doua zi după consumarea băuturilor alcoolice în perioada de odihnă acasă. Se constată, din păcate, și o creștere a altor boli. Hipotermia sistematică a organismului, de exemplu, provoacă de-



seori nu doar boli respiratorii și virale, ci și afecțiuni ale mușchilor și oaselor. Regimul de muncă instabil afectează ritmurile biologice și organismul se deteriorează precoce. Alimentația cu produse nepreparate cauzează boli ale ficatului, tractului gastro-intestinal, pancreasului.

Toate acestea confirmă încă o dată importanța condiției că echipajele de locomotivă trebuie să plece în cursă cu o stare de sănătate impecabilă. Dacă tensiunea arterială ori alți parametri ai organismului depășesc norma, despre plecarea în cursă nici nu poate fi vorba. În asemenea situații colaboratorii postului medical de la stația Ocnîța și ai altor posturi medicale sunt foarte principali, pentru că poartă o responsabilitate la fel de mare ca și locomotivarii pentru asigurarea securității circulației.

În ceea ce privește ocrotirea sănătății angajaților, mult depinde de modul de viață cotidian. De aceea absolventa Școlii de medicină din Chișinău Lucia Vacariuc, angajată la depou de circa zece ani, dar și ceilalți felceri ai postului medical, fiecare în tura sa — Eudochia Pascariuc, Nina Roșca, Irina Râbac — nu neglijează acțiunile cu caracter preventiv. În zilele când mecanicii de locomotivă și mecanicii-secunzi vin la instruirea tehnică, medicii profită de ocazie și le predau lecții la tema sănătății.

De remarcat, că starea de sănătate a angajaților depinde în mare parte și de asemenea factori, precum atmosfera psihologico-morală în familie, relațiile reciproce cu persoanele din jur, posibilitatea de a se relaxa practicând sportul etc. Prin anii '70 ai secolului trecut, povestesc veteranii, la depourile de locomotive ale căii ferate de la noi se organizau întruniri ale soților, la care se discuta cum poate fi organizată mai bine odihna acasă, cum trebuie să se alimenteze mecanicii de locomotivă în timpul curselor.

Indiscutabil, fiind responsabili de activitatea de muncă a echipajelor de locomotivă, mecanicii-instructori cu experiență se interesează de atmosfera din familii și acum. Or, uneori se întâmplă, că în loc să se odihnească înainte de cursă, mecanicii de locomotivă se ocupă de gospodărie:



sapă grădina, repară locuința etc. După care, în pofida oboseții, se grăbesc la serviciu. Ce poți aștepta de la ei în asemenea caz? Nu ne rămâne decât să ne bucurăm, că intensitatea traficului a scăzut, iar cursele la Calea Ferată a Moldovei, cu mici excepții, sunt scurte și durează, de regulă, nu mai mult de 4-5 ore.

Este binevenit, că la unele depouri de locomotive angajații sunt atrași să participe la acțiuni sportive. La Ocnîța, bunăoară, în subsolul blocului administrativ-habitual al depoului locomotive de rulaj a fost montată o masă de tenis. Or, cea mai bună situație în acest sens este, probabil, la Ungheni. În cadrul acestui depou locomotive de rulaj a fost deschisă o sală de sport. Aparatele pentru sport și-au găsit loc după reparație și în fosta încăpăre a cantinei. În locul fostului depozit de cărbuni a fost amenajat un mic stadion de mini-fotbal și un teren de volei.

Starea bună de sănătate trebuie susținută prin condiții habituale adecvate. În ultima perioadă de timp există tendința de a acorda mai multă atenție (pe cât permit finanțele) îmbunătățirii condițiilor habituale în procesul reviziilor de toamnă și primăvară cu comisia a mijloacelor tehnice, organizate la depourile de locomotive. În sezonul rece cabinele locomotivelor magistrale se încălzesc cu electrici-

tate, sunt astupate fisurile pentru a opri curenții. Au fost montate panouri parasolare. Însă locomotivele vechi nu prea dispun de fotolii speciale, care pot fi ajustate vertical și orizontal. Ușile fiind slab izolate, din secțiunea motoare pot pătrunde în cabină gaze și zgomot. Ușile trebuie să fie etansate.

La casele de odihnă ale echipajelor de locomotivă, precum cele de la Ocnîța, Bălți, Șoldănești, Ungheni, Chișinău, Basarabeasca, Etulia, mecanicii de locomotivă și mecanicii-secunzi au mereu la dispoziție așternuturi curate și frigider pentru păstrarea produselor ușor alterabile. Aici există condiții pentru a încălzi bucatele aduse de acasă, a face duș, funcționează WC-ele.

Doar manifestând grijă adevărată față de persoanele, de care depinde în primul rând traficul, se poate conta pe garanția securității circulației. Aceasta e foarte important și pentru completarea depourilor de locomotive cu cadre tinere. În această ordine de idei e logic a aborda și o altă chestiune, ce-i frământă pe feroviarii, care practică specialitatea deloc ușoară de mecanic. Îmi amintesc că pe timpuri Institutul de cercetări științifice în domeniul igienei muncii în transportul feroviar din

cadrul fostului Minister al căilor de comunicație a stabilit în urma cercetărilor întreprinse, că mecanicii de locomotivă, ca și recompensă pentru eforturile organismului, consumate la îndeplinirea acestei munci grele, trebuie să fie pensionați mai devreme.

Concluzia este una cât se poate de corectă și întemeiată. În republica noastră ei sunt echivalați cu categoriile obișnuite de angajați. Probabil că Consiliul sindicatului feroviarilor și Administrația ÎS "Calea Ferată din Moldova" ar trebui să reia eforturile și să propună spre discuție în Parlamentul RM această chestiune importantă, astfel încât ea să fie soluționată pozitiv.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINI:

1. Felcerul Lucia Vacariuc de la depoul locomotive de rulaj Ocnîța măsoară tensiunea arterială a mecanicului-secund Alexei Radu

2. În sala de sport a depoului locomotive de rulaj Ungheni

3, 4. La Etulia sunt create condiții bune de odihnă pentru echipajele de locomotivă

Imagini: Iurie KOZLOV



## SPORT

# Reprezentanții clubului "Express-K" sunt învingători ai Maratonului



La Maratonul internațional, desfășurat în capitala țării noastre — Chișinău, au participat și 70 membri ai clubului feroviar al amatorilor de alergări "Express-K".

Cinci dintre ei au devenit învingători pe diferite distanțe: Vitalie Gheorghită — **locul I** maraton, Nicolae Gorbușca — **locul I** semimaraton, Natalia Clipca — **locul I** semimaraton, Maxim Răileanu — **locul II** la 10 km, Igor Țâmbalari — **locul IV** maraton. Președintele clubului "Express-K" Ion Babară a făcut parte din colegiul de arbitri al Maratonului.

## CURĂȚENIA E CHEZĂȘIA SĂNĂȚĂII

## Expoziția va ajuta în lupta cu insectele

**Mediul ambiant din jurul nostru este populat cu microorganisme. Deoarece sunt foarte minuscule, nu se văd cu ochiul liber. Unele din ele prezintă pericol pentru om, pentru că pot provoca anumite boli, și sunt numite patogene, altele nu generează boli, astfel fiind considerate nepatogene. Însă această divizare este una convențională, deoarece atunci când capacitatea de protecție a organismului este scăzută microbii nepatogeni pot provoca apariția unei boli, adică devin patogeni.**

**C**ăile de contaminare a organismului uman de către agenții patogeni sunt diverse. În virtutea acestui adevăr s-a elaborat un complex de acțiuni individuale profilactice în vederea prevenirii apariției diferitelor boli. E vorba de spălarea mâinilor, a produselor alimentare, respectarea igienei personale, fierberea apei, dacă sursa este nesigură în aspect epidemiologic, vaccinarea etc.

Mai complicată este situația în instituțiile curativ-profilactice (ICP), unde riscul contaminării este mult mai înalt decât în condițiile obișnuite: în primul rând, acolo se efectuează diferite proceduri, inclusiv intervenții chirurgicale, ceea ce sporește pericolul transmiterii infecției către pacient prin intermediul instrumentelor prost dezinfectate, a mâinilor murdare ale personalului. În al doilea rând, situația la ICP se complică din cauza concentrării pe teritoriul lor a unui număr mare de pacienți cu diverse afecțiuni, care deseori scade capacitatea de protecție a organismului bolnavului, acesta devenind mai vulnerabil față de infecții. Apariția unei infecții complică decurgerea bolii principale și poate pune în pericol viața pacientului, va mări durata aflării sale în staționar, va cauza cheltuieli suplimentare de tratament. Voi remarca de asemenea, că microflora prezentă în ICP posedă un grad înalt de rezistență față de antibiotice și mijloace dezinfectante, de aceea e dificil a lupta cu ea.

În scopul prevenirii apariției bolilor intraspitalicești e necesar a realiza o serie

de acțiuni, menite să prevină pătrunderea microbilor în organismul omului. Printre ele sunt dezinfectarea suprafețelor, utilajului, veselei, lenjeriei, prelucrarea blocurilor sanitare, utilizarea deșeurilor medicinale; curățarea, dezinfectarea și sterilizarea obiectelor de menire medicală și multe altele.

Vor fi dezinfectate în camere speciale îmbrăcămintea, lenjeria de pat, covoarele, articolele din lână, piele, țesături artificiale, documentele etc. Etapele dezinfectării sunt: punerea lucrurilor în camera, încălzirea prealabilă a camerei, ridicarea temperaturii și presiunii, respectându-se expoziția până la 4 ore. Paralel are loc nimicirea insectelor.

Unele insecticide acționează spontan, adică simptomele otrăvirii se observă imediat ce insecticidul ajunge în organismul insectelor, impactul altora se resimte mai târziu și insectele pier peste 12 ore, 1-3 zile și mai mult. De aceea e foarte importantă perioada, necesară pentru ca acțiunea toxică a insecticidului să se facă resimțită suficient de mult ca să distrugă insectele.

Folosirea insecticidelor în doze și concentrații mai mici decât cele stabilite, dar și reducerea perioadei de expunere, sunt absolut inadmisibile, deoarece în asemenea cazuri insectele rămase vii pot da naștere unor generații mult mai rezistente (ori mai puțin sensibile) la dozele toxice de insecticide, stabilite pentru ele.

Dezinsecția în cazul traficului de călători este însoțită de anumite dificultăți de ordin organizatoric: nu pot fi stabilite zile sanitare, ore de prelucrare dimineața și

seara (după cum prevăd instrucțiunile de folosire a insecticidelor), caracterul masiv al traficului, mobilitatea obiectelor (vagoanelor), numărul mare al acestora, crăpăturile în locurile pentru bagaje și pereții dintre compartimente, prolificitatea înaltă a gândacilor (500 ouă) și modul activ nocturn de viață. Dezinfectorii au acces la vagoane în zilele avansării acestora la peșoane pentru imbarcarea pasagerilor. În timpul deplasării trenului vagoanele se află în afara zonei de supraveghere a dezinfectantului. Aducerea gândacilor cu lucrurile, bagajele este un fenomen frecvent. Gradul de influență a insecticidului asupra insectelor depinde de concentrația acestuia în organismul insectei după înghitire ori pătrunderea pe alte căi. La diferite obiecte insectele reacționează diferit la insecticid. Astfel, în urma investigațiilor de laborator s-a stabilit, că la o concentrație a preparatului de 0,1% la obiectul nr.1 în a patra zi au pierit 60 la sută din gândaci, la obiectul nr.2 — numai 40 la sută. În același timp la obiectul nr.3 gândacii au pierit totalmente deja în prima zi, concentrația preparatului fiind aceeași.

Aplicând metoda umedă cu expunere pentru dezinfectare, gândacii vor pieri în prima zi 60%, în a doua zi — 20%, a treia zi — 10%, a patra zi — 10%.

De perioada de expunere (timpul aflării insectelor în zona toxică cu aerosol, în afara ascunzișurilor vagonului, fără mișcare, fără aerisire) depinde eficiența lucrărilor de dezinsecție și în trenurile de călători. Lupta cu insectele trebuie să înceapă de la curățenia generală, menținerea curățeniei în vagoanele de pasageri în timpul curselor, în caz contrar utilizarea insecticidelor va fi ineficientă.

**Nicolae DIAUR,**  
șef al secției dezinsecție profilactică,  
medic epidemiolog de categorie  
superioară la Centrul de medicină  
preventivă al CFM

## Au făcut bilanțurile activității

A avut loc adunarea de dare de seamă și alegeri a veteranilor nodului feroviar Bălți.

Raportul a fost prezentat de președintele Consiliului Mihail Eșan. El a povestit despre activitatea de doi ani a organizației, menită să asigure protecția socială a oamenilor în etate.

S-a vorbit, printre altele, despre susținerea, pe care o acordă IS "Calea Ferată din Moldova". Veteranii cu o vechime de muncă în transportul feroviar de peste 20 de ani beneficiază de trei ori pe an de un ajutor umanitar în sumă de 70 lei. Feroviarii în etate au dreptul să călătorească gratuit cu trenurile diesel într-o rază de 100 kilometri de la stația Bălți-Slobozia. Consiliul veteranilor nodului feroviar primește gratuit ziarul departamental "Feroviarul Moldovei". Întreprinderile locale îngrijesc mormintele frățești ale feroviarilor, care și-au pierdut viața în urma bombardamentului nodului feroviar în timpul celui de-al doilea război mondial, care se află pe teritoriul depoului de locomotive și din scuarul gării.

Luând cuvântul în cadrul dezbaterilor pe marginea raportului, veteranii s-au referit la ceea ce mai urmează a se întreprinde pentru eficientizarea activității, au venit cu propuneri.

Multe cuvinte de bine au fost adresate președintelui Consiliului, dar și adjunctului său V.Bugaevskaia, secretarei A.Stakanova, care organizează vizitarea la domiciliu a persoanelor grav bolnave și oferă suport juridic pensionarilor în caz de necesitate. Invitată la adunare, Ana Mironic, președinte al Consiliului republican al veteranilor, a înmănat medalia comemorativă în cinstea aniversării a 71-a a Victoriei fostului feroviar D.Pcela, unicul participant la cel de-al doilea război mondial de la nodul feroviar. Medalii similare au primit și A.Gorb, președinte al organizației veteranilor din municipiul Bălți, prezent la adunare, M.Eșan, președinte al Consiliului veteranilor nodului feroviar.

Calea ferată a fost reprezentată la ședință de V.Cojocar, șef al nodului feroviar Bălți, și A.Mironiuc, șef al Consiliului președinților comitetelor sindicale de la întreprinderile nodului feroviar. Ei au subliniat în alocuțiunile lor, că nutresc un respect aparte față de cei ce și-au consacrat magistralei cei mai frumoși ani din viață, iar în prezent se află la odihna bine meritată, au promis susținere în măsura posibilităților Consiliului veteranilor nodului feroviar. Declarând satisfăcătoare activitatea Consiliului veteranilor, adunarea a decis să nu schimbe componența acestuia.

În calitate de președinte a fost reales Mihail Eșan.

REPORTER "FM"

### ■ ÎNTREBAȚI-RĂSPUNDEM

#### Și daună, și folos

Am auzit că cipsurile și pesmetii sunt niste produse nocive. Însă odată ce se vând, poate că nu dăunează copiilor?

**Galina STAVER,**  
Ungheni

— Nu sunt de vină produsele, ci toleranța individuală a organismului. Adăsurile chimice, bunăoară, precum aromatizatorii, pot provoca alergii nu doar copiilor, ci și adulților. Consumul îndelungat al cipsurilor, de exemplu, ar putea fi cauza acumulării colesterolului în organism, care are impact negativ asupra sănătății. Prezintă pericol și surplusul de clorură de sodiu, ce provoacă boli cardiace și împiedică creșterea oaselor. Însă toate acestea se pot întâmpla doar în cazurile consumului excesiv de aceste produse.