

FEROVIARII MOLDOVEI



Nr. 8-9 (5918-5919) 30 mai 2017

Ziarul apare
din 1 mai 1941

Vladimir DOBREANSCHI

REVIZIA DE PRIMĂVARĂ CU COMISIA - 2017

CFM ESTE PREGĂTITĂ PENTRU TRAFICUL ESTIVAL

În perioada 3-16 mai curent la CFM s-a desfășurat revizia de primăvară cu comisia, în frunte cu directorul general Iurii TOPALA. A fost verificat gradul de pregătire al principalelor subdiviziuni ale magistralei către traficul estival de marfă și călători.



Calea Ferată a Moldovei a participat la evenimentul «Orășelul European»



Grădina Publică „Ștefan cel Mare” devenise recent neîncăpătoare pentru vizitatorii interesați de proiectele de asistență ale UE, de informații legate de suportul pe care l-a oferit sau urmează să-l acorde UE pentru cele mai importante instituții ale statului, pentru locuitorii curioși să guste din tradiționalele bucate europene și dornici să participe la sărbătoarea organizată de delegația Uniunii Europene în Republica Moldova, în cadrul tradiționalului eveniment „Orășelul European”.

Reprezentanții ÎS „Calea Ferată din Moldova”, alături de alte instituții subordonate ministerului de resort, au fost prezenți la eveniment încă de la primele ore ale dimineții, oferind trecătorilor interesați informații despre cele mai importante proiecte sprijinite de UE care urmează a fi implementate în cadrul întreprinderii, detalii despre acordurile semnate cu băncile care asistă statele din Europa Centrală și Asia Centrală în dezvoltarea economiei pe piață și colaborările cu cele mai importante organizații feroviare europene.

Vizitatorii standului CFM s-au declarat încântați de macheta Magistralei moldovenești, expusă în cadrul evenimentului, dar și de uniforme pe care le



poartă însoțitorii de vagon. Baloanele și stegulețele cu logo-ul imprimat al CFM au împânzit Grădina Publică, iar copiii s-au arătat captivați de invitația directorului general al ÎS „CFM” Iurii Topala de a face o excursie la Muzeul Căii Ferate a Moldovei.

Prezent la eveniment, șeful întreprinderii feroviare, Iurii Topala, a ținut



să transmită un mesaj de mulțumire pentru sprijinul pe care îl oferă Uniunea Europeană întru realizarea proiectului de restructurare a magistralei.

„Demararea lucrărilor în sfera modernizării, restructurării și reorganizării CFM a fost posibilă grație contribuțiilor semnificative aduse de Uniunea Europeană, prin BERD, BEI și NIF ne oferă un suport financiar extrem de avantajos și oportun pentru CFM. Sunt ferm convins că datorită acestui sprijin, „Calea Ferată din Moldova” va reuși să depășească situația complicată în care se află astăzi. Ba mai mult: sectorul feroviar al republicii va înregistra progrese în dezvoltarea sa ulterioară”.

Standul Căii Ferate a Moldovei a fost vizitat de prim-ministrul și președintele Parlamentului Republicii Moldova, precum și de Ambasadorul UE în RM.

În baza materialelor serviciului de presă al ÎS „CFM”

Pe parcursul reviziei de primăvară cu comisia a Magistralei moldovenești s-a constatat un nivel pozitiv de pregătire a infrastructurii CFM pentru traficul estival de marfă și călători.

PRINCIPALUL OBIECTIV – linia și tehnica de tracțiune



Primii examinați au fost feroviarii din colectivele celor mai depărtate sectoare: Brătușeni–Rediul Mare și Lipcani–Criva–Postul blocare de la km 61 al direcției Cernăuți. De rând cu asigurarea securității circulației trenurilor, activitatea lor se mai axează în principal pe formarea unei cote importante din traficul de marfă local. De aceea atunci când comisia în frunte cu Serghei Tomșa, vicedirector general al ÎS „CFM”, responsabil de infrastructură și material rulant de tracțiune, a vizitat, bunăoară, stația Brătușeni, primele întrebări, care s-au conturat, au fost starea liniei de cale ferată și a tehnicii de tracțiune. Prima este problematică, deși în ultima perioadă de timp aici s-a înregistrat o creștere serioasă a volumului traficului de marfă. Numai pietriș extras în cariera din preajmă este expedit zilnic consumatorilor circa 12 vagoane.

– Recent a venit cu o propunere de colaborare încă un agent economic și astfel vom putea dubla cantitatea de pietriș expedia-

tă zilnic, – a explicat șeful stației Mihail Iachim. – Dar volumul de încărcare nu poate fi mărit fără o reparație serioasă a liniilor respective și fără punerea la dispoziție a unei locomotive permanente, care să efectueze aici operațiunile de manevră.

Despre necesitatea reparației liniilor la Brătușeni s-a discutat încă data trecută, în timpul reviziei de toamnă cu comisia. De atunci secția liniei Ocnița a reușit să aloce districtului, condus de maistrul-picher Anatolie Condriuc, 100 traverse de lemn (necesitatea minimă fiind 300) și 50 traverse din beton armat (în loc de cel puțin 200) pentru rărirea focarelor de putregai. O picătură, cum s-ar zice. Într-un timp, având două linii exploatare și două linii închise, precum și o linie curentă afectată, de la stație au fost expediate în primele patru luni ale anului curent 764 vagoane ori 50,282 mii tone de încărcături, au fost descărcate 334 vagoane.



REVIZIA DE PRIMĂVARĂ CU COMISIA - 2017

SECTORUL DE NORD AL CFM A RAPORTAT

La data de 10 mai a.c. a continuat inspectarea sectorului de nord al magistralei, care formează nodurile feroviare Bălți și Ocnița.

Comisia, condusă de Iurii TOPALA, director general al ÎS „CFM”, a pornit dimineața din stația Bălți-Slobozia spre Mateuți, unde sunt deservite agenții economici de la Râbnița și unde în ultimul timp planul de încărcare este depășit aproape de două ori.

La fel ca și până acum, întâietatea aparține Uzinei Metalurgice Moldovenești, care expediază consumatorilor metal laminat ori se aprovizionează cu fier uzat din Moldova, dar și din Ucraina

calea ferată ciment în Ucraina. Acum câțiva ani întreprinderea a mai transportat pe calea ferată ciment în saci, lansând un terminal de transbordare în zona stației Comrat din sudul republicii, însă ulterior a ales să folosească transportul auto, considerându-l mai rentabil. Posibilitatea reluării colaborării grație implementării la calea ferată a tarifelor flexibile pentru serviciile de transport a readus în discuție subiectul reparației urgente a vagoanelor de transportare a



și România. După cum a relatat șeful stației Mihail Raico, recent administrația Fabricii de Ciment din Rezina, subdiviziune a firmei comerciale „Lafarge”, și-a exprimat intenția de a expedia pe

cimentului. Ele ar putea fi folosite nu doar la transportarea cimentului de la întreprinderea din Rezina, dar și oferite pentru închiriere colegilor ucraineni, al căror material rulant de acest tip este mai dete-

riorat decât la noi. Vagoanele de transportare a cimentului nu trebuie să ruginească sub cerul liber, ci să aducă venit căii ferate. S-a întreprins deja câte ceva în acest sens. Grație eforturilor colectivului de mișcăriști din Bălți, bunăoară, 20 vagoane de transportare a cimentului au fost expediate spre reparație remizei vagoane nr.4 Basarabeasca. Reparații similare se desfășoară și la remiza vagoane nr.3. Ce-i drept, întreprinderea trebuie ajutată să pună în funcțiune cât mai repede mașina-unealtă de strunjire a osiilor montate. Problema o constituie lipsa unui rulment, care costă circa 28 mii lei. Directorul general Iurii Topala a acceptat aceste cheltuieli, atenționând că rulmentul trebuie achiziționat peste hotare, mai bine în Rusia, unde caracteristicile tehnice ar putea fi cele mai potrivite și mai calitative.

După reparație vagoanele respective urmează a fi supuse operativ diagnosticării, pentru a se de-

cide dacă vor putea fi exploatate în spațiul feroviar al CSI.

