

FEROVIARII MOLDOVEI



N 16-17 (5886-87) 27 mai 2016

Ziarul apare
din 1 mai 1941

Nordul CFM e pregătit de vară



Imagine: Iurie KOZLOV

Iurii TOPALA, director general al ÎS «Calea Ferată din Moldova», a început inspectarea sectorului de nord al magistralei vis-a-vis de gradul de pregătire al acestuia către traficul estival.

Reviziile cu comisia, efectuate la magistrala noastră de două ori pe an cu scopul verificării stării infrastructurii și securității circulației, sunt de fiecare dată un eveniment pentru feroviar. La fel și revizia de primăvară din anul curent, pe parcursul căreia se evaluează gradul de pregătire pentru traficul estival de marfă și călători, a devenit încă un examen serios de maturitate profesională, spirit gospodăresc, capacitate de a face față sarcinilor chiar și în cele mai dificile condiții.

Inspectarea a demarat în mod tradițional pe sectorul de nord, prin care trece culoarul internațional de transport spre est, important pentru economia republicii, și unde se formează o parte semnificativă a fluxului de marfă local. Anterior comisia a vizitat câteva stații depărtate, printre care Lipcani și Brătușeni, iar la data de 24 mai a.c. a venit rândul celeilalte părți a acestui sector amplu. Pornind dis-de-dimineață cu motră de la gara din capitală, deja la orele 9 membrii comisiei au început inspectarea direcției Mateuți a căii ferate.

După cum se știe, procesul tehnologic de asigurare a traficului include o serie de aspecte de bază: organizarea circulației, folosirea posibilităților materialului rulant de tracțiune, activitatea comercială etc. Or, toate acestea, aparte sau împreună, nu ar avea nici un sens dacă ar fi nefuncțională linia de cale ferată propriu-zisă. De aceea nu e de mirare, că pe parcursul reviziei atenția principală s-a concentrat practic pe gospodăria liniei cu toate problemele sale privind întreținerea. O asemenea selectare a priorităților, cauzată

și de necesitatea folosirii raționale a timpului de muncă cât se poate de operativ și restrâns, nu înseamnă deloc renunțarea la principiul inspectării complexe a întregii infrastructuri. Proportțiile magistralei noastre nu sunt prea mari și cei, care l-au însoțit în deplasare pe președintele comisiei Iurii Topala, director general al ÎS «Calea Ferată din Moldova», Serghei Tomșa, vicedirector general, responsabil de infrastructură și tracțiune, reprezentanții serviciilor, au avut posibilitatea să viziteze în repetate rânduri până la începerea reviziei subdiviziunile și stațiile de pe sector. Fiind la curent cu starea de lucruri de la fața locului, ei au putut oferi răspunsuri exhaustive la orice întrebare.

Gospodăria liniei a sectorului de nord este îngrijită de două secții linii. Colectivele lor se confruntă cu numeroase probleme, ce țin de aprovizionarea cu materiale, combustibil, piese de schimb. Toate acestea nu pot, desigur, să nu aibă impact asupra activității de muncă, totuși punctajul liniilor de aici este menținut la un nivel acceptabil pentru securitatea circulației trenurilor, deși există anumite restricții de viteză. Rolul decisiv îl au supravegherea severă, reparațiile curente și înlăturarea operativă a defectelor depistate. Aceasta este caracteristic în special secției liniei Bălți — conducător Alexei Cruglii. Parcurgând sectorul din subordinea ei, membrii comisiei au văzut indicatoare hectometrice îngrijite, acostamente, șanțuri de scurgere curățate de nămol. Directorul general al magistralei Iurii Topala a examinat personal starea vechiului tunel. Preocupându-se de economisirea mijloacelor, specialiștii subdiviziu-

nii construcții ingineresti efectuează reparațiile de întreținere cu cheltuieli minime.

Este destul de bună starea sectorului de linii din subordinea secției liniei Ocnîța — conducător Alexandru Brodski. După demontarea liniilor întâia și a doua la stația lichidată Verejeni, specialiștii SML-294 și picherii și-au unit eforturile și au îndreptat traseul liniei curente.

Luând cuvântul la ședințele de analiză de la Bălți și Ocnîța, directorul general Iurii Topala a mulțumit picherilor și celorlalți feroviar ai sectorului de nord pentru munca înfăptuită. Nu există întreprinderi ori stație la cele două noduri feroviare, care, chiar și cu mijloace limitate, să nu se fi pregătit de traficul estival. Oamenii au o atitudine responsabilă față de muncă. La rândul său, administrația magistralei întreprinde acțiuni, menite să soluționeze problemele ce-i frământă pe feroviar. Există o veste optimistă pentru picheri. Curând secțiile liniei ar putea să primească loturi masive de traverse noi din beton armat. Montarea lor va permite lichidarea celor mai grave focare de putregai al traverselor și asigurarea limitei de viteză nu mai mici de 40 km/oră. Deja acum calea ferată a mai primit două vagoane cu traverse de lemn pentru macazuri, achiziționate peste hotare.

Referindu-se la retribuirea muncii, șeful magistralei a menționat, că în perioada aflării sale la cârma întreprinderii salariile sunt achitate conform graficului, lună de lună. La fel se va proceda și de acum înainte, în orice circumstanțe. Cât privește lichidarea restanțelor admise de conducerea precedentă, dar și majorarea salariilor

vor fi posibile odată cu ameliorarea situației economico-financiare. Dacă în anul 2015 calea ferată câștiga lunar circa 70 mln. lei, apoi în prezent, din cauza scăderii semnificative a fluxului de marfă din motive obiective, această cifră e de doar 38-40 mln. lei. Desigur, putem cheltui aceste mijloace până la ultimul banuț doar pentru necesități sociale, dar în acest caz calea ferată va falimenta și vor avea de pierdut toți. Legile economiei de piață sunt foarte severe. De aceea e necesar a da dovadă de răbdare maximă, depășind greutățile cu ajutorul unor acțiuni de marketing competente. Recent, în scopul recuperării foștilor parteneri de afaceri, dar și atragerii noilor agenți economici pentru a colabora cu ei în continuare, calea ferată a luat decizia chibzuită de reducere a tarifelor pentru transport. Aceasta a și dat primele rezultate pozitive. Conducătorul CFM Iurii Topala a informat despre deplasarea sa în Rusia, unde a discutat chestiunea privind majorarea tranzitului feroviar de marfă pe teritoriul republicii noastre. Tranzitul suplimentar ar putea aduce venituri zilnice de circa 1,5 mln. lei.

La întrebarea picherilor referitoare la prețul exagerat al mai multor materiale furnizate în mod centralizat, Iurii Topala a explicat, că administrația actuală nu poartă răspundere pentru contractele de achiziții încheiate de predecesori. În prezent o asemenea practică de încheiere a contractelor de aprovizionare tehnico-materială este exclusă, activitatea în acest sens fiind supravegheată cu strictete.

Vladimir DOBREANSCHI



ACTIVITATE COTIDIANĂ A PICHERILOR

Monitorizarea și calitatea sunt prioritare

Sectorul de cale ferată din subordinea districtului nr. 11 este unul din cele mai complicate în componenta secției linii nr. 1. Lungimea șinelor, cu cele din stațiile Berești și Petrești, constituie 50 kilometri (inclusiv 17 km de linii curente și 2 km de linie cu ecartament european), plus 130 macazuri. Toate acestea sunt îngrijite zi de zi de 32 montatori de linii, întruniți în cinci echipe. L-am întrebat pe maistrul-picher Nicolae Savciuc, cum se descurcă colectivul.

— Încercăm să facem față situației, deși, la fel ca și pe alte sectoare, lasă de dorit aprovizionarea tehnico-materială, — reiterează Nicolae Savciuc. — Dacă ni se repartizează un anumit număr de șine și traverse, acestea sunt pozate imediat pe linii. La fel s-a întâmplat și cu seturile de macaz pentru liniile nr. 5 și nr. 7 din zona cocoasei Berești, furnizate recent. A fost schimbată linia macaralei cu capacitatea de 30 tone în zona de încărcare-descărcare. Or, pentru continuarea lucrărilor mai sunt necesare traverse. Accentul principal se pune pe verificarea zilnică a stării liniilor și înlăturarea operativă a devierilor de la normă depistate. În ansamblu punctajul mediu la district constituie 30-40 unități, planul fiind 50.

De remarcat, că picherii de la Berești își fac bine munca acasă, dar în caz de necesitate vin și în ajutorul vecinilor de pe sectorul adiacent spre Chișinău. Un factor

pozitiv în acest sens este stabilitatea cadrelor, prin care se impune districtul respectiv față de celelalte subdiviziuni ale secției. Trebuie să se depună eforturi pentru a o păstra, deoarece în viitor se preconizează realizarea unui program de asanare a gospodăriei liniei în această zonă importantă în aspect economic. Iar stabilitatea depinde, în primul rând, nu doar de stimularea materială, ci și de ameliorarea condițiilor social-habituale.

În ultima perioadă de timp secția liniei cu suportul direct al administrației și comitetului sindical a înfăptuit un volum mare de muncă în vederea transformării încăperilor goale ale fostelor depozite de la stații în sedii pentru picheri, precum s-a procedat în cazul districtelor Pârlița, Strășeni, Sipoteni. O încăpere similară a primit și districtul nr. 11. Picherii sunt gata s-o repare cu forțele proprii, dar au nevoie de materiale de construcție. Din cau-



Un grup de picheri ai districtului

za lipsei acestora nu poate fi reparat nici acoperișul spart al micii clădiri a echipei, care îngrijește macazurile. Problema va fi soluționată odată cu îmbunătățirea finanțării.

Mai există un moment, ce-i frământă pe picheri. Multi angajați ai districtului (dar și ai altor secto-

are) locuiesc în satele din preajma liniei de cale ferată Unghești-Bălți și doresc schimbarea orei de plecare din stația Berești a cursei serale de tren diesel spre Bălți. Oamenii au nevoie de 20-30 de minute în plus pentru a reuși să prindă această cursă la sfârșitul zilei de muncă, dar de-

oarece trenul pleacă mai devreme ei sunt nevoiți să ajungă acasă cu transport de ocazie, ceea ce nu le convine. Picherii speră să fie ajutați.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagine de autor



Igor Dațco, șef al stației Lipcani

Doar sporirea volumului mărfurilor transportate ar putea îmbunătăți radical situația financiară a magistralei. La soluționarea acestei sarcini importante se străduie să-și aducă obolul și colectivul sectorului mișcare Lipcani, condus de Igor Dațco. Răspunzând la întrebările reporterului nostru, el a specificat, printre altele:

— În zona de deservire a stației se află cariera de lângă satul Criva, unde se extrage gips pentru prelucrare industrială ulterioară. Colaborarea de afaceri cu ea posedă un potențial destul de mare. Dar în ultimii ani, din păcate, nu e prea stabilă. Au existat urcușuri, dar și coborâșuri, care se explică în primul rând prin tarifele la transportul feroviar, care nu-l prea satisfac pe client. Din această cauză el a folosit parțial transportul auto de mare tonaj. O asemenea situație este caracteristică nu doar pentru zona noastră, ci și pentru alte regiuni ale țării. De aceea

Nu s-au iepuizat rezervele

merită a fi salutăată politica tarifară actuală mai flexibilă și mai echilibrată, promovată de conducătorul căii ferate, Iurii TOPALA, menită să restabilească încrederea din partea agenților economici. Recent cariera a beneficiat de reduceri destul de bune la tarifele de transport, ceea ce a și înviat deja cât de cât munca cu încărcăturile. Până la finele lunii mai au fost încărcate și expediate consumatorilor circa 250 vagoane cu gips. Principalele stații destinate sunt Mateuți și Răbnița. Sperăm că în curând se va alinia la ele și stația Răuțel, prin intermediul căreia mai înainte producția carierei ajungea la întreprinderea "Knauf" din Bălți, ce produce în cantități mari amestecuri de gips pentru ramura construcțiilor. Cantitatea ar putea să crească și în cazul când va reîncheie colaborarea cu noi cariera firmei "Calcar", situată lângă satul Beleavineț din raionul Briceni. În zona stației Lipcani întreprinderea dispune de o linie feroviară de acces și un teren pentru încărcarea mecanizată a pietrișului în vagoane.

— În cazul când clientela ar propune pentru transportare volume cu adevărat mari de pietriș, este real ca infrastructura sectorului în starea sa actuală să facă față situației?

— Absolut real, deoarece ea are o capacitate calculată să acumuleze și să expedieze o cantitate mult mai mare de încărcături decât acum. Revizia cu comisia, care a demarat recent la mijlocul lunii mai, a constatat că infrastructura este pregătită pentru traficul estival de marfă. Deși există probleme în ce privește aprovizionarea cu materiale, liniile sunt menținute în starea care să asigure securitatea circulației. Aceasta permite organizarea transportării vagoanelor cu gips din carieră prin Postul blocare Km 61 și Criva la stația Lipcani, formarea loturilor de vagoane pentru expediere în corespondență cu procesul tehnologic. În timpul reviziei membrii

comisiei au inspectat linia curentă cu probleme din preajma satului Medveja. Se vor întreprinde acțiuni pentru a găsi resurse în vederea răririi aici a focarelor de putregai al traverselor. Este bine organizată activitatea recepționarilor, casierilor de marfă, agenților de predare, dispuși să îndeplinească cele mai responsabile sarcini. Pentru procesarea operativă și transmiterea informației folosim calculatorul și un modem cu Internet. Documentele sunt duse la Ocnîța și aduse de acolo de către mecanicii locomotivelor trenurilor de marfă. Fac față sarcinilor angajații sectorului de producție Ocnîța al secției nr. 3 semnalizare și comunicații, care asigură funcționarea stabilă a centralizării electrice, electricienii. Ne străduim să soluționăm în comun toate problemele apărute. În calitate de șef al stației eu mă strădui să nu trec cu vederea nici domeniul asigurării securității circulației, beneficiind în acest sens de ajutorul substanțial al revizorului de sector.

— Au existat în timpul reviziei careva întrebări vizavi de întreținerea clădirilor și construcțiilor?

— S-a discutat despre necesitatea reparației soclului temeliei de sub vagonașul Postului blocare Km 61. Treptat el se distruge, iarna prin crăpăturile formate pătrunde frigul și e greu a menține în interiorul vagonului o temperatură normală. Ni s-a promis ajutor. La stația Lipcani trebuie îmbunătățită starea tehnică a capacității, în care se pompează apă din fântână. Avem nevoie de o coasă mecanizată pentru a cosi buruienul pe teritoriile adiacente, pe care încercăm să le menținem în ordine și curățenie.

— Care e situația privind vânzarea biletelor de călătorie?

— Demult visăm la reluarea traficului deplin de pasageri prin stația Lipcani, însă deocamdată acolo se opresc doar trenu-

rile suburbane spre Cernăuți și Larga. Totuși, sistemul "Express-3" din dotare permite vânzarea biletelor la toate cursele moldovenesti de pasageri, oamenii imbarcându-se în vagoane la Ocnîța, Bălți ori Chișinău. De acest serviciu beneficiază cu plăcere locuitorii din zonă, asigurând de la începutul anului încasări bănești de peste 400 mii lei. În condițiile actuale complicate este un rezultat destul de bun pentru noi.

— Cine dintre specialiștii sectorului mișcare sunt cei mai buni la locul de muncă?

— Îmi vine greu, la drept vorbind, să răspund la această întrebare. Toți angajații noștri muncesc bine, după cum se și cuvine într-un colectiv unit, prietenos. Ca să nu ocup prea mult spațiu de ziar, îi voi nominaliza doar pe câțiva: impiegații de mișcare Veaceslav Guțul, Sergheii Melnic, Oleg Creiter, soții Svetlana și Vitalie Rusnac, Inga Creciun, Ludmila Colbasiuc, Irina Cebotari, Vasile Colțiu, casierul de marfă superior Zinaida Morozov, casierul de marfă Tatiana Miziuc (cu drept de substituție a impieगतului de mișcare), recepționar Angela Ciurmac și Alexandra Pogorelovski, casierul de bilete superior Tatiana Grinco, casierii de bilete Ecaterina Bohlin și Igor Lisco etc.

* * *

Câteva cuvinte despre conducătorul sectorului mișcare: Igor Dațco activează în această funcție responsabilă din luna octombrie 2014. Si-a început cariera de feroviar în anul 2005 în calitate de agent al biroului predare, după care a muncit impieगत de mișcare. A absolvit colegiul tehnic de transport feroviar, posedă de asemenea studii economice superioare.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagine: Iurie KOZLOV



■ INTERVIU DE EXCLUSIVITATE

Iurii TOPALA:

“Noi apreciem foarte mult relațiile de afaceri și parteneriat, care s-au stabilit între căile ferate din Moldova și Ucraina”

Ceea ce leagă căile ferate din Moldova și Ucraina sunt trecutul, prezentul și viitorul comun. Despre starea actuală de lucruri, despre proiectele comune cu partea ucraineană ne-a relatat directorul general al Întreprinderii de Stat “Calea Ferată din Moldova” Iurii TOPALA.



— **Căile ferate din Ucraina și Moldova mențin legături strânse încă din perioada când exista Calea ferată Odesa—Chișinău. Probabil, de aceea mulți feroviarți din Ucraina, în special angajații Căii ferate Odesa, se interesează de soarta colegilor moldoveni. Printre altele, în 2015 soseau informații despre restanțe la salariu și alte probleme de ordin social-economic la CFM. În ce măsură a reușit echipa dumneavoastră să schimbe situația?**

— După cum ați remarcat, relațiile de bună vecinătate între feroviarul moldoveni și ucrainenii au tradiții vechi. Istoria Căii Ferate a Moldovei este legată indispensabil de Ucraina și în această cronică feroviară celor două țări scriu zilnic pagini noi. Până în anul 1979 magistrala noastră era parte componentă a Căii ferate Odesa—Chișinău. Devenind independentă, magistrala a căpătat statut de întreprindere de stat și a continuat să păstreze și să dezvolte relații colegiale constructive cu Calea ferată Odesa. Ne bucură colaborarea rodnică cu toți colegii ucrainenii și sperăm să avem și de acum înainte legături reciproc avantajoase, care să consolideze relațiile economice și în domeniul transportului dintre Moldova și Ucraina. Eu am preluat conducerea CFM în august 2015. Acceptând funcția, știam că va trebui să dirijez un domeniu cu numeroase probleme, lăsate moștenire de administrația precedentă. La calea ferată se înregistrau restanțe salariale de trei luni și o sumedenie de probleme serioase de ordin tehnic și tehnologic. Vă puteți imagina starea morală la acel moment a colectivului de mii de feroviarți al magistralei noastre. Nu aveam timp de pierdut, de aceea noua echipă a început imediat munca de normalizare a situației în domeniu. În primul rând a fost reluată achitarea regulată a salariilor curente, fiind stopată creșterea datoriei istorice de trei luni.

Administrația CFM a semnat un acord cu sindicatul de profil, prin care și-a luat angajamentul să lichideze până în luna iulie 2016 restanțele la salarii. Depunem eforturi pentru atingerea acestui obiectiv, cu condiția posibilităților financiare.

— **Dar ce realizări ați remarca în ce privește dezvoltarea bazei tehnico-materiale a magistralei?**

— La ora actuală transportul feroviar al Moldovei funcționează într-un ritm încordat. Reformele inițiate la magistrală vizează o listă întreagă de sarcini de bază, realizarea cărora va permite CFM

să se încadreze eficient în relațiile actuale de piață și să devină mai atractivă pe piața serviciilor de transport. În acest scop s-au pus în funcțiune mecanismele necesare pentru stabilizarea economică a domeniului feroviar și asigurarea obligatorie a securității circulației în traficul de marfă și călători. S-a planificat un volum mare de muncă în vederea asanării gospodăriei liniei a magistralei, pe măsura posibilităților financiare procurăm materiale necesare în acest scop. Apropo, multe din ceea ce am reușit să achiziționăm pentru fortificarea gospodăriei liniei nu s-a mai făcut

de vreo zece ani. După o staționare de 17 luni din anumite motive a fost reluată exploatarea a patru din cinci trenuri diesel modernizate. La ora actuală ele sunt solicitate. Cetățenii și oaspeții Moldovei acceptă cu plăcere să călătorească cu aceste trenuri confortabile moderne pe rutele Chișinău—Ungheni, Chișinău—Ocnita. Vreau să relatez cu satisfacție și mândrie deosebită despre noua noastră cursă în România: Chișinău—Iași (Socola). Odată cu lansarea ei pasagerii noștri au căpătat posibilitatea de a călători în siguranță și confort într-o țară europeană. Situația

economico-financiară a CFM crează, desigur, numeroase obstacole în multe direcții de dezvoltare, inclusiv în procesul de reparație a materialului rulant de tracțiune. Totuși, ne străduim să susținem acest tip de lucrări, continuând la depourile noastre reparația capitală și cu ridicare a locomotivelor magistrale. A devenit stringentă necesitatea renovării stocului vagoanelor de pasageri. Din cauza aceleiași situații economice complicate nu ne putem permite deocamdată achiziționarea vagoanelor noi. Nu este exclus, că va trebui să soluționăm această problemă cu forțele proprii, organizând montarea vagoanelor de pasageri, bunăoară, la remiza vagoane de călători Chișinău. Astăzi oamenii pot fi atrași în transportul feroviar într-un număr suficient doar oferindu-le trenuri noi, confortabile, garantându-le circulația sigură pe Calea Ferată a Moldovei și peste hotarele ei. Țin să menționez de asemenea, că în august 2015, când am preluat conducerea căii ferate, CFM avea 590 vagoane de marfă antrenate în traficul internațional. Grație acțiunilor întreprinse de noi numărul acestora s-a mărit între timp mai bine de două ori.

— **Dorim echipei dumneavoastră succese și de acum încolo, iar continuând discuția pe aceeași notă pozitivă, am vrea să aflăm ce se întâmplă la ora actuală cu derularea proiectului de restabilire a liniei de cale ferată Berezino—Basarabeasca.**

— La data de 20 octombrie 2015 am întreprins o vizită de lucru la Odesa, în cadrul căreia m-am întâlnit cu guvernatorul regiunii Odesa și persoane responsabile din administrația căilor ferate ucrainene. După cum se știe, a fost semnat acordul respectiv privind restabilirea liniei de cale ferată Berezino—Basarabeasca, care în



Continuare în pag.4 ►



■ INTERVIU DE EXCLUSIVITATE

Iurii TOPALA: “Noi apreciem foarte mult relațiile de afaceri și parteneriat, care s-au stabilit între căile ferate din Moldova și Ucraina”

► **Sfârșit. Începutul în pag.3**

anul 2000 a fost demontată din cauza lipsei încărcăturilor. Cu ajutorul ei se preconizează a restabili legătura între regiunea Odesa din Ucraina și zona Basarabeasca din Moldova. În urma negocierilor purtate la Odesa părțile au semnat un protocol.

S-a stabilit începerea lucrărilor în vara curentă. Urmează a fi restabilită circa 20 km de linie feroviară pe teritoriul Ucrainei și circa 1,5 km — pe teritoriul Moldovei. Deocamdată ambele părți desfășoară lucrări de pregătire pentru demararea restabilirii propriuzise.

— **Unica linie de cale ferată spre portul ucrainean Reni traversează teritoriul Moldovei. Are partea moldovenească careva propuneri în vederea activizării traseului feroviar Basarabeasca—Reni—Giurgiulești?**

— Calea Ferată a Moldovei are două linii de acces spre portul Reni. Acolo se poate ajunge și pe traseul Cahul—Giurgiulești, construit nu demult. Așa dar, spre Reni se îndreaptă linia de cale ferată din două direcții: una — dinspre stația Cahul, a doua — dinspre Etulia. CFM este cointereseată ca portul Reni să activeze la întreaga capacitate. În acest con-

text examinăm în comun cu administrația “Ukrzaliznița” posibilitatea organizării unei consfătuirii cu administrația portului Reni, în cadrul căreia să fie discutată chestiunea tarifelor integrale. Există încrederea, că soluționând o serie de probleme organizatorice, reciproc avantajoase, volumul de trafic în direcția respectivă va crește. Așa dar, perspectivele noastre sunt bune.



Examinăm în comun cu administrația “Ukrzaliznița” posibilitatea organizării unei consfătuirii cu administrația portului Reni, în cadrul căreia să fie discutată chestiunea tarifelor integrale.

— **În interviu publicat în ziarul departamental “Feroviarul Moldovei” dumneavoastră v-ați referit la posibilitatea lansării unui tren diesel modernizat pe ruta Chișinău—Odesa. Care sunt perspectivele acestei curse?**

— CFM a adresat administrației “Ukrzaliznița” propunerea de a lansa circulația trenului diesel modernizat pe ruta Chișinău—Odesa. Partea ucraineană a solicitat caracteristicile tehnice ale acestor garnituri și noi i-am pus la dispoziție toate documentele necesare. Acum așteptăm răspunsul colegilor. E o chestie de timp și sper că până la vară vom reuși să le oferim pasagerilor bucuria de a călători la Odesa în condiții confortabile.

— **Calea Ferată a Moldovei planifică cumva lansarea unor curse noi spre orașele de interes istoric ale Ucrainei, precum Kamenet-Podolisk ori Liviv?**

— Desigur. Departamentul comercial al administrației Căii Ferate din Moldova examinează în permanentă diverse variante de lansare a unor curse noi, calculând în detalii rentabilitatea acestora în plan economic, studiind piața transportului de persoane. Dacă în urma acestor investigații de marketing se va dovedi rentabilitatea lansării unor curse noi spre orașele de interes istoric din Ucraina, vom discuta cu colegii toate nuanțele acestei chestiuni.

— **Ce sarcini principale are astăzi administrația transportului feroviar?**

— Ele sunt câteva. Prima — stabilizarea situației financiar-economice a Căii Ferate din Moldova. Problema este complicată,

deoarece starea de lucruri la magistrală depinde nu doar de situația din economia națională a țării, ci și de cea din statele învecinate. Administrația CFM depune eforturi pentru majorarea volumului traficului de marfă și persoane. Un obiectiv de bază în transportul feroviar rămâne mereu asigurarea securității circulației trenurilor. A doua prioritate, reeșind din condițiile în care activăm, este sporirea semnificativă a randamentului muncii în domeniul feroviar. Toți doresc stabilizarea economică a CFM: statul, economia națională, consumatorii serviciilor de transport — furnizorii, destinatarii mărfurilor și pasagerii. Administrația magistralei caută posibilități de majorare a volumului de transport pe segmentele marfă și călători. Paralel cu antrenarea surselor suplimentare de venit se muncește asupra optimizării traficului de marfă. El trebuie să devină cu adevărat competitiv. Calea ferată a pierdut un număr mare de agenți economici din cauza că tarifele feroviare n-au fost atractive pentru ei comparativ cu cele din transportul auto. Astăzi situația se schimbă cardinal. S-a elaborat o nouă politică internă de evidență, se optimizează nomenclatorul consumurilor. Pe această bază planificăm majorarea volu-

mului traficului de marfă. Dată fiind situația economico-financiară dificilă la calea ferată, magistrala are nevoie stringentă de o asemenea creștere. Ne punem mari speranțe în posibilitatea obținerii unui grant de la Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) și Banca Europeană de Investiții (BEI). Uniunea Europeană ne va oferi prin intermediul “Neighbourhood Investment Facility” un grant nerambursabil de 5,2 milioane euro. În calitate de conducător al Căii Ferate a Moldovei, profitând de ocazie, vreau să mulțumesc din numele întreprinderii partenerului nostru de încredere. Acesta va fi cel mai substanțial suport, de care a beneficiat vreodată calea ferată moldovenească. Mijloacele bănești în sumă de circa 110 milioane euro vor fi cheltuite pentru achiziționarea locomotivelor noi și dezvoltarea infrastructurii.

— **Și la finalul discuției noastre, ce le-ați dori colegilor ucraineni?**

— Tuturor colegilor noștri din Ucraina le doresc în primul rând bunăstare personală și profesională, consolidarea în continuare a relațiilor de parteneriat în domeniul dezvoltării colaborării magistralelor noastre. Vă dorim volum de muncă cât mai mare în traficul de marfă și pasageri.

Noi apreciem foarte mult relațiile de afaceri și parteneriat, care s-au stabilit între căile ferate din țările noastre. Sunt sigur, că ele se vor dezvolta și în continuare pe direcția intereselor comune.

În vara anului 2016 Calea Ferată a Moldovei va marca un nou jubileu: 145 de ani de la întemeiere. Feroviarii moldoveni au parcurs cu cinste acest drum istoric. Le-a reușit și pentru că CFM are un prieten sigur în persoana feroviarilor ucraineni. Frăția feroviarilor este o categorie rezistentă în timp.

Îi dorim domnului Iurii Topala și întregului colectiv al Căii Ferate din Moldova succese în continuare în activitatea deloc ușoară în domeniul feroviar. Ținem să mulțumim în mod special doamnei Irina Kraevskaia, redactor-șef al ziarului “Feroviarul Moldovei”, și fotoreporterului publicației Iurie Kozlov.

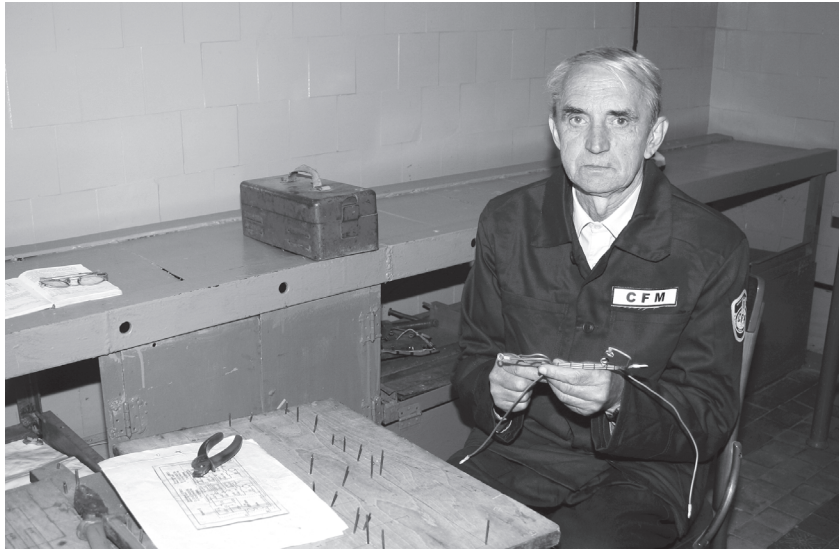




■ DINASTII DE FEROVIIARI

Frații Luganov: portret comun

Talentul veritabil al omului, orice profesie ar practica, nu se manifestă în cuvinte, ci în fapte concrete. Muncind după război în calitate de revizor vagoane la revizia tehnică și comercială Ocnîța, Petru Luganov a câștigat respectul colegilor prin sârguință și măiestrie. Ulterior magistrala a devenit și vocația celor doi feciori ai săi, care continuă dinastia feroviarilor, practicând profesii la fel de importante.



Electromechanicul Anatolie Luganov

... În sala nu prea mare a echipei industriale a sectorului de producție Ocnîța al secției nr.3 semnalizare și comunicații stă la masa de montare un bărbat modest, trecut de prima tinerețe. E calm, gânditor. Iar mâinile muncesc, împletind și așezând cu acuratețe cablurile colorate. Observând de la o parte mișcările sale iscusite, începi să înțelegi că ai în față un adevărat profesionist.

Asemenea impresie mi-a lăsat la prima întâlnire electromechanicul Anatolie Luganov, absolvent al Colegiului electromecanic din Harkov, care a dedicat muncii în secția semnalizare și comunicații aproape 38 ani din viața sa. E și meritul lui că la stațiile sectorului de nord al magistralei, de la Criva, Lipcani, Ocnîța până la

Vălcineț și Sofia, instalațiile centralizării electrice funcționează bine, dânsul fiind cel ce efectuează comunicațiile mecanismelor electrice de acționare a macazurilor și circuitelor de linie.

— E vorba, printre altele, și de montarea calitativă în cutiile cu relee exploatare pe linie.

— Cum reușiți să faceți față volumului mare de muncă? — l-am întrebat.

— Nu e greu deloc, dacă cunoști bine tehnica montării și pozezi îndemânarea necesară, — explică specialistul. — Pentru simplificarea procesului am creat anumite șabloane, am elaborat niște scheme raționale. Astfel muncesc zi de zi.

— Ați calculat vreodată, câte asemenea cabluri ați montat pe parcursul anilor



Fierarul Victor Luganov

de muncă în componența echipei industriale?

— Nu pot spune cu exactitate, deoarece nu pretind la vreun record demn de cartea Guinness. Însă făcând niște calcule aproximative, s-ar aduna, probabil, vreo 10-11 kilometri...

Pasiunea sa față de o asemenea îndeletnicire s-a manifestat încă în tinerețe. Astăzi se mândrește, că și feciorul Vasile, matur deja, i-a preluat meseria. Băiatul muncește cot la cot cu tatăl în calitate de electromontor al grupului cabluri și a reușit deja să demonstreze cele mai bune calități.

Iar în continuare voi povesti despre un alt reprezentant al dinastiei Luganov — Victor, pe care l-am întâlnit la fierăria sec-

ției linii din localitate. Fața concentrată îi era luminată de reflecțiile misterioase ale focului din cuptor. Părea că nu aveam în față un fierar cu șorț și mănuși antitermice, ci un alchimist din evul mediu, vrăjitorind lângă focul purificator în căutarea "pietrei filozofale" proprii.

Bucata de fier supusă forjării este încălzită până la temperatura de aproape o mie de grade. Luând-o îndemânată din foc cu un clește, Victor examinează cu atenție suprafața călită, intuind contururile viitorului detaliu. Curând bucata de metal este pusă pe nicovală și odată cu apăsarea pedalei ciocanul lovește în ea cu o putere de 650 kilograme. O lovitură, încă una! Astfel sunt confecționate plăcile de gardă forjate, cheile, cleștele pentru șine și traverse, târnăcoapele și alte instrumente atât de necesare picherilor de la districte. Chiar și în secolul nostru modern dădora de computere și electronică profesia de fierar rămâne una din cele mai solicitate la întreprinderea, care îngrijește gospodăria linii a sectorului de nord al magistralei.

— Deși munca la fierărie este grea, ea îmi place foarte mult, — spune specialistul. — Din fier, dacă dorești, poți face minuni!

Până a-și alege această profesie, a făcut armata la marină pe Marea Baltică, după demobilizare a lucrat la o bază auto. Ulterior a muncit vreo cinci-lăcătus în atelierelor mecanice ale secției linii. În acea perioadă tocmai se pensiona fierarul și nu avea cine să-i ia locul. Atunci Victor s-a gândit: de ce să nu încerce? Începutul a fost, desigur, foarte greu, nu-și simțea mușchii de oboseală, dar treptat s-a deprins. Astăzi a adunat deja aproape douăzeci și cinci de ani de muncă în domeniul acestei profesii "fierbinți".

Viața acum este plină de probleme. Impuși de circumstanțe, mulți specialiști buni de la magistrală părăsesc locurile de muncă și pleacă în căutarea unui câștig mai mare. E dreptul lor să procedeze astfel. Dar există în mediul feroviarilor și persoane, care în pofida dificultăților materiale continuă să rămână devotate profesiei. Probabil, din această categorie fac parte și frații Luganov, care într-adevăr au mâini de aur.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagini: Iurie KOZLOV

Metoda principală e cea de prevenire

E greu de imaginat stația nodului feroviar Ocnîța, traversată zi și noapte de trenuri în trei direcții, fără sistem de centralizare electrică. Aici există 56 macazuri automatizate, inclusiv șase cuplate, dar și numeroase relee, mecanisme electrice de acționare. De funcționarea acestui sistem atât de complicat conform procesului tehnologic de sector și regulilor securității circulației sunt responsabili specialiștii districtului din localitate al secției Bălți semnalizare și comunicații. E vorba de electromechanicul-brigadier Veaceslav Culciovski (angajat în transport din anul 1974), electromechanicul Ion Gârtoapan (cu o vechime de muncă cu doi ani mai mare) și Alexandru Saveliev, tinerii electromontori Alexandru Harlam și Serghei Runcovski (pe timpuri bunicul său a muncit montator de linii, iar în prezent tatăl este picher).



Electromechanicii Veaceslav Culciovski și Ion Gârtoapan

În condițiile reale de exploatare circuitele de linie suportă permanent presiuni dinamice, cauzate de roțile vagoanelor în mișcare, devierile bruște ale temperaturii și umidității mediului ambiant. De aceea e necesară o vigență permanentă pentru a preveni rateurile caracteristice în asemenea cazuri: ruperea conexiunilor de joantă, de-

teriorarea joantelor izolante, defectarea interdependenței macazurilor și indicatoarelor etc.

Se pune accentul în primul rând pe efectuarea unei serii întregi de lucrări cu caracter de profilaxie.

— Metoda planificată de prevenire în procesul îngrijirilor tehnice conform graficelor anuale și de trei săptămâni elabo-

rate, pe care o aplicăm ca și metodă de bază, permite înlăturarea rateurilor posibile încă în faza incipientă, — povestesc specialiștii. — Organizăm în mod regulat revizii, verificarea funcționării și reglarea instalațiilor — în sala cu relee și în teren, curățăm, vopsim detaliile.

Printre alte lucrări la fel de importante se numără și măsurarea parametrilor elec-

trici și a caracteristicilor elementelor instalațiilor, pentru aducerea lor la normele stabilite. Se execută înlocuirea dispozitivelor cu altele, reparate și verificate la sediul central al secției semnalizare și comunicații. Are loc dotarea barierelor cu instalații suplimentare pentru asigurarea mai bună a securității circulației.

Un impact negativ are aparatul exploatat, care în cea mai mare parte este uzat moral și fizic, lipsesc piesele pentru el.

Însă în asemenea cazuri colacul de salvare sunt experiența profesională, controlul operativ, sârguința și responsabilitatea pentru sectorul de muncă încredințat. Specialiștii nu-și permit să se relaxeze. Ei mențin relații strânse de parteneriat cu reprezentanții altor servicii: în primul rând cu mișcăriștii și picherii.

Districtul face parte din componența sectorului SCB, care se întinde de la Vălcineț până la Criva și Postul blocare de la Km 61 al direcției de cale ferată Cernăuți. Aici muncesc și mulți alți specialiști, care nu-și preocupă eforturile în activitatea de muncă. Printre aceștia sunt electromechanicul Dumitru Harjevski, Vladimir Cebotari și Dumitru Dub, electromontorii Boris Vedmețki, Octavian Tcaci și Valeriu Savin.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagine: Iurie KOZLOV



INTERVIU DE ACTUALITATE

Factorul uman este cheia reușitei

În gospodăria locomotive a căii ferate continuă să persiste dificultățile de ordin tehnico-material, se învechesc implacabil locomotivele, ieșindu-și resursele. În atare condiții nu e deloc ușor a îndeplini sarcinile privind transportarea mărfurilor și călătorilor, operațiunile de manevră. Dar e neapărată nevoie! Și atâta timp cât nu s-a îmbunătățit cardinal situația economică la calea ferată, cât n-a demarat deocamdată programul de modernizare totală a tehnicii, soluția este una singură: a continua mobilizarea rezervelor interne. Anume astfel procedează colectivul depoului locomotive de rulaj Ungheni sub conducerea lui Valeriu Cubac.

— Nici anul acesta nu e mai ușor decât în perioadele anterioare, dar nu avem de gând să cedăm în fața greutăților, — afirmă conducătorul depoului. — Doar de gradul de asigurare cu material de tracțiune a sectorului de cale ferată din subordinea noastră depinde în mare parte activitatea, deci, și bunăstarea financiară a magistralei. Cheia reușitei este factorul uman, în el ne punem toată speranța. Conștientizând importanța sarcinii pe care o avem, echipajele de locomotivă de la noi se străduie să remorcheze trenurile și să asigure desfășurarea procesului de manevră la nivelul convenit, dar în același timp să obțină și anumite economii. Numai în primul trimestru locomotivarii noștri au reușit să economisească cu eforturi comune circa 5 tone de motorină. Cei mai buni indicatori i-au înscris la activ mecanicii de locomotivă Serafim Gologan, Pavel Adam și Gheorghe Popovici. Manifestă atitudine cu adevărat gospodărească și mecanicii Serghei Bernic, Grigore Savciuc, Tudor Albot, mecanicii-secunzi Artiom Voinu, Leonid Lișciuc și alții. Mai există și alte reușite la capitolul economii. La finele sezonului trecut de încălzire depoul a înregistrat economii de gaze naturale, folosite la centrala termică. S-a redus consumul de curent electric și apă.

— **Ce acțiuni concrete contribuie la economisirea motorinei?**

— Grijă față de consumul de motorină începe încă la postul de distribuție, unde există toate condițiile pentru prevenirea pierderilor, scurgerilor. În perioada rece motoarele locomotivelor erau încălzite în strictă corespundere cu temperatura mediului ambiant. Un ecran special, instalat în odaia șefului de tură în depou, reflectă în mod regulat situația privind folosirea motorinei de către fiecare echipaj. Orice abatere de la normativele elaborate pentru fiecare sector, orice diferență de consum servește drept motiv pentru o analiză serioasă. Mult depinde de calitatea reparației, îngrijirii tehnice a locomotivelor. Funcționează și aici un sistem propriu: lăcătușii, ce efectuează îngrijirile tehnice tip 2 și 3, precum și reparația curentă tip 1 a

locomotivelor de manevră, oferă garanții privind funcționarea bună a tehnicii.

Economisirea pe parcurs constituie un subiect aparte. Aici își spun cuvântul asemenea factori precum cunoașterea de către mecanicii de locomotivă a specificului liniilor de cale ferată spre Bălți și Chișinău, pe care sunt transportate mărfuri și pasageri, asigurarea în curse a legăturii permanente cu dispecerii de circulație ai sectoarelor. Ultima circumstanță este importantă în primul rând pentru că poate asigura trenurilor un parcurs mai rapid, fără staționări intermediare, când motoarele funcționează în gol. Se aplică sistemul de stimulare a mecanicilor de locomotivă și mecanicilor-secunzi pentru economisire. Iar în cazul supraconsumului se aplică pedepse administrative.

— **Pe sectorul de tracțiune din subordinea depoului Ungheni se află unul din locurile cele mai înalte față de nivelul mării din republică — regiunea stației Cornești. Cum se circula acolo?**

— Într-adevăr, această trecătoare crează multe probleme. Conform tehnologiei, se permite parcurgerea ei dinspre Pârlița cu un tonaj maxim al trenului de 2200 tone și dinspre Bahmut — de 3200 tone. Și viteza medie pe sector, reeșind din cerințele securității circulației, are de asemenea anumite limite. În dependență de locul amplasării mărfurilor, la "coada" trenului se atașează o locomotivă, care împinge, iar în "capul" garniturii — secții de locomotivă suplimentare (numărul lor depinde de încărcăturile specializate, precum cisternele cu gaze lichefiate). Echipajele de locomotivă au studiat fiecare metru de linie pe sectorul respectiv, de aceea știu, unde și ce regim de exploatare a motoarelor să aplice, când trebuie să folosească nisipul pentru prevenirea alunecării etc. Ce-i drept, în ultima perioadă de timp o parte din trenuri au tonajul redus, ceea ce nu exclude importanța vigilenței.

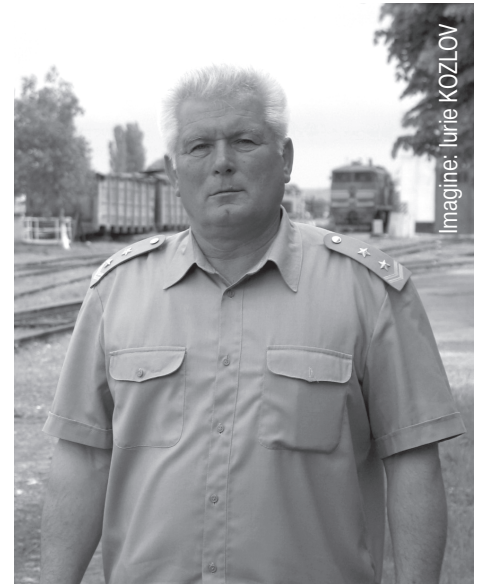
— **Cum este organizată munca de asigurare a securității circulației?**

— Mecanicii-instructori cu experiență Pavel Ignat și Andrei Zderciuc efectuează

în mod regulat controale de instruire, însoțesc echipajele în curse. Pentru îmbogățirea bagajului de cunoștințe un rol mare aparține instruirilor tehnice, în cadrul cărora sunt analizate detaliat diverse situații, greșelile comise, rateurile tehnicii, se oferă sfaturi, recomandări. Dar nu este neglijată nici instruirea teoretică. Sala de curs este dotată cu scheme electrice ale locomotivelor, cu machete ale unor detalii, placate la securitatea circulației. Iar în biroul șefului de tură în depou pe perete este afișat standul intitulat "Consecințele încălcării normelor securității circulației".

Funcționează ecranul înregistrării tichetelor de avertizare, eliberate mecanicilor de locomotivă. Atunci, când nu se întâmplă nimic, tichetele au culoarea verde. În cazul greșelilor acestea sunt galbene, iar dacă nu se fac concluziile de rigoare apar cele roșii. Anterior persoanele vinovate puteau fi lipsite în asemenea cazuri de până la 10 la sută din premii. Astăzi pedeapsa constă în intensificarea verificării mecanicului de locomotivă, care a greșit. Și dacă pe parcursul următorului an el nu mai încalcă regulile, i se restituie tichet verde — semn că a fost reabilitat. De remarcat, că deja de mult timp în cadrul depoului nu se produc încălcări, ceea ce dovedește un grad înalt de maturitate profesională și responsabilitate a echipajelor de locomotivă.

Se practică verificarea obligatorie a stării tehnice a locomotivelor înainte de a pleca din depou, care include pornirea de control a motoarelor, examinarea vizuală pentru a depista posibile scurgeri de ulei și motorină, determinarea calității îngrijirilor tehnice. Ceea ce-i ajută pe mecanicii-instructori să efectueze aceste controale sunt experiența și cunoașterea la perfecție a ansamblurilor locomotivelor. Momentul este unul foarte responsabil, întrucât mecanicii-instructori au dreptul să stopeze exploatarea locomotivei, dacă lacunele depistate pun în pericol securitatea circulației. Însă astfel de cazuri nu s-au mai întâmplat demult în depou, deoarece reparatorii sub conducerea maistrului



Valeriu Cubac, șef al depoului locomotive de rulaj Ungheni

Serghei Murahovski se străduie să muncească în așa fel, încât să nu existe ca-reva pretenții. În ultimul timp ei se confruntă cu anumite probleme, care nu pot fi trecute cu vederea. Din cauza defecțiunii mecanismului de ridicare la întreprinderea noastră stăionează strungul de alezare a buzelor de bandaj ale osiilor montate fără sustragerea lor de sub locomotive. Am informat despre aceasta depoul de bază din Chișinău, serviciul locomotive și așteptăm ajutor. Întreprinderea are nevoie de un sudor și el trebuie inclus în statele de personal.

— **Ce puteți spune despre condițiile social-habituale ale specialiștilor depoului?**

— În acest sens ne străduim să facem tot ce ne stă în puteri. Muncitorii dispun de o încăpere, unde își pot schimba hainele, face duș la finele zilei de muncă. Încercăm să soluționăm problema achiziționării săpunului și detergenților pentru spălarea salopetelor, deoarece din cauza lipsei acestora mașina de spălat deseori stăionează. Din păcate, ducem lipsă și de mânuși. În comun cu comitetul sindical de secție am organizat prânzul decent pentru lăcătuși. Produsele sunt cumpărate din banii adunați de muncitori, creștem legume în goapodăria noastră auxiliară. Dispunem de o încăpere, unde preparăm ciorbe, supe, terciuri, ba chiar și colțunași. Iar în localul fostei cantine feroviare am amenajat o sală de sport, unde doritorii pot juca tenis, șah, șaste. Pe locul fostei zone de descărcare a cărbunelui funcționează stadionul "Locomotiva" cu terenuri de minifotbal, volei.

A dialogat
Vladimir DOBREANSCHI



FELICITĂRI!

Administrația și comitetul sindical din secția liniei nr.3 adresează cordiale felicitări cu ocazia zilei de naștere lui **Serghei BOICO**, maistrul la sectorul construcții ingineresti, **Nataliei CHICIUC**, tehnician la districul nr.2, și cu prilejul JUBILEULUI — **Anei PASCARI**, contabil-șef al întreprinderii.

*S-aveți în față zile însoțite,
Și înapoi să nu priviți cu dor,
Fie-vă viața plină de momente fericite,
De sănătate, de-mplinire și amor!*

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică vin să-i felicite din toată inimă cu ocazia JUBILEULUI pe **Anatolie OLEINIC**, șef al secției reparații-revizie, **Veaceslav OSADCIU**, electromontor la sectorul energetic Bender, **Efimia BARBAROSIE**, dereticitoare la sectorul energetic Ungheni, și cu prilejul zilelor de naștere — pe **Victor ANTOCI**, electromontor la sectorul energetic nr.1, **Mihail OANȚA**, șofer.

*Un motiv de bucurie
Toată viața să vă fie,*

*Să vă treacă anii lin,
Fără ghinion și chin,
Cu porții de fericire,
Mult noroc, multă iubire!*

Comitetul sindical al secției Chișinău semnalizare și comunicații adresează felicitări de JUBILEU lui **Ion BARCAR**, și de ziua nasterii — **Maiei BOINITKI**, lui **Boris VATAMANIUC**, **Svetlanei GĂIUS**, **Dimitru GUDIC**, **Marii DICUSAR**, lui **Gheorghe DODON**, **Tudor COBZAC**, **Nicolae PASAT**, **Nataliei POPOV**, lui **Vitalie SMUC**, **Victor SURUCEANU**, **Nicolae TRIFAN**, **Svetlanei CERNIȘOV**.

*Să vă dea Domnul sănătate,
Succes și noroc în toate,
Viață lungă pământescă,
Ce doriți să se-mplinească!*

De JUBILEU administrația și comitetul sindical ale depoului de locomotive Bălți sunt alături de angajații săi, adresându-le cele mai cordiale felicitări: lui **V.PERJOVSKI**, șef-interimar al depoului locomotive de rulaj Ocnita, **V.STAH**, macaragiu, **Iu.SĂRBU**, lăcătuș.

*Câți ani — atâtea bucurii în viață,
Câți ani — atâtea mii de clipe
cu dulceață,*

*Și tot atâtea mișoare-n buzunare,
Mulți ani din suflet și mult soare!*

Administrația și comitetul sindical de la depoul de locomotive Basarabeasca îi felicitează cu ocazia zilei de naștere pe mecanicii de locomotivă **C.MUSIENCO** și **C.ȘAVRIEV**.

*Să fiți norocoși, puternici, iubii,
Cu multe-mpliniri și realizări în toate,
S-aveți viitor luminos, fericit,
Cu dragoste, pace, succes, sănătate!*

Colectivul și comitetul sindical ale echipei nr.9 de pușcași-pompieri a serviciului pază militarizată îl felicitează cu tot respectul pe fostul conducător al colectivului **Ion TELEȘCO** cu ocazia împlinirii vârstei de 65 de ani.

*Povara vieții să-ți fie car cu sănătate,
Să-ți fie sufletul scaldat în stropi
de bunățate,*

*Să ai oricând în drumul tău un soare
zâmbitor,
Să ai alături chipuri dragi și-un inger
păzitor!*

Administrația și comitetul sindical ale remizei vagoane nr.3 Bălți îi felicitează cu ocazia zilelor de naștere pe **Natalia TCACI**,

maistrul, categoria I, **Ion DICOV**, sudor, **Irina ȘUSKEVICI**, distribuitoare a comenzilor de muncă, **Alexandru OALA**, mecanic compresor, **Igor ISCOLNĂI**, macaragiu.

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

De la stația Comrat administrația și comitetul sindical vin să-o felicite cu prilejul zilei de naștere pe **Stepanida DUDOGLO**, macagiu superior.

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

Administrația și comitetul sindical ale serviciului pază militarizată îi felicitează cu ocazia zilei de naștere pe **EVCENCO Serghei** și **DEMIDAȘ Igor**, ajutori șef de gardă ai echipei de pușcași-pompieri nr.8, st.Basarabeasca, și le urează:

*Viață lungă, spor în toate,
Mult noroc și sănătate,
Bani și tot ce va doriți,
Și mulți, mulți ani fericiți.*