

# FEROVIARII MOLDOVEI



N 23 (5893) 15 iulie 2016

Ziarul apare  
din 1 mai 1941

## UIC propune căi noi de integrare

Delegația Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova", condusă de Directorul General al CFM, Iurii TOPALA, a participat recent la cea de-a 88-a Adunare Generală a membrilor Uniunii Internaționale a Căilor Ferate (UIC), care s-a desfășurat în orașul Roma, Italia.

În cadrul acestei întruniri, Președintele UIC, Oleg BELOZIOROV, și-a prezentat detaliat raportul de activitate, a fost aprobat Procesul Verbal al ședinței precedente, au fost desemnați în funcții mai mulți oficiali UIC, s-a votat aderarea noilor membri în comunitatea UIC, a fost audiat Raportul Platformei pentru Standardizare, precum și stadiul actual al IRS (standarde internaționale feroviare) etc.



Creativitate e Broadcasting - FS Italiane

Uniunea internațională a Căilor Ferate (Union Internationale des Chemins de Fer – UIC) a fost creată în anul 1922, concepută ca o asociație a administrațiilor feroviare, organizată cu scopul unificării și perfecționării mijloacelor tehnice și organizării exploatării căilor ferate.

Organizația constituie una din cele mai eficiente domenii pentru colaborare cu business-ul feroviar internațional.

Uniunea Internațională a Căilor Ferate (Union Internationale des Chemins de Fer – UIC) este o organizație mondială neguvernamentală internațională de transport feroviar, membri ai căreia la momentul actual sunt 198 companii de transport feroviar din 90 de țări ale lumii, aflate pe 5 continente. Membri-activi sunt 81 de reprezentanți, incluzând căi ferate și companii din Europa, Asia Centrală, Africa de Sud și de Nord, India, Pakistan, China, Japonia, Korea, etc.

**D**e asemenea, a fost analizat Memorandumul de Cooperare a UIC cu OCCF (OSJD) pentru componentele 1520, semnat în februarie 2016, dar și Programul de lucru pentru anii 2016-2020.

Plus la aceasta, șeful SAO "RJD" Oleg BELOZIOROV a reiterat, că UIC desfășoară cu succes în cadrul ONU o activitate, orientată la promovarea intereselor domeniului feroviar, ca fiind unul dintre cele mai avantajoase din punct de vedere economic și al securității mijloc de transport.

Unul dintre principalele subiecte aflate pe ordinea de zi a ședinței a fost găsierea unor soluții de modernizare a căilor ferate din țările membre ale organizației.

Este necesar să menționăm că, după încheierea ședinței, Directorul General al ÎS "Calea Ferată din Moldova", Iurii TOPALA, a avut o întrevedere personală cu

Președintele SAO "Rossiiskie jeleznie doroghi" (RJD), Oleg BELOZIOROV.

Părțile au discutat despre întărirea relațiilor de colaborare între CFM și RJD, precum și despre atragerea noilor volume de mărfuri care să tranziteze Republica Moldova.

Cea de-a 89-a Adunare Generală a țărilor membre UIC va avea loc la data de 1 decembrie 2016, în Federația Rusă.

**În baza materialelor serviciului de presă al ÎS "CFM"**

**ÎN IMAGINE:** Directorul General al ÎS "Calea Ferată din Moldova", Iurii TOPALA, în cadrul discuției cu Președintele SAO "Rossiiskie jeleznie doroghi", Oleg BELOZIOROV



Creativitate e Broadcasting - FS Italiane



# Consolidând eforturile în scopuri comune

asigură desfășurarea procesului tehnologic de procesare și tranzitare a încărcăturilor specialității stației de frontieră Etulia a Căii Ferate a Moldovei

În vârful stâlpului din preajma zonei de manevre a stației Etulia și-au făcut cuib berzele. S-a întâmplat aceasta cu mulți ani în urmă și de atunci în fiecare primăvară, sosind din țările calde, ele poposesc anume aici. Zgomotul trenurilor nu le deranjează. Or, recent, pilonul a trebuit să fie schimbat și se părea că păsările vor renunța să mai vină încoace, găsindu-și un alt loc mai liniștit. Dar mare a fost bucuria oamenilor, când au văzut în luna aprilie o pereche de berze albe planând de asupra stației. De parcă nu s-ar fi întâmplat nimic, ele au început să construiască un cuib nou în locul celui distrus de nevoie. Dorindu-și stabilitate în viață și în activitatea de muncă, feroviarii de la Etulia au considerat aceasta un semn bun. Doar în percepția populară barza este pasărea ce aduce pe aripile sale fericirea. Dacă ar avea puteri să treacă peste greutățile actuale, cu care se confruntă zi de zi din cauza situației economico-financiare grave a magistralei!

Stația de frontieră Etulia a cunoscut perioade diferite. Feroviarii în etate își amintesc bine, cât de intensă era pe timpuri circulația trenurilor pe acest sector și ce eforturi imense necesita procesarea vagoanelor și mărfurilor. Volumul actual este, desigur, mult mai mic. Totuși, zilnic de la Etulia sunt expediate cel puțin două garnituri grele spre Reni și Basarabeasca.

— E o situație binevenită, deoarece încărcăturile de tranzit, pe care le procesăm, constituie una din cele mai importante surse de venit pentru magistrala noastră, — concluzionează șefa stației Ludmila Popescu. — Ne străduim să facem tot ce depinde de noi pentru ca mărfurile să ajungă la destinație fără întârzieri și în volum deplin. În ultima perioadă de timp administrația magistralei întreprinde acțiuni, menite să sporească fluxul încărcăturilor de tranzit pe teritoriul Moldovei. Aceasta însoțită de speranța că vom avea parte de un volum de muncă suplimentar, colectivul stației și sectoarelor auxiliare de producere fiind gata să-l îndeplinească.

Procesul tehnologic la stație include o serie întreagă de lucrări legate între ele. E vorba de recepționarea și expedierea trenurilor, revizia tehnică și reparația fără dețasare a vagoanelor, revizia comercială și înlăturarea rebutului comercial, procesarea documentelor tehnice și comerciale, operațiunile de manevră pentru recompunerea garniturilor, controlul de frontieră și vamal. Toate acestea necesită o coordonare la cel mai înalt nivel. Având un scop comun, reprezentanții diferitor servicii formează la



drept vorbind o tură unică. Trenurile sosite sunt luate în primire de o echipă, din care fac parte un agent al biroului predare, un revizor de vagoane, un recepționar, un pușcaș al serviciului pază paramilitară. Asistă neapărat și un reprezentant al stației limitrofe Reni a Căii ferate Odesa, ceea ce permite soluționarea operativă a problemelor apărute. Relațiile dintre feroviarii moldoveni și cei ucraineni sunt cât se poate de amicale, dar aceasta nu împiedică a manifesta în caz de necesitate principialitate. Pentru că orice rebut tehnic sau comercial admis se poate solda cu pierderi financiare substanțiale pentru calea ferată, ceea ce este inadmisibil. Un rol important în coordonarea eforturilor îl au volantele zilnice matinale din biroul șefului stației. La ele participă feroviarii turelor, dar și conducătorii sectoarelor, care discută rezultatele muncii în ziua precedentă, planifică acțiunile de mai departe.

Mecanicii și mecanicii-secunzi ai locomotivelor sosite de la Basarabeasca beneficiază de condiții de odihnă destul de bune la postul depoului locomotive nr.3. Ei au la dispoziție o odaie de prânz, frigider, televizor, paturi curate. Imediat ce apare un lot nou de marfă echipajele de locomotivă pornesc la drum. Între timp mecanicii locomotivei de manevră Victor Suhin, Haralampie Curdoglo și Eugeniu Hiora muncesc nemijlocit în zona stației Etulia, iar dacă părăsesc teritoriul acesteia, apoi numai pentru a remorca vagoane de marfă de la stația vecină Vulcănești. Picherii echipei Zinaidei Vlas de la distric-

acestora. Paza mărfurilor este asigurată de echipa de pușcași din localitate a serviciului pază paramilitară, condusă de Constantin Rumeus.

Constructorii de la calea ferată au reparat biroul șefului stației. Acum feroviarii așteaptă ajutorul lor la reparația sistemului de încălzire, iar mai exact — schimbarea tevelor la postul centralizare electrică și în fosta clădire pentru pasageri.

Biroul predare procesează toate documentele cu ajutorul tehnicii de calcul, ceea ce asigură operativitatea. O singură problemă au specialiștii de aici. După cum se știe, pe măsură ce se învechesc calculatoarele funcționează tot mai lent, mapele se deschid tot mai greu, se micșorează spațiul gol pe disc, apare pericolul dispariției datelor. Toate acestea împiedică muncii operative. Calculatorul necesită o curățare profilactică de către un specialist în domeniu. Dacă ea nu va fi efectuată, mai devreme ori mai târziu, în cazul unui flux



Imagini: Iurie KOZLOV

tul Vulcănești al secției linii nr.3 se străduie să mențină în stare bună traseele principale și liniile din stații. Asigură funcționarea continuă a instalațiilor SCB specialiștii sub conducerea electromecanicului superior Alexandr Cerven. În afară de Etulia, ei au în grijă lor și posturile centralizare electrică de la stațiile Greceni, Vulcănești și Giurgiulești. În procesul de recepționare-predare și expediere revizorii de vagoane în frunte cu Zahar Dragnev supraveghează cu strictete starea tehnică a

intens de informație calculatoarele ar putea să cedeze. E necesar ajutorul specialiștilor.

Vladimir DOBREANSCHI

## ÎN IMAGINI:

1. La stația feroviară Etulia și-au făcut cuib splendidele berze. Feroviarii consideră, că e un semn bun.

2. Electromecanicul superior SCB Alexandr Cerven și electromontorul Zahar Petiș

# Locomotivele la drum pornesc...



## Rolul factorului uman în procesul de remorcare sigură a trenurilor

În munca de realizare practică a sarcinilor, ce țin de asigurarea sectoarelor feroviare cu material rulant de tracțiune, pot fi invocate multe dificultăți: locomotivele vechi, ce și-au ieșit din capacitate, deficitul acut al pieselor de schimb, lipsa cadrelor tinere din cauza salariilor mici. Și pe bună dreptate, deoarece astăzi domeniul locomotive al căii ferate într-adevăr se află într-o situație extrem de complicată. Dar este evident și altceva. Chiar și cea mai mică cedare în fața greutăților ori descumărare ar putea stopa procesul de exploatare, iar aceasta ar spulbera toate speranțele legate de creșterea volumului traficului de marfă și călători. Or, în ultimă instanță, ar agrava și mai mult situația economico-financiară deloc simplă a magistralei. Cu alte cuvinte, s-ar putea produce un fel de reacție în lanț negativă.

În atare condiții chestiunea sporirii calității muncii echipajelor de locomotivă ca factor foarte serios în procesul de interacționare a feroviarilor de diverse profiluri capătă o importanță deosebită. Analiza încălzirii, ce se mai înregistrează în procesul de exploatare a tehnicii

și asigurare a securității circulației demonstrează, că multe din ele sunt provocate nu doar de starea tehnică a materialului rulant de tracțiune, ci și de factorul uman.

Anul trecut, bunăoară, s-a întâmplat să depășească semnalul de interdicție nu doar mecanicii începători (pentru care există o explicație: nu posedă bagajul ne-

cesar de cunoștințe, deprinderi practice), ci și specialiștii cu vechime de muncă, experimentați. În cazul lor ce explicație ar fi? Una foarte simplă: în urma investigațiilor s-a constatat, că le-a jucat festa înfumurarea, relaxarea excesivă, neatenția. Ba chiar și ignorarea instrucțiunilor și altor recomandări, printre care, de exem-

plu, nerespectarea regulamentului convorbirilor cu impiegații de mișcare de la stațiile intermediare și terminus.

Dar ar fi greșit a considera, că doar mecanicul de locomotivă poartă răspunderea pentru remorcarea corectă a trenurilor. În cursă el nu merge singur. În preajmă se află mecanicul-secund, rolul căruia în pro-





**Ceea ce ar putea ameliora semnificativ situația economico-financiară a magistralei noastre sunt, în primul rând, încărcăturile de tranzit. În acest context este firesc interesul sporit față de activitatea stației de frontieră Giurgiulești, șef Gheorghe Dorojan, care mereu a avut și continuă să aibă un rol important în procesarea mărfurilor rentabile de tranzit pe direcția sud.**



În ultimii ani s-au întreprins multiple acțiuni pentru perfecționarea infrastructurii locale. Procesul tehnologic aplicat a căpătat un nou conținut, bunăoară, în rezultatul fortificării liniilor pentru accesul trenurilor de mare tonaj, al reconstrucției și unirii la terminalele cu ecartament european. Aceasta permite efectuarea operativă a transbordării, amplificarea colaborării cu agenții economici de pe malul drept al Prutului. Actualmente stația dispune de două locomotive de manevră, destinate exploatării pe cele două tipuri de ecartamente, și o locomotivă magistrală, ce remorchează trenuri pe ecartament lat spre Reni și Galați. În plus, conform unui acord între cele două părți, din România aduce marfă pe ecartament îngust o locomotivă de manevră a companiei CFR "Marfă". S-au stabilit relații de afaceri strânse cu administrația portului fluvial. La expedierea încărcăturilor clienții pot beneficia de reduceri tarifare și servicii de perfectare centralizată a documentelor, scutindu-i de contactul cu diverse instanțe.

Cu alte cuvinte, există toate condițiile necesare pentru recepționarea, procesarea și expedierea vagoanelor și încărcăturilor sosite. Iar colectivul stației se străduie să le folosească.

O demonstrează convingător cifrele, ce caracterizează activitatea de producție a mișcărilor giurgiuleșteni de la începutul anului. Sunt depășite considerabil planurile lunare de încărcare și descărcare, atât la numărul de tone, cât și la cel al vagoanelor. De remarcat, că în anul curent volumul de încărcare este mai mare decât în perioada respectivă a anului trecut. La Galați vagoanele sunt recepționate și predate operativ și calitativ. Toate acestea demonstrează, că acțiunile întreprinse la calea ferată în scopul ajustării tarifelor de transport dau rezultate pozitive.

În linii generale, desi s-a înregistrat o anumită scădere a volumului de tranzit peste hotare, stația îndeplinește planurile stabilite reeșind din situația economică concretă din zonă. Dar aceasta nu poate fi un motiv de relaxare, pentru că posibilitățile infrastructurii sunt mult mai mari. Și ele trebuie să aducă venituri suplimentare. Problema este următoarea: cum ar putea fi intensificată activitatea în con-

# Stația Giurgiulești, interesată de majorarea tranzitului



Nu e ușor a recâștiga cele pierdute, dar e posibil.

Feroviarul de la Giurgiulești urmăresc cu atenție pașii conducătorului magistralei Iurii Topala, director general al IS "CFM", care încearcă, pe cât e posibil în situația actuală, să restabilească contactele de afaceri întrerupte și să stabilească altele noi cu clienții de peste hotare, ba-rem — agenții economici autohtoni.

Activitatea cotidiană a stației are trei aspecte de bază: menținerea disciplinei financiare stricte, asigurarea integrității mărfurilor transportate și a securității circulației. Aici activează specialiști în contabilitate conștiincioși, care sunt la curent cu toate modificările legislației, inclusiv cea fiscală, pot asigura în mod competent evidența, planificarea.

De procesarea documentelor și integritatea încărcăturilor se ocupă mai mult specialiștii biroului predate. Cât privește asigurarea securității circulației, se pune accentul pe organizarea corectă a proceselor de manevră și de trafic, pe capacitatea de acțiune în situații neordinare.

Mai este și instruirea, perfecționarea muncii de prevenire. O regulă de bază a gestionării unei afaceri este economisirea, care devine deosebit de importantă acum. Feroviarul de la Giurgiulești sunt de părerea, că în orice circumstanțe ea trebuie să fie rezonabilă, să nu dăuneze activității de bază. De aceea consumă rațional energia electrică, combustibilul, apa, materialele.

Sunt orientate spre fapte mari și colectivele stațiilor învecinate Etulia, Vulcănești, Greceni, Cahul și Colibaș, care fac

parte din componenta nodului feroviar Giurgiulești și sunt implicate în procesul tehnologic comun. La fel ca și colegii de la Giurgiulești, ei nu admit rebut în activitatea cu trenurile și cea de manevră, acordă atenție sporită amenajării teritoriilor din subordine. Se face și aici resimțită cointeresarea de majorare a traficului de tranzit.

Vladimir DOBREANSCHI

## ÎN IMAGINI:

**1. Grija principală a lui Gheorghe Dorojan este nu doar stația Giurgiulești, pe care o conduce. În calitate de conducător al nodului feroviar din localitate el se deplasează deseori pe sectoarele din subordine, dorind să cunoască starea de lucruri la fața locului. Fotoreporterul nostru l-a surprins împreună cu șeful stației Vulcănești Octavian Stefoglo (în imagine — la dreapta)**

**2. Impiegatul de mișcare Angela Tornea este una din specialiștii, cărora le este încredințată organizarea procesului de manevră și asigurare a securității circulației**

**3. În timpul reviziei cu comisia șeful serviciului linii Petru Saracuta s-a întâlnit cu maestrul-picher Petru Belali de la districtul 16 al secției linii nr.3. Discuția a vizat problemele, ce țin de îngrijirea gospodăriei linii la stația de frontieră**

Imagini: Iurie KOZLOV

cesul tehnologic este la fel de important. Obligațiunile sale sunt multiple: asistarea mecanicului de locomotivă, asigurarea funcționării bune pe parcurs a utilajului electric și diesel. Iar pentru aceasta e nevoie de vigilență și mobilizare.

În ce privește perfecționarea acțiunilor menite să asigure securitatea circulației, aici mecanicii-instructori de la depourile de locomotive, chemați să supravegheze munca mecanicilor și ajutorilor acestora, scot în evidență următorii factori principali. În primul rând, echipajele de locomotivă sunt obligate să cunoască principalele prevederi ale actelor normative juridice, care reglementează asigurarea securității circulației (RET și alte acte locale), și modificările operate în ele. În al doilea rând, ele trebuie să știe a acționa corect în cazul unor situații extraordinare. Oprirea neprevăzută a trenului pe linia curentă, defectarea dispozitivelor de frânare, semnalele de interdicție ale semaforului — toate acestea necesită acțiuni neordinare pentru a evita încălcarea orarului circulației.

Un alt factor ține de necesitatea studierii serioase a particularităților instalațiilor, ansamblurilor și dispozitivelor locomotivei, care garantează remorcare sigură, precum și a sistemelor de semnalizare, suprastructurii liniei. Doar cunoscând

în detalii toate acestea, mecanicul de locomotivă poate fi sigur pe sine în timpul curselor, se poate considera un adevărat profesionist.

Nivelul înalt al pregătirii teoretice și practice permite a selecta regimul optim de remorcare în dependență de sectorul pe care se deplasează trenul. Și nu e vorba doar de respectarea graficului stabilit, ci și de economisirea combustibilului, uleiurilor tehnice, de sporirea duratei de exploatare a detaliilor și ansamblurilor. Frânarea îndemânică, respectarea regimului de viteză și punerea în funcțiune a dispozitivului de gresare la curbe, bunăoară, previne uzura precoce a buzelor de bandaj ale osiilor montate.

La fel de importante sunt și acțiunile competente ale mecanicilor-instructori de la depourile de locomotive. Deplasându-se regulat în teren, ei au nu doar rolul de controlori severi ai mecanicilor de locomotivă și ajutorilor acestora, ci și le oferă mereu sfaturi în caz de necesitate, înfăptuiesc muncă educativă, organizează instruirea tehnică etc. Este foarte binevenită studierea experienței avansate a celor mai buni mecanici de locomotivă, analiza minuțioasă a fiecărei curse și a

## IN MEMORIAM

A plecat în lumea celor dreți

**Alexandra TRETIAKOVA,**

pedagog, doctor habilitat în științe tehnice, organizator talentat, fosta șefă a Centrului consultativ și de instruire a IITF din Dnepropetrovsk. Dumneai a condus acest centru mai bine de 35 de ani.

În comun cu CCI al Colegiului de transport feroviar din Odesa, la Chișinău a fost creat un centru didactic de forță pentru pregătirea specialiștilor în domeniul transportului feroviar, care a ajutat mii de angajați ai Căii Ferate din Moldova să însușească diferite profesii, pe care continuă să le practice și în prezent la magistrala noastră și la alte căi ferate.

În viața cotidiană Alexandra Tretiakova a fost o persoană simplă, modestă, singură a crescut și educat doi feciori. Memoria acesteia doamne senine, receptivă și generoasă se va păstra mereu în inimile noastre.

Din numele colegilor —  
Jan ȘEVCUIUC



Continuare în pag.4 ▶



# Tragedia din Italia a făcut jertfie



Tragedia a avut loc la data de 12 iulie 2016 în regiunea sudică a Italiei Apulia, atunci, când s-au lovit frontal două trenuri. În rezultat 27 de persoane și-au pierdut viața, inclusiv unul din mecanicii de locomotivă, iar încă 50 de oameni au căpătat leziuni corporale de diferite grade.

Coliziunea, pe care mass-media locală a apreciat-o deja ca fiind unul dintre cele mai de proporții accidente în istoria Italiei, s-a produs în apropierea orașului Andria (provincia Barletta-Andria-Trani). În plină viteză pe doar o singură linie de calea ferată s-au lovit frontal trenul, care a pornit din Andria și



## ÎMPĂRTĂȘIM DUREREA POPORULUI ITALIEI



Domnului Renato Mazzoncini,  
Director General al SA "Căile  
Ferate ale Italiei"

Stimate dle Director General!

Cu profundă tristețe am aflat despre tragicul eveniment care a avut loc pe rețeaua feroviară din Italia, cu implicarea a două trenuri de pasageri între orașele de coastă Bari și Barletta.

Din numele conducerii și a întregii echipe de angajați ai Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova" (CFM), permiteți-mi să exprim sincere condoleanțe familiilor victimelor.

Manifestăm profund regret și compasiune pentru întreg poporul Italian.

Cu o deosebită compasiune —  
Iurii TOPALA, Director General  
al IS "Calea Ferată din Moldova"



garnitura, care venea din Corato. În rezultatul loviturii trei vagoane au fost distruse în totalitate.

Accidentul s-a produs într-o regiune rurală, în care linia de calea ferată traversează plantații de mășlin și a ajunge la locul coliziunii a fost foarte problematic, atât pentru salvatori, ambulante și pompieri, cât și pentru ziaristii locali. În opinia experților locali, cel mai probabil cauzele ciocnirii trenurilor ar putea fi eroarea mecanicului de locomotivă, sau dereglările în sistemul automatizat al dirijării circulației trenurilor. În unele mass-media italiene a apărut deja informația, că unul din mecanicii de locomotivă a ignorat semnalul de interdicție a mișcării. Or, deocamdată această informație nu și-a găsit confirmare oficială.



# Locomotivele la drum pornesc...



## Rolul factorului uman în procesul de remorcare sigură a trenurilor

### ► Sfârșit. Începutul în pag.2

cauzelor încălcărilor depistate pentru a nu fi admise în viitor.

Știu bine, că la depourile de locomotive ale Magistralei moldovenești activează mecanici-instrucitori experimentați, con-



La depoul de locomotive nr.1 Chișinău o regulă obligatorie este instruirea înainte de a porni la drum

științioși, principali, fiecare având o manieră de muncă proprie. Dar merită atenție și experiența celor ce au profesat această meserie responsabilă și deloc ușoară până la ei. În anii '80 ai secolului trecut la depoul de locomotive Bălți activa în calitate de mecanic-instructor V.Nevzorov. Cu scopul de a îmbunătăți modul de exploatare al locomotivelor el a procedat astfel. Pe sectorul de tracțiune din subordinea sa dânsul a organizat câteva deplasări experimentale. La fiecare din ele a invitat să participe atât mecanici de înaltă calificare, cât și din cei cu mai puțină experiență. Felul de a remorca trenul pe anumite sectoare de linie al unui sau altui specialist era urmărit cu atenție. Pe o hartă specială se nota începutul și sfârșitul poziției, durata parcurșului în timp, viteza de circulație, particularitățile frânării. Nu erau trecuți cu

vederea parametrii de temperatură și funcționarea cu economie a generatorului diesel. În baza datelor acumulate, ajustate strict la profilul fiecărui kilometru și indicator hectometric de linie, calculându-se media, a fost întocmită o fișă unică a regimului de remorcare pentru un sector concret. Ea a fost de mare ajutor atât la asigurarea securității necesare, cât și pentru respectarea graficului de circulație cu cheltuieli minime.

Mult depinde de cei ce organizează îngrijirea tehnică a locomotivelor înainte de ieșirea pe linie, de interacțiunea lor cu echipajele de locomotivă. Și în acest sens pot fi prezentate o serie de exemple pozitive din trecut. Pe timpuri mecanicii veneau în depou cu o oră-două înainte de începerea turei și împreună cu lăcătușii verificau starea tehnică și aspectul estetic al locomotivei, cu care urma să plece în cursă. Iar la revenirea în depou informau reparatorii, cum s-a comportat tehnica pe parcurs, ce detalii trebuie examinate în mod deosebit în timpul îngrijirii tehnice.



Locomotivele pleacă în curse. Este mare responsabilitatea celor ce le conduc zi și noapte pe magistralele de oțel ale republicii, transportând la destinație mărfuri și pasageri.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagini: Iurie KOZLOV

Secția administrativă a ÎS "Calea Ferată din Moldova" angajează în câmpul muncii o îngrijitoare a încăperilor de serviciu.

**Doritorii se pot adresa:**  
**(022) 83-23-88; 068 238 481**