Iată și alte subiecte abordate în timpul reviziei cu comisia. Colectivul stației Mateuți este deranjat cel mai mult de lipsa acută a specialiștilor. În perioada când volumul de încărcare era mic, cadrele au fost optimizate pentru a diminua cheltuielile. În prezent, însă, când volumul a crescut, casierul superior de marfă, care uneori se mai și îmbolnăvește, nu face față situației, barem – lipsa altor specialiști. Aceasta cauzează reținerea aproape cu o săptămână a perfectării actelor, încasarea cu întârziere de la agenții economici a taxelor pentru expedierea vagoanelor încărcate și alte servicii. Astfel, banii ajung târziu în bugetul căii ferate, ceea ce e inadmisibil, firește. Un simplu adaos la salariile de bază ale specialiștilor nu salvează situația, deoarece contingentul personalului actual nu va reuși, totuși, să facă față volu-

mului sporit de muncă. E necesar a angaja și a instrui personal suplimentar. Însă de unde? Membrii comisiei au analizat posibilitatea transferului temporar al casierilor de marfă și recepționarilor de la alte stații din zonă, în special de la Florești, unde volumul de încărcături este deocamdată neînsemnat. Dar mai apare o problemă. Oamenii nu vor putea să se deplaseze încoace, deoarece cursele trenurilor diesel suburbane de la Bălți au fost anulate. În plus, la stația Mateuți nu există pentru ei condiții de odihnă și alimentare. Din cauza salariilor mici nu e deloc ușor a găsi noi cadre de muncă. Cu un salariu de 1,5-2 mii de lei nu sunt de acord să muncească nici oamenii de la sate, barem – locuitorii orașelor Rezina și Râbnița. Cu alte cuvinte, problema rămâne deocamdată nesoluționată. Situ-

→ pag. 3

PRINCIPALUL OBIECTIV – linia și tehnica de tracțiune

Continuare din pag. 1



Cifrele sunt o dovadă în plus, că gospodăria liniei trebuie consolidată.

Evaluând situația creată, comisia a promis susținere. Deja peste o săptămână, odată cu sosirea pe sector a vagoanelor suplimentare pentru sporirea volumului de încărcare a pietrișului, au fost efectuate acțiuni pentru alocarea unui anumit număr de traverse și a locomotivei de manevră. Se mun-

cește pe linia curentă. O asemenea operativitate este dictată nu doar de motive de securitate a circulației, ci și de situația că volumul de încărcare influențează în mod direct transferurile bănești ale agenților economici în bugetul căii ferate. Deja de multă vreme rezervele austere de materiale pentru suprastructura liniei se distribuie la calea ferată în primul rând sec-

toarelor decisive pentru circulație, ceea ce, în principiu, este corect. Cât privește materialul rulant de tracțiune, problema e mai simplă, deoarece pe același sector de nord al magistralei unele locomotive de manevră nu sunt folosite din cauza fluxului mic de încărcături.

Chiar și în această perioadă dificilă colectivul de mișcăriști al stației păstrează spiritul de mobilizare și disciplină. Curând doi stagiaari vor susține examenele și astfel listele de personal vor fi completate sută la sută. Sunt îndeplinite cu strictețe operațiunile tehnologice, este perfectată competent documentația, se încasează fără întârziere taxele pentru serviciile oferite clientelei. Cu forțele proprii este asigurată ordinea în încăperile de serviciu și pe teritoriul adiacent. Muncesc cu sârguință impiegații de mișcare Natalia Vdovici, Tatiana Gherghelegiu, casierul superior de marfă Eudochia Gherghelegiu, macagii Constantin Rusu, care are și dreptul de a înlocui impiegalul de mișcare, și Vasile Cojocari, dar și ceilalți angajați.

În anul curent s-a creat o situație favorabilă la capitolul încărcare pe sectorul mișcare Lipcani, condus de șeful stației Igor Dațco. De rând cu partenerul tradițional – cariera de gips din Criva, s-a mai adăugat un agent economic – SRL „Servprodland”, care expediază calcar la stația Krivoi Rog din Ucraina.

Astfel, pe parcursul a patru luni de pe acest sector au fost expediate 549 vagoane descoperite ori circa 38 mii tone de încărcături, dar a existat și volum de descărcare. Cifrele ar putea crește semnificativ, dacă și AS „Calcar” (cariera de la Beleavinet) va începe expedierea pietrișului. Întreprinderea a început să achiziționeze traverse pentru a repara linia proprie de încărcare de la stația Lipcani.

Perspectiva creșterii în continuare a volumului de încărcături pe sector a determinat comisia să inspecteze nu doar gospodăriile trafic de marfă, mișcare și linii, ci și cele ale energeticienilor, comunicaționiștilor. Pretutindeni domnea ordinea. A fost remarcată tactica complexă, când reprezentanții diferitor servicii își coordonează acțiunile, soluționează în comun problemele apărute. Este binevenit că nu există întreruperi în asigurarea sectorului cu energie electrică, posturile centralizare electri-

că funcționează bine. În listele de personal ale mișcăriștilor lipsesc trei persoane și obligațiunile de serviciu sunt îndeplinite cu forțe mai mici, dar aceasta n-a influențat negativ activitatea de muncă și pregătirile către revizia de primăvară. În lipsa dereticătoarei la stația Criva, bunăoară, de curățarea teritoriului și vâruit s-au ocupat impiegații de mișcare. Grație picherilor districtului, condus de maistrul Alexandru Iusip, la stațiile Lipcani și Criva nu există linii închise. E necesar doar a continua lupta cu focarele de putregai al traverselor. Necesită o atenție serioasă din partea secției liniei Ocnița sectorul de linie din preajma haltelor Medveja și Varticăuți.

În timpul inspecției Postului blocare de la km 61 membrii comisiei au discutat posibilitatea termoizolării vagonului de serviciu și oferirea unui convector suplimentar pentru încălzire. Macagii pasajului de nivel de la km 65 și muncitorii echipei de picheri din zonă și-au exprimat dorința de a avea la îndemână o sursă de apă potabilă. Membrii comisiei i-au recomandat șefului secției liniei Ocnița să aprovizioneze muncitorii cu apă în culere. Anume astfel este soluționată problema respectivă la întreprinderea mișcare Ocnița în cazul angajaților stației Criva, care se află în condiții similare.



GRADUL DEPLIN DE PREGĂTIRE

ția nu poate dura prea mult. De aceea e necesar ajutorul administrației căii ferate.

La stația Mateuți a fost abordată de asemenea chestiunea pregătirii sistemului termic pentru perioada de iarnă. El s-a uzat pe parcursul anilor, nu funcționează pompa, care propulsează agentul termic spre calorifere.

Nu doar la Mateuți, ci și la alte stații de pe acest sector se înregistrează o îmbunătățire semnificativă a muncii cu încărcăturile. Lucrări importante de descărcare au loc, în particular, la stația Bălți-Slobozia, a crescut cantitatea de păcură adusă la stațiile Fălești și Drochia. La Răuțel se mențin relații strânse cu întreprinderea "Knauff", a fost lansată o ramificație pentru descărcarea bitumului.

Aflându-se în zona Mateuți, comisia a examinat tunelul. Specialiștii sectorului construcții ingineresti al secției liniei nr.5 și, în particular, echipa condusă de maistrul Dumitru Batiușka au depus multe eforturi în ultimii ani pentru a menține această construcție veche în stare bună în scopul asigurării securității circulației trenurilor. Grație aplicării tehnologiei comparativ ieftine de injectare (pomparea sub presiune a cimentului pur în orificii forate) a fost consolidată zidăria peretelui stâng vertical. Mai au nevoie de consolidare cinci segmente avariate ale boltei tunelului. Materialele necesare încă n-au fost puse la dispoziție, dar n-ar trebui să existe probleme în acest sens. Picherii vor instala pe platforma feroviară câteva podețe, de pe care se va putea efectua injectarea zidăriei boltei cu mortar în trei niveluri. Ulterior suprafața va fi netezită, se vor instala ancore și plasă, iar la etapa finală bolta va fi "stropită" cu ciment și nisip. Însă aceasta va rezolva doar parțial problema, consideră șeful secției liniei Alexei Cruglii, deoarece apele de ploaie și cele subterane își vor continua acțiunea de deteriorare. De aceea în viitorul apropiat vor fi necesare soluții cardinale privind investigațiile hidrologice, efectuarea reparațiilor capitale serioase ale întregii construcții. Cheltuielile pot fi diminuate dacă lucrările vor fi executate conform proiectului din anul 1980, care, desigur, trebuie actualizat în conformitate cu starea actuală a tunelului și costurile materialelor, lucrărilor. În caz contrar, distrugerea tunelului poate avea drept consecință stoparea completă a circulației trenurilor pe un sector foarte important al magistralei și, respectiv, pierderi financiare semnificative. Deocamdată, însă, se mizează pe reparațiile de întreținere. Pentru o siguranță mai bună în tunel au fost aduse cinte speciale de metal.

Și directorul general Iurii Topala, și vicedirectorul general, responsabil de infrastructură și material rulant de tracțiune Serghei Tomșa, care s-a aflat în componența comisiei, au acordat atenție sporită stării gospodăriei liniei atât pe parcursul inspecției, cât și la ședința de bilanț de la Bălți. Din cauza lipsei acute de materiale pentru suprastructura liniei este foarte dificil a o menține în stare bună. Sunt efectuate doar reparații curente, în procesul cărora sunt înlocuite în regim de urgență

traversele putrede. Deocamdată nu se discută despre careva reparații capitale. Trezește îngrijorare deficitul de montatori. Dar merită laudă administrația secției liniei nr.5 pentru păstrarea nucleului de specialiști, care și în asemenea condiții complicate nu pierd controlul asupra liniei de cale ferată. Administrația CFM ajută cum poate acestei și altor secții. Au fost achiziționate câteva vagoane cu traverse de lemn și bare din Belarus. Curând vor fi transportate din Ucraina circa 5 mii traverse din beton armat. Nu e prea mult, desigur, pentru că deteriorarea masivă a traverselor din cauza focarelor de putregai continuă. De rând cu utilizarea rezervelor interne, precum i-a îndemnat pe picheri Serghei Tomșa, ar fi binevenită relansarea activității întreprinderii de producere a traverselor din beton armat de la Bălți, capacitatea căreia e de circa 100 mii traverse pe an.

— Suntem dispuși să modernizăm utilajul tehnologic al întreprinderii, — a explicat Iurii Topala poziția administrației căii ferate vizavi de această chestiune. — Dar înainte de a investi mijloacele proprii sau cele împrumutate, este extrem de necesar a analiza și înlătura cauzele, care au condus la producerea de către întreprindere a traverselor necalitative. E o rușine că se deteriorează deja traversele, produse de bălțeni recent. Acestea trebuie să reziste o perioadă îndelungată, fără a cauza cheltuieli suplimentare.

La ședința de bilanț au fost abordate și alte chestiuni la fel de actuale. De exemplu, conducătorul depoului de locomotive nr. 4 Anatolie Tihii, recent desemnat în funcție, a solicitat examinarea posibilității de simplificare a procedurii angajării în câmpul muncii a tinerilor. Chestiunea e foarte importantă. Un novice dorește, bunăoară, să se angajeze la depou ori la altă întreprindere a nodului feroviar, dar i se spune să aștepte până chestiunea va fi coordonată cu comisia căii ferate, care-și ține ședințele la Chișinău o dată pe săptămână. Se examinează candidatura, se perfectează permisiunea de a fi angajat, iar timpul trece. Când, în sfârșit, tânărul este invitat la biroul resurse umane, el deja și-a găsit un loc de muncă în altă parte. Pentru a depăși cât de cât birocrațismul în activitatea comisiei Serghei Tomșa a propus conducătorilor subdiviziunilor să întocmească și să prezinte în prealabil comisiei listele celor mai necesare profesii. Conform acestora doritorii ar putea fi angajați la muncă până la coordonarea oficială.

Îmi amintesc cum în timpul reviziei de toamnă cu comisia un grup de locuitori ai orașului Bălți i-au adresat directorului general rugămintea de a fi reluate câteva oprii ale trenului diesel local spre Ocnița. Ulterior această rugămintă a fost satisfăcută. La actuala întâlnire oamenii au solicitat să fie relansată oprirea "Sovhoz" pe direcția Ungheni. Probabil, și de data aceasta decizia va fi una pozitivă, însă problema organizării traficului suburban de călători atât pe sectorul respectiv, cât și pe calea ferată în ansamblu, continuă să rămână actuală. Este un domeniu nerentabil pentru întreprindere, iar statul și autoritățile publice locale nu-și pot

permite deocamdată să-l susțină financiar, deși problema este anume asta și poartă în mare parte un caracter social.

Referindu-se la planurile privind optimizarea în continuare a consumurilor pentru întreținerea infrastructurii feroviare, directorul general a reiterat că CFM nu este în stare să finanțeze sută la sută ceea ce nu ține nemijlocit de organizarea proceselor de trafic și reparație. De aceea se preconizează deja până la finele anului a transmite Ministerului Sănătății din republică medicina departamentală, deoarece cheltuielile anuale pentru susținerea acestora constituie 40 milioane lei, în afară de acoperirea polițelor de asigurare. Vor fi păstrate doar posturile de control medical înainte de cursă a mecanicilor de locomotivă și mecanicilor secunzi de la depouri. Examenul medical comun va avea loc la instituțiile medicale de stat conform unui acord.

La o serie de întreprinderi de pe sectorul de nord, inclusiv depoul de locomotive nr.4, acoperișurile multor clădiri necesită reparație. Aceeași situație se constată și pe alte sectoare ale căii ferate. De aceea secția edificiilor civile Chișinău va întocmi o informație în acest sens, care va permite a stabili concret de câți bani este nevoie pentru reparații, dar și consecutivitatea edificiilor la demararea lucrărilor.

La nodul feroviar Ocnița s-a muncit destul de mult la pregătirea pentru traficul estival. Picherii din partea locului se confruntă cu aceleași probleme, dar linia de cale ferată corespunde normativelor necesare pentru circulația trenurilor. Acest succes a fost remarcat în cadrul ședinței de bilanț de la Ocnița. Directorul general al ÎS „CFM” Iurii Topala a decis să acorde un premiu șefului secției liniei nr.6 Alexandru Brodskii. Totuși, trebuie continuată munca de lichidare în continuare a focarelor de putregai a traverselor, de remediere a construcțiilor ingineresti. În luna aprilie serviciul securitatea și sănătatea în muncă a organizat în cadrul secției liniei nr.6 un



nou curs de instruire a angajaților celor două secții liniei de la nord privind executarea lucrărilor pe stânci cu utilizarea echipamentului de siguranță pentru alpinști. În prima jumătate a lunii mai a.c. specialiștii sectorului poduri în frunte cu maistrul Alexei Mironov au curățat albia podului de la km 208, lângă localitatea Otaci, care era plină de măr din cariera de nisip. Concomitent a fost curățat și colectorul de la stația Vălcineț. Se preconizează înlocuirea barelor pe podul de la Lipcani, injectarea pilonilor podului de la km 61 al direcției Cernăuți etc.

Pe sector funcționează lanțuri tehnologice de formare a fluxului local de încărcături. Este vorba, în special, de transportarea regulată pe calea ferată a pietrișului de gips pentru firma "Knauff" și a nisipului de la Vălcineț pentru întreprinderile de sticlă din capitală. S-a îmbunătățit semnificativ activitatea cu încărcăturile la stațiile Brătușeni și Drochia. Trebuie remarcată munca angajaților reviziei tehnice și comerciale, care verifică calitativ și responsabil starea tehnică a vagoanelor de marfă și pasageri, pregătesc vagoanele pentru încărcare, se deplasează în mod regulat cu agenții biroului predare de la stația nodului feroviar la stația Moghiliiv-Podolsk din Ucraina. Participarea

la procesul de recepționare-predare a vagoanelor de marfă la acest post important de frontieră permite a împiedica accesul spre calea ferată de la noi a unor posibile rebuturi tehnice și comerciale, ce s-ar putea solda cu daune financiare semnificative. Depoul locomotive de rulaj Ocnița oferă la timp locomotive pentru trenurile de marfă și călători, precum și pentru executarea operațiunilor de manevră.

La Ocnița, dar și la Bălți, muncitorii au dorit să afle când își vor primi la timp salariile. E logic, deoarece munca trebuie să fie remunerată material, ca angajații să-și poată întreține familiile, achita serviciile comunale etc. Directorul general a promis că nu vor fi întârzieri, feroviarii vor primi salariile ca și până acum, în corespundere cu graficul aprobat pentru fiecare întreprindere. Dacă au existat careva încălcări, aceasta s-a întâmplat doar din cauza zilelor de sărbătoare. În ceea ce privește restanțele salariale, care s-au format, după cum susține directorul general Iurii Topala, până la investirea sa în funcție, oamenii vor trebui să mai aștepte. O mare parte din mijloacele bănești se folosesc pentru procurarea combustibilului, a altor resurse energetice, materiale pentru reparații, piese de schimb etc. Fără ele transportul feroviar nu poate funcționa.

CFM găzduiește colegii

Parteneriat în interesul fiecărui stat

În perioada 23-26 mai 2017 la Chișinău a avut loc consfătuirea reprezentanților plenipotențiarilor administrațiilor feroviare pe marginea orarului circulației trenurilor în anii 2017-2018. Acțiunea s-a desfășurat în cadrul activității Consiliului de transport feroviar al statelor CSI.

Agenda a inclus chestiuni precum coordonarea timpului de traversare de către trenurile internaționale de pasageri a posturilor interstatale de joncțiune dintre Republica Azerbaidjan, Republica Belarus, Republica Moldova, Federația Rusă, Ucraina, Republica Letonă, Republica Lituania, Republica Estonia în cadrul orarului circulației trenurilor pe anii 2017-2018; procesarea orarului în legătură cu trecerea la ora de iarnă în statele-membre ale CSI.

Detalii de la consfătuire vor fi publicate în ediția următoare a "FM".

Imagine: Iurie KOZLOV





REVIZIA DE PRIMĂVARĂ CU COMISIA - 2017

LA SUD TRAFICUL SE DESFĂȘOARĂ CONTINUU

La data de 12 mai a.c. comisia condusă de Iurii TOPALA a inspectat infrastructura celui mai mare nod feroviar — Basarabeasca. Membrii ei s-au deplasat pe sectorul de cale ferată de la Căinari până la Abaclia și mai departe spre Etulia și Giurgiulești, revenind apoi la Basarabeasca prin stația Cahul. Importanța acestui nod feroviar în procesul de trafic este inestimabilă, deoarece aici se concentrează 50 la sută din toată activitatea cu încărcăturile, inclusiv cele de tranzit.

În pofida serioaselor dificultăți de aprovizionare tehnico-materială, colectivul secției linii nr.3 se străduie să mențină în stare bună sectorul de linie din subordine. Vorbește de la sine adevărul că spre Etulia, bunăoară, se deplasează fără probleme marfă cu greutatea de până la 4800 tone, iar pe direcția Giurgiulești-Cahul-Prut tona-

giulești. Liniile cu ecartament lat și european bine întreținute permit a folosi eficient trei locomotive de manevră și una de evacuare. Începe să aibă acces și locomotiva din România, care aduce în zona de transvazare cisterne cu produse petroliere.

Totuși, nu poate să nu trezească neliniște malul abrupt al râului Prut pe cale să



jul acestora s-a majorat de la 1000 până la 1500 tone. Ce-i drept, în ultimul caz viteza nu depășește deocamdată 40 kilometri pe oră, dar în condițiile fluxului actual de încărcături aceasta nu afectează orarul circulației. Curând pe sectorul de sud al magistralei va începe reconstrucția cardinală a gospodăriei liniei pe banii alocăți de băncile europene în calitate de împrumut.

Referindu-se la activitatea de muncă a colectivului de picheri în frunte cu șeful secției Victor Podgurskii, directorul general a menționat: deși starea liniilor curente nu e dintre cele mai bune, specialiștii întreprinderii acționează cu multă competență, stabilesc corect locurile, unde traseele urmează a fi pozate în primul rând, efectuează calitativ rectificările, rezonează șinele etc. Este asigurată ordinea la pasajele de nivel, sunt îngrijite construcțiile ingineresti. Se impune printr-un înalt nivel de mobilizare în special districtul maistrului-picher Petru Belaf, care muncește în zona stației Giur-

se surpe în apropierea parcului nr.2 al stației. Anume aici un agent economic intenționează să organizeze transbordarea din vagoane pe șleuri la încărcăturilor pulverulente. Comisia a examinat posibilitatea fortificării malului de râu și conectării la linia de bază a unei ramificații auxiliare, firește, din contul agentului economic. În apropiere de satul Cășlița-Prut pe direcția Cahul au atras atenția comisiei câteva alunecări de teren pe pantă în imediata apropiere de linia de cale ferată. Aici sunt necesare lucrări serioase de adâncire a canalelor și înlăturarea mărului cu ajutorul buldozerului.

Sunt bine organizate operațiunile de manevră, perfectarea documentației și predarea mărfurilor la stațiile Etulia și Giurgiulești. Discutând cu angajații birourilor predare, directorul general a promis, că în curând la calea ferată va fi implementat un sistem computerizat sofisticat, care va permite transmiterea direct la Chișinău a informațiilor privind încărcăturile și vagoanele. Specialiștii biroului predare de la



stația Giurgiulești au propus majorarea salariilor feroviarilor de aici, care procesează un volum de mărfuri mai mare comparativ cu alte sectoare, și au primit explicațiile de rigoare. Iurii Topala a subliniat, că un asemenea principiu de separare când e vorba de stimularea materială este complet greșit, deoarece feroviarilor altor sectoare nu depun mai puține eforturi, asigurând desfășurarea procesului tehnologic comun. Salariile vor fi majorate pentru toți, dar aceasta se va întâmpla odată cu ameliorarea situației financiare a magistralei.

Are o mare importanță asigurarea sectorului de sud cu mijloace de tracțiune în stare bună, această sarcină revenind colectivului depoului de locomotive nr.3. Locomotivele sunt vechi, și-au epuizat resursele, dar îngrijirea tehnică și reparațiile calitative permit a respecta orarul stabilit al circulației

tralei moldovenești. Pe alocuri garniturile de mare tonaj pot fi remorcate aici doar de trei secții de locomotivă, iar în unele cazuri se folosește și puterea unui "împingător". Anterior locomotiva de producție cazăhă a fost testată pe liniile de cale ferată din Ucraina.

Sectorul de sud al magistralei a fost grav afectat de ninsorile din luna aprilie, care au doborât numeroși copaci, au rupt firele de curent electric și comunicații, au acoperit cu zăpadă șinele. Pe o mare parte a sectorului au fost lipsite de energie electrică instalațiile SCB și comunicații, mijloacele de semnalizare ale pasajelor de nivel, astfel fiind necesare eforturi extraordinare pentru lichidarea consecințelor. Feroviarilor au muncit la stații și pe liniile curente în regim non-stop, fără a ține cont de ploaie, zăpadă ori vânt puternic. Iar odată cu încălzirea timpului la nodul feroviar a fost organizată ziua înverzirii teritoriilor, pe parcursul căreia au



trenurilor. În ultima perioadă de timp pe sectorul respectiv are loc testarea unei locomotive noi de marca TĀ33A, construit și asamblat conform standardelor căilor ferate din spațiul CSI la uzina "Locomotiv Kurastaru Zauiti" din orașul Astana (Kazakhstan) în colaborare cu corporația americană "General Electric". Printre cele mai importante caracteristici ale acesteia se numără motorul cu 12 cilindri sub formă de literă V de tip asincronic GEVO12, ce permite reducerea cu 20-30 la sută a consumului de combustibil și aproape cu 40 la sută a emansiilor nocive în atmosferă, sistemul cu microprocesori de dirijare a injectiei electronice a combustibilului și autodiagnosticare prin computerul de bord. Locomotiva va participa la licitația de achiziționare a 10 locomotive. Decizia va depinde de rezultatele verificării practice minuțioase a funcționării ansamblurilor de bază și a caracteristicilor de funcționare în condițiile urcușurilor lungi, care există într-un număr mare pe sectorul de sud al Magis-

tralei moldovenești. Pe alocuri garniturile de mare tonaj pot fi remorcate aici doar de trei secții de locomotivă, iar în unele cazuri se folosește și puterea unui "împingător". Anterior locomotiva de producție cazăhă a fost testată pe liniile de cale ferată din Ucraina.

În acea perioadă toți conducătorii subdiviziunilor nodului feroviar au dat dovadă de o mare responsabilitate, mobilizându-se colectivele. Acțiunile lor erau coordonate permanent de către vicedirectorul general Serghei Tomșa, responsabil de infrastructură și material rulant de tracțiune, care venea cu indicațiile necesare și ajuta la soluționarea operativă a problemelor apărute. Ziua inspectării nodului feroviar Basarabeasca a coincis tocmai cu aniversarea zilei de naștere a domnului Tomșa și în cadrul ședinței de bilanț, care s-a desfășurat în sala de festivități a secției linii nr.3, Victor Podgurskii, șef al picherilor din partea locului, l-a felicitat cu multă căldură din partea colectivului de muncă al secției liniei, a celorlalți feroviar, a membrilor comisiei, oferindu-i un buchet de flori și dorindu-i multă sănătate, fericire, succese în continuare în domeniul muncii și în viața personală.



Dacă veni vorba despre calamitatea naturală din luna aprilie, e de remarcat, că cel mai mult au resimțit consecințele ei angajații nodurilor feroviare Bender și Chișinău, care au fost verificate în cadrul reviziei la data de 16 mai a.c. Iată doar un episod din acea perioadă. În seara când au început ninsorile abundente împiegatul de gardă al depoului de locomotive nr.2 a primit un semnal alarmant: pe șosea lângă satul Hagimus s-a împotmolit în zăpadă mașina, care transporta la stația Căinari tura de schimb a echipajului de locomotivă. Șeful celor două noduri feroviare Vladimir Meleca împreună cu șeful

adjunct al depoului Igor Magdeev au pornit de urgență în ajutor, dar curând și ei au rămas captivi în zăpadă. Chiar la distanță de un kilometru de colegii lor. Unica soluție era să meargă mai departe pe jos, luând cu ei o canistră cu benzină, care să asigure funcționarea motorului mașinii cu cricina. Vântul lovea cu putere, vizibilitatea era extrem de redusă. Între timp, echipajul de locomotivă a fost salvat din nămeți de către angajații Serviciului situații excepționale, care au remorcat mașina până la stația Căușeni. Acolo mecanicul de locomotivă și mecanicul-secund au fost preluați de motrisă.



FEROVIARII AU LICHIDAT CONSECINȚELE STIHIEI



Cele mai afectate în urma stihiei au fost liniile de curent electric și de comunicații. Dacă liniile de cale ferată au fost curățate de zăpadă destul de operativ, apoi restabilirea firelor rupte, a izolatoarelor, traverselor a necesitat timp. S-au mobilizat specialiștii tuturor întreprinderilor nodului feroviar: energeticienii, specialiștii din domeniul semnalizare și comunicații, picheerii etc. A fost organizată în regim de urgență confecționarea traverselor noi, a altor elemente necesare. Serviciul aprovizionare tehnico-materială a pus la dispoziție ferăstraie și topoare pentru tăierea și evacuarea copacilor doborâți și a crengilor rupte. A venit în ajutor și un grup de specialiști

de la Bălți. La fel ca și pe sectorul de sud, administrația magistralei coordona acțiunile oamenilor. Daunele au fost atât de mari, încât chiar și în ziua desfășurării reviziei cu comisia feroviară continuau lucrările de restabilire, iar pe direcțiile Revaca-Varnița și Hagimus-Căinari lipsea curentul electric. Împiegații de mișcare de la stații erau nevoiți să ofere în scris mecanicilor de locomotivă permisiunea de a se deplasa, deoarece semafoarele nu funcționau.

În seara zilei de 13 mai a urmat o nouă lovitură. În urma ploilor torențiale lângă stația Bulboaca a fost spălată o parte a terasamentului de cale ferată. Și de data aceasta colacul de salvare

a fost buna organizare. Pasagerii trenului Moscova-Chișinău, care a oprit nu prea departe de locul periculos, au fost transportați spre capitală cu autocarele. Pe linia curentă au fost expediate vagoane cu pietriș. A început umplerea golurilor formate sub panourile de linii. Picheerii au muncit până la miezul nopții, conștientizând cât e de importantă restabilirea circulației într-un termen restrâns.

În acea noapte de pomină terasamentul a fost spălat și în unele locuri pe linia curentă Abaclia-Comrat. La km 23 al direcției Căinari-Bălți forța torentului de apă de pe câmpuri a fost atât de mare, încât a distrus canalul de evacuare din beton. Apa curgea peste șine, se acumula cu tot cu măr în spațiile dintre traverse. În asemenea situație lichidarea consecințelor necesita acțiuni operative și coordonate.

La ședința de bilanț de la Varnița directorul general Iurii Topala a mulțumit colectivului de specialiști al nodului feroviar pentru eforturile depuse la lichidarea consecințelor calamității și a cerut să fie restabilită cât mai rapid alimentarea cu energie electrică a sectorului. Dar au fost expuse și anumite obiecții. Ele țin în special de cultura îngrijirii liniilor, deși specialiștii secției linii nr.2 au motivele lor. În condițiile

stihiei ei și-au orientat eforturile pentru a veni în ajutorul energeticienilor, a lichida defectele liniilor. Celelalte lacune, a spus șeful întreprinderii Valeriu Lomov, vor fi înlăturate în viitorul apropiat. Secția linii continuă să asigure un punctaj bun, ceea ce demonstrează că echipa de conducere de aici este una puternică, stăpână pe situație chiar și în condițiile aprovizionării deficitare cu materiale și a lipsei cadrelor la districte. Nu s-a mai întâmpnat niciodată până acum, ca un district să dispună de numai șase montatori de linii, iar cauza o constituie salariile mici. Or, munca de întreținere a gospodăriei linii se complică pe zi ce trece.

Mult mai serioase au fost obiecțiile adresate conducerii secției linii nr.1. Până mai ieri întreținerea era una dintre cele mai bune la calea ferată, dar în ultima perioadă de timp ea a cedat pozi-

țiile în ce privește cultura îngrijirii liniilor. Aceasta se explică, în mare parte, prin același deficit de materiale, fluctuația cadrelor, când se concediază, mai ales la Chișinău și stațiile adiacente, nu doar montatorii de linii, ci și maiștrii. În cazul executării unor lucrări importante sunt transportați în capitală muncitorii sectorului Ungheni, unde situația privind cadrele este ceva mai bună. Însă de rând cu motivele obiective se constată și anumite lacune în ce privește controlul din partea administrației secției linii, precum s-a și menționat în cadrul reviziei cu comisia.

Au fost remarcate eforturile de muncă ale colectivelor depourilor de locomotive de pe sector, ale energeticienilor, mișcăriștilor, secției nr.1 semnalizare și comunicații, DDC, remizei vagoane nr.1, gării stației Chișinău și subdiviziunilor din componența sa.



Sectoarele de linie Naslavcea-Vălcineț și Șoldănești-Mateuți sunt amplasate pe terenuri, unde există pericol de prăbușiri de pământ ori rostogolire de pietre de pe stânci, amenințând astfel securitatea circulației trenurilor. În atare condiții feroviară secțiilor linii Ocnița și Bălți trebuie să fie mereu vigilenți și să efectueze un complex de acțiuni de prevenire, ce include și lucrări pe stânci. Acestea pot fi executate doar de persoane special instruite, de aceea o dată în cinci ani sunt organizate cursuri respective.

Alexei MIRONOV,

maistru la sectorul poduri
al secției linii Ocnița

Instrucțiunile s-au desfășurat în perioada 25-28 a.c. aprilie în cadrul secției linii Ocnița. Dumitru Durnescu, șef al serviciului securitatea și sănătatea în muncă, a marcat sarcinile pentru cei întruniți în cabinetul de protecție a sănătății și securitate a muncii de la întreprindere și i-a prezentat pe instructorii clubului de alpinisti din capitală "Edelweiss". Urma să fie însușit modul de utilizare a echipamentului de asigurare al alpinistilor în timpul executării lucrărilor pe stânci.

În cadrul orelor de teorie cursanții au aflat cum trebuie legate corect nodurile (cinci moduri), îmbrăcat echipamentul, ast-



CURS DE INSTRUIRE PENTRU "CULEGĂTORII" DE PIETRE PE STÂNCI

fel ca să fie sigur. A doua zi instructorii și elevii lor s-au deplasat cu motrisa la kilometrul 202 al direcției Vălcineț. Specialiștii de la Bălți erau ghidați de instructorul Ruslan Șcerbatiuc, iar cei de la Ocnița – de Leonid Colpacov. Ei au escaladat primii pantele abrupte în locurile selectate. După ei, în echipament de alpinisti, au coborât și urcat pe stânci specialiștii, care au mai urmat anterior asemenea cursuri. La sfârșit veni și rândul novicilor. Aceștia s-au bucurat de cea mai mare atenție.

În cea de-a treia zi bălțenii au continuat instruirile în același loc, iar specialiștii ocnițeni însoțiți de instructor s-au deplasat cu motrisa la kilometrul 194 al aceleiași direcții, unde în zona indicatorilor hectometrice 1-4 se află cel mai complicat sector de stânci. Pentru a urca cu echipamentul greu oamenii au trebuit să facă un ocol de circa 800 metri. Instructorul a ales locul potrivit și a început antrenamentele. Deja la au doua

coborâre feroviară s-au apucat să "culeagă" pietrele gata să cadă, îmbinând instruirea cu munca practică. Pe tot parcursul instruirii a fost menținută legătura prin telefonul mobil cu împiegatul de mișcare de la stația Naslavcea, care anunța sosirea trenurilor.

La cursul de instruire au participat în total 29 persoane, inclusiv câte șase specialiști din domeniile terasament și poduri, doi picheerii din secția linii Ocnița. Pentru perfecționarea deprinderilor practice au fost utilizate două echipamente de alpinist noi și două procurate anterior.

Instruirea a permis perfecționarea deprinderilor profesionale ale celor ce au mai executat lucrări pe stânci și pante, dar și a contribuit la pregătirea noilor specialiști în domeniul respectiv. Iar aceasta constituie garanția asigurării securității muncii pe sectoarele cu pericol sport.

Imagine de autor



INTERVIU ACTUAL

Calea ferată este considerată cel mai sigur tip de transport. Procesul de circulație pe ea presupune interacțiunea promptă a tuturor subdiviziunilor structurale, ce asigură desfășurarea traficului de marfă și călători. Funcționarea profesională a acestora este supravegheată permanent de către aparatul de revizori al ÎS «CFM». Serviciul respectiv este condus de Ilie ȚURCAN, revizor principal pentru securitatea circulației și lichidarea consecințelor accidentelor. Conducător competent și experimentat, dânsul demonstrează multă principialitate în activitatea cotidiană, monitorizează cu strictețe procesul de trafic la Magistrala moldovenească, reușește să altoiască subalternilor săi atitudinea severă vizavi de rezultatele muncii celor, de care depinde ordinea și securitatea pe liniile de cale ferată. Aparatul de revizori nu are zile de odihnă ori de sărbătoare, pentru că circulația pe calea ferată se desfășoară în regim non-stop. Care e situația privind asigurarea securității circulației în prezent și ce rezultate au înregistrat serviciile CFM în anul 2016? La aceste și alte întrebări ale redacției a oferit răspunsuri revizorul principal pentru securitatea circulației și lichidarea consecințelor accidentelor Ilie ȚURCAN.

nouă, va exista posibilitatea de a desfășura procesul de trafic la un nivel tehnologic mult mai calitativ.

– **Vă rog să ne prezentați bilanțurile activității magistralei la capitolul asigurării securității circulației pe anul 2016.**

– În perioada respectivă au avut loc 39 incidente din vina angajaților căii ferate, comparativ cu cele 60 din perioada respectivă a anului 2015, și anume: serviciul mișcare – 1 caz comparativ cu cele 2 din anul precedent; serviciul tracțiune – 31 față de 50; serviciul reparație vagoane – 0 față de 1; serviciul linii – 5 față de 5; serviciul trafic de călători – 2 comparativ cu 2.

– **Serviciul tracțiune este “lider”?**

– Din păcate, da. Se face simțită uzura excesivă a tehnicii exploatate. În 11 cazuri s-a constatat deteriorarea ori refuzul locomotivei, care a cauzat oprirea trenului de pasageri pe linie ori la stație. În 16 cazuri rebutul de muncă s-a produs din cauza defectării materialului rulant și

măsurat s-au depistat 10 kilometri de linie în stare nesatisfăcătoare, în perioada similară a anului 2016 numărul lor fiind doar de 5 kilometri. În primul trimestru al anului curent au primit notă nesatisfăcătoare în total 16 km de linie, comparativ cu 14 km în perioada analogică a anului 2016. Filialele serviciului semnalizare și comunicații se confruntă cu

circa doi metri. În seara zilei de 13 mai la stația Bulboacă, iar mai exact – la pasajul de nivel de la km 1513, a fost nevoită să se oprească o garnitură de tren cu șase vagoane, deoarece linia feroviară a fost acoperită de ape și deplasarea era imposibilă. La bariera Socoleni–Mereni, la km 1526 a staționat o altă garnitură. A trebuit sistată temporar circulația



SECURITATEA CIRCULAȚIEI TRENURILOR — LEGE A TRANSPORTULUI FEROVIAI

Irina KRAEVSKAIA

– **Dle Ilie Țurcan, cum reușește subdiviziunea, pe care o conduceți, să controleze situația privind asigurarea securității circulației în condițiile actuale atât de complicate pentru magistrala noastră?**

– În orice domeniu al transportului securitatea circulației este o sarcină prioritară. La Calea Ferată a Moldovei decenii la rând au fost implementate asemenea condiții, în care indicațiile revizorilor erau executate întocmai. Acest sistem continuă să funcționeze și dă roade. După cum s-a spus, transportul feroviar continuă să fie cel mai sigur dintre toate tipurile de transport. Prin eforturile lor feroviarilor moldoveni demonstrează zi de zi veridicitatea acestei afirmații. Apropos, condițiile climaterice nefaste din luna aprilie curent au pus la încercare o dată în plus profesionalismul feroviarilor. În timp ce pe toate drumurile din țară circulația a fost paralizată, transportul feroviar a funcționat prompt și fără întrerupere. În acele circumstanțe extraordinare feroviarilor au acționat în conformitate cu instrucțiunile, competent și profesional. După ce stihia s-a domolit, a fost inspectată întreaga magistrală, s-a stabilit volumul daunelor suportate și au fost trasate acțiunile respective, care până la ora actuală au fost îndeplinite sută la sută.

– **În fiecare zi de luni, după volanta organizată de către directorul general, în biroul dumneavoastră se întrunește aparatul de revizori. Despre ce se discută de obicei la aceste ședințe?**

– Întrunirile de luni servesc, de regulă, pentru stabilirea sarcinilor săptămânii curente și oferă posibilitatea de a pune în discuție situația operativă din zilele de odihnă.

– **Activitatea de muncă a revizorului presupune un volum mare de cunoștințe, deoarece pentru efectuarea cu pricepere a controalelor este necesar a fi inițiat în toate procesele tehnologice aplicate în transportul feroviar...**

– Desigur. Dar nu e neapărat

ca revizorul să examineze în timpul controlului fiecare piuliță. Datoria sa este de a verifica sistemul, ce asigură securitatea circulației în ansamblu, de a depista lacunele, defectele și a supraveghea lichidarea operativă a acestora.

– **Ce atitudine față de revizori au feroviarilor din teren, cei ce sunt verificați? Au frică de ei?**

– De regulă, cine se teme de controale? Cei ce nu doresc ca sectorul, subdiviziunea din care fac parte să funcționeze fără accidente, situații excepționale și rateuri. Sunt sigur, că la calea ferată nu există asemenea angajați. Controalele revizorilor sunt parte integrantă a procesului de trafic. Feroviarilor noștri nu au frică de revizori. Noi participăm cu toții la un proces comun, fiecare feroviar la locul său de muncă este responsabil de securitatea circulației, a vieții oamenilor și de integritatea încărcăturilor transportate. Iar dacă revizorul descoperă vreo lacună, acțiunea sa este interpretată drept ajutor, posibilitate de a înlătura defectul înainte ca acesta să producă niște consecințe nedorite.

– **Dle Ilie Țurcan, aveți o experiență bogată de muncă la Calea Ferată din Moldova, de aceea aș vrea să ne spuneți: odată cu trecerea timpului se schimbă exigențele vizavi de asigurarea normelor securității circulației?**

– În fond, toate se schimbă în viață, inclusiv și în plan profesional. Cu fiecare an cerințele devin tot mai severe. Aceasta se întâmplă deoarece se schimbă tehnologiile. Calea Ferată a Moldovei tinde să ocupe un loc destoinic pe piața internațională a serviciilor de transport. Deocamdată aceasta ne reușește greu, pentru că mijloacele tehnice și utilajele din dotare și-au epuizat resursele. Această situație solicită multe cunoștințe și scrupulozitate atât din partea aparatului de revizori, cât și de la cei ce răspund nemijlocit de securitatea circulației. Deja demult este imperativă renovarea stocului de material rulant. Administrația CFM se ocupă de procurarea prin licitație a unor locomotive noi. Odată cu venirea acestora la Magistrala moldovenească va începe o eră

drept urmare trenurile au depășit limita de staționare pe liniile curente ori în stații. În plus, s-au înregistrat cazuri de detașare a vagoanelor de pasageri pe parcurs din cauza încălzirii cutiilor de unsoare ori altor defecțiuni tehnice ale materialului rulant; ruperea cuplurilor automate ale materialului rulant; autodetașarea cuplurilor automate și deraierea materialului rulant în timpul operațiilor de manevră. Au existat de asemenea cazuri de rateu la funcționarea materialului rulant de tracțiune, soldate cu consumuri de exploatare suplimentare și reținerea trenurilor pe parcurs; pornirea locomotivelor din depou cu o cantitate minimă de combustibil în rezervor, astfel fiind periclitată deplasarea trenurilor și procesul de manevră. Încălcări s-au înregistrat deja și în anul 2017. În martie curent, bunăoară, a avut loc un incident de transport și 5 rateuri de funcționare a materialului rulant de tracțiune, care au provocat cheltuieli de exploatare suplimentare și reținerea trenurilor pe parcurs.

– **Care este starea de lucruri privind asigurarea securității circulației în anul curent?**

– În pofida dificultăților procesului de producție, asigurarea securității circulației la Calea Ferată a Moldovei este monitorizată în permanență. Deși revizorii constată și unele încălcări. În luna martie au fost organizate controale în cadrul serviciilor mișcare și trafic de marfă privind respectarea de către angajații stațiilor a cerințelor și instrucțiunilor de funcție, fiind depistate încălcări ale regulilor securității circulației. În aceeași lună serviciul reparație a vagoanelor n-a admis incidente de transport, dar s-a înregistrat un caz de pregătire necalitativă a unui marfar pentru expedierea în cursă. Serviciul trafic de călători a admis pregătirea necalitativă a trenurilor de pasageri pentru cursă, și anume: nereglarea timoneriei, înclinarea și ieșirea sabotului de frână peste suprafața de rulare a roții. Continuă să fie stringentă problema efectuării defectoscopiei ansamblurilor și detaliilor vagoanelor de pasageri cu praf de fier expirat. În timpul verificării pe parcursul lunii martie a stării tehnice a liniilor cu vagonul de

o situație dificilă în ceea ce privește asigurarea securității circulației din cauza lipsei rezervei necesare de acumulare de tipul ABN-72 și 6ST-190, precum și a pieselor de schimb pentru releele cu impuls de tip INM. În primele trei luni ale anului curent, serviciul alimentare cu energie electrică a admis 11 rateuri în funcționarea aparatului cu durata totală de 50 ore 28 minute, față de cele 5 deconectări cu durata de 46 ore 50 minute în perioada similară a anului 2016.

– **Toate încălcările, constatate de revizori, sunt înregistrate în Cartea indicațiilor revizorilor. Depistarea lor este doar o parte a muncii efectuate de serviciul pe care-l conduceți. Ce urmează în continuare?**

– Înscrierile în cărțile respective ale fiecărui serviciu se fac în mod regulat, dar numărul acestora și gradul de severitate sunt diferite. După constatarea încălcărilor urmează investigarea și evidența incidentelor de transport, precum și efectuarea acțiunilor necesare pentru prevenirea lor.

– **Poate fi oare considerată situația economico-financiară complicată a căii ferate drept cauză principală a încălcărilor admise la capitolul asigurarea securității circulației?**

– Cu certitudine – nu. Cauza principală ține de nivelul scăzut al disciplinei de producție, nerespectarea tehnologiei îngrijirii și reparației materialului rulant și a instalațiilor, calitatea insuficientă a instruirilor tehnice.

– **Dle Ilie Țurcan, ploile torențiale din luna mai au creat pe unele sectoare ale Căii Ferate a Moldovei situații extremale, care au impus stoparea circulației trenurilor. Relați-ne, vă rog, cum au acționat feroviarilor în asemenea împrejurări.**

– Condițiile climaterice nefavorabile din seara zilei de sâmbătă, 13 mai 2017, au impus modificarea orarului circulației trenurilor. Din cauza ploilor abundente pe sectorul de cale ferată Bender–Chișinău apa a spălat stratul de pietriș sub linii. Pe alocuri gropile aveau adâncimea de

trenurilor și pe linia curentă Bălțați–Căinari. Stihia a întrerupt funcționarea instalațiilor de alimentare cu energie electrică pe liniile curente Grecești–Bolgrad, Ghidighic–Strășeni. În noaptea de 13 spre 14 mai circa 30 de feroviarilor au fost mobilizați pentru a remedia situația pe sectoarele spălate de ape. Pe unele dintre ele circulația a putut fi reluată mai repede, pe altele s-a muncit mai mult. Ploile torențiale au provocat alunecări de teren pe anumite sectoare ale magistralei. La indicația directorului general al ÎS “Calea Ferată din Moldova” Iurii Topala, pasagerii trenurilor, care s-au pomenit în centrul stihiei, au fost transportați la Chișinău cu autocarele. Astăzi Magistrala moldovenească funcționează în ritmul cuvenit. Trenurile circulă conform orarului. Securitatea circulației este garantată.

– **Ce ar trebui să se întreprindă în viitor pentru a evita incidentele de transport și pentru a realiza indicatorii de securitate a circulației în anul 2017?**

– Rămâne actuală nu doar calitatea înaltă a reviziilor tehnice și controalelor, organizate de către aparatul de revizori, ci și sporirea calității muncii de prevenire în toate subdiviziunile structurale ale magistralei. Este important a implementa un sistem eficient de control privind executarea deciziilor adoptate în urma controalelor, dar și a preveni orice accidente de transport. Stabilitatea în ce privește asigurarea securității procesului de trafic poate fi obținută doar prin pronosticarea și monitorizarea stării edificiilor infrastructurii și a materialului rulant, prin analiza și evaluarea riscurilor încălcării securității circulației și elaborarea în baza lor a unui program de acțiuni pentru toată magistrala în ansamblu. În acest sens este importantă interacțiunea strânsă și înțelegerea din partea tuturor participanților la procesul de trafic, și, desigur, implementarea culturii securității, bazate pe conștientizarea de către personalul angajat a inadmisibilității încălcării normelor și regulilor existente. Fără ele este imposibilă atingerea obiectivului nostru comun: organizarea unui trafic sigur de călători și marfă.

Imagine: Iurie KOZLOV



REVIZIA DE PRIMĂVARĂ CU COMISIA - 2017: BILANȚURI ȘI CONCLUZII



În luarea sa de cuvânt la **ședința de bilanț** **directorul general al ÎS „CFM” Iurie TOPALA** a menționat, că în urma reviziei cu comisia s-a constatat: **în linii generale, Magistrala moldovenească este pregătită pentru traficul estival de marfă și călători.**

– Situația poate fi caracterizată în limbajul medical, când e vorba de starea pacientului: gravă, dar stabilă, – a remarcat dânsul. – Este important să se depună și în continuare toate eforturile pentru a o controla și a o ameliora, pe cât e posibil. Mult depinde de conducătorii subdiviziunilor, de capacitatea lor de a mobiliza colectivele la realizarea sarcinilor trasate.

S-a atenționat, în particular, asupra căutării rezervelor de optimizare a cheltuielilor. E vorba de economisirea resurselor energetice costisitoare, diminuarea consumurilor neproductive, întocmirea unor astfel de orare ale circulației trenurilor de călători, încât să poată beneficia de transportul feroviar cât mai multe persoane. A apărut necesitatea reparației urgente a unor vagoane, în special a celor pentru transportarea cimentului, solicitate de agenții economici autohtoni și străini. Oferirea vagoanelor spre închiriere ori pentru transportarea mărfurilor va aduce

câștiguri suplimentare bugetului căii ferate. Trebuie să fim pregătiți pentru a deservi o dată pe săptămână un tren de containere, preconizat să transporte piese de schimb pentru automobile din România în orașul Toliati din Rusia. Curând vor fi achiziționate din bănii băncilor europene locomotive noi, care vor permite a economisi combustibil. Important e să se facă o alegere bună. Ne punem mari speranțe în reconstrucția sectorului de cale ferată Căușeni–Basarabeasca–Etulia, pe care sunt transportate încărcăturile rentabile de tranzit.

Serghei Tomșa, vicedirector general, responsabil de infrastructură și material rulant de tracțiune, a prezentat o scurtă analiză a activității serviciilor și subdiviziunilor de bază.

La calea ferată sunt soluționate destul de bine chestiunile, ce țin de organizarea procesului de circulație. La stații muncesc specialiști cu experiență, responsabili de circulația trenurilor și operațiunile de manevră. Este asigurată buna coordonare a acțiunilor tuturor participanților la procesul de transport. Dumealui a remarcat încă o dată rolul, pe care l-au avut feroviarilor diferitor subdiviziuni în lichidarea consecințelor stihiei. Dar mai sunt încă multe de făcut în ce

privește reducerea deficitului de personal, în special printre energeticieni, picheți, angajați ai secțiilor semnalizare și comunicații.

Necesită eforturi serioase îngrijirea liniilor și construcțiilor ingineresti. Calea ferată a achiziționat un lot de bare și traverse de lemn, dar problema aprovizionării secțiilor liniei cu materiale pentru suprastructura liniei rămâne actuală. Suntem nevoiți să mizăm mult, ca și până acum, pe rezervele interne: micșorarea diagramei liniilor nesolicitate, re poziționarea șinelor, mutarea tronsoanelor etc. Desigur, montarea traverselor vechi comparativ cu poziționarea singulară a celor noi este o lucrare costisitoare, dar altă soluție nu există deocamdată. Vicedirectorul general a ținut să menționeze activitatea de îngrijire a gospodăriei liniei și asigurare a securității circulației, efectuată de secțiile liniei nr.6, 5 și 3, specialiștii cărora știu să organizeze munca, dar și sunt responsabili, exigenți cu sine și cu ceilalți. După ce vor lucra asupra obiecțiilor expuse, la ele se vor alina neapărat și secțiile nr.1 și 2.

Vor fi soluționate problemele, ce țin de reparația acoperișurilor, strungurilor, de aprovizionarea cu materiale și piese de schimb. În acest scop este necesar a stabili cele mai stringente necesități ale întreprinderilor, pentru a întocmi corect devizul de cheltuieli și a distribui mijloacele financiare pe luni, reieșind din posibilitățile reale ale bugetului CFM. Altfel nu poate fi.

S-a accentuat în mod special asupra necesității modernizării sistemelor de încălzire la nodurile feroviare. Eficiența unei atare abordări, ce ține de necesitatea economisirii mijloacelor, este evidentă la Basarabeasca, unde Casa comunicațiilor a fost detașată de la centrala termică a remizei vagoane nr.2, fiind dotată cu sistem de încălzire autonom. Deoarece

subdiviziunea a fost transferată în altă clădire a ambulatoriului feroviar, s-a micșorat numărul încăperilor încălzite. Iată și cifrele reale. Dacă în sezonul de încălzire 2015-2016 remiza vagoane nr.2 a prezentat secției nr.2 semnalizare și comunicații spre achitare un cont de 296 mii lei pentru încălzirea Casei comunicațiilor, apoi în perioada rece a acestui an întreprinderea a cheltuit în același scop doar 67 mii 456 lei, inclusiv pentru cărbune și achitarea salariilor fochiștilor. Încălzirea ambulatoriului în cei doi ani precedenți la locul vechi a costat în medie respectiv 311,6 și 245 mii lei, iar în ultimul sezon de încălzire – 22 mii lei. Cifrele vorbesc de la sine.

În viitor ar putea avea un efect economic destul de bun “conservarea” și deconectarea de la sistemul de încălzire a unor clădiri ale secției liniei nr.3 și SML-130, care au fost comasate. Urmează o muncă serioasă de modernizare a sistemului de încălzire la nodul feroviar Bălți, unde poate fi dotat cu încălzire autonomă, în particular, blocul administrativ-habitual al secției nr.3 semnalizare și comunicații, spre care se întinde un traseu termic de circa 1200 metri. La nodul feroviar Bălți se preconizează a reduce consumurile pentru încălzire aproape în jumătate. Multe posibilități de economisire există la edificiile nodului feroviar din capitală. Aici au fost obținute,

în sfârșit, condițiile tehnice de găzduire, în particular, a sediului biroului marfă.

În discursul său șeful serviciului securitatea circulației Ilie Turcan a pus accentul pe profesionalismul și curajul, de care au dat dovadă feroviarilor în lupta cu stihia, pe nivelul înalt de organizare al acestora. Au fost remarcate eforturile cotidiene ale conducătorilor multor întreprinderi din cadrul diferitor servicii în scopul mobilizării colectivelor la îndeplinirea sarcinilor trasate. În această ordine de idei s-a propus premierea celor mai buni. Or, anume factorul uman este decisiv în asigurarea securității circulației, a activității în regim normal a magistralei, în depășirea dificultăților pe calea ce duce spre consolidarea gospodăriei feroviare, iar în ultimă instanță - a situației financiare a căii ferate. Directorul general nu a contrazis.

P.S. Printr-o dispoziție a directorului general al ÎS “Calea Ferată din Moldova” Iurie Topala au fost premiați cei mai activi feroviar, care s-au implicat cu toată ardoarea în procesul de lichidare a consecințelor calamităților din lunile aprilie și mai, dar și la pregătirea pentru revizia de primăvară.

Pe această notă optimistă s-a încheiat revizia de primăvară cu comisia - 2017.

Imagini: Iurie KOZLOV



S-AU FĂCUT BILANȚURILE ACTIVITĂȚII CĂILOR FERATE DIN CSI

Irina KRAEVSKAIA

La **ședință** au participat membrii Consiliului – conducători ai administrațiilor feroviare din Republica Azerbaidjan, Republica Armenia, Republica Belarus, Republica Kazahstan, Republica Kirghiză, Republica Moldova, Federația Rusă, republicile Tadjikistan, Turkmenistan, Uzbekistan, Ucraina, membrii asociației ai Consiliului – conducătorii administrațiilor feroviare din Georgia, Republica Letonia și Republica Finlanda, conform Regulamentului Consiliului – conducătorii administrațiilor feroviare din Republica Lituania și Republica Estonia, dar și președintele Direcției Consiliului pentru transportul feroviar din statele-membre ale CSI.

În cadrul **ședinței** au fost prezenți în calitate de observatori pe lângă Consiliu reprezentanții administrațiilor feroviare a Republicii Islamice Iran și Confederației Internaționale a sindicatelor feroviarilor și constructorilor din domeniul transportului.

La deschiderea **ședinței** Anatolie Krasnoșciok, prim-vicepreședinte al SAD “RJD”, a dat citirii mesajul Președintelui Guvernului FR Dmitrii Medvedev și i-a felicitat pe participanți cu ocazia aniversării a 25-ea a Consiliului. A.Krasnoșciok a subliniat, că pe parcursul celor 25 de ani a fost creat un sistem juridic internațional, pe care-l respectă toate magistralele din componența Consiliului. Forul soluționează cu succes sarcinile privind coordonarea activității transportului feroviar, elaborarea unor condiții și principii comune de activitate în domeniu, formarea pieței moderne a serviciilor de transport. Mi-

În perioada 18-19 mai 2017 la Moscova a avut loc cea de-a 66-ea ședință a Consiliului pentru transportul feroviar din țările – membre ale Comunității Statelor Independente

nistrul transportului din Rusia Maxim Sokolov a menționat în alocuțiunea sa importanța activității eficiente în comun a diferitor țări. “La ora actuală, transportul feroviar constituie acel element de legătură, care, în pofida frontierelor de stat, contribuie la realizarea sarcinilor economice și permite statelor-membre ale Comunității să pășească cu încredere în viitor,” – a spus ministrul.

În fruntea delegației ÎS “Calea Ferată din Moldova” la întrunire s-a aflat Grigore Condurache, vicedirector general al ÎS “CFM”, responsabil de activitatea comercială.

Precum s-a menționat pe parcursul **ședinței**, în primul trimestru al anului 2017 au fost transportate 480,4 milioane tone de mărfuri, ceea ce depășește cu 5,8 la sută indicatorul perioadei similare a anului trecut. În anul 2016 au fost transportate 1946,9 mln tone de încărcături, adică cu 0,1 la sută mai puțin decât în 2015. Între timp, circuitul mărfurilor a crescut cu 0,9 la sută. În primul trimestru al anului 2017 numărul pasagerilor, transportați pe căile ferate din statele-membre ale CSI în traficul internațional, a constituit 3,7 mln de oameni, adică cu 2,2 la sută mai puțin decât în perioada similară a anului trecut. În același timp, fluxul total de pasageri s-a majorat cu 3,6 la sută, constituind 1,5 miliarde pasageri-km. Pe parcursul anului 2016 în traficul internațional au fost

transportați 19,2 mln pasageri sau cu 6,3 la sută mai puțin decât în anul precedent. După cum a spus vicepreședintele SAD “RJD” Anatolie Krasnoșciok, căile ferate din spațiul Comunității colaborează activ în domeniul dezvoltării culoarelor de transport pentru a asigura traficul mărfurilor de export-import, precum și tranzitul internațional. Se implementează în comun tehnologiile informaționale moderne și circuitul electronic al documentelor. Are loc optimizarea activității posturilor de joncțiune interstatale de marfă și pasageri.

În cadrul celei de-a 66-ea **ședințe** a Consiliului au fost examinate și coordonate în total peste zece chestiuni, ce țin de asigurarea funcționării continue a transportului feroviar, circulația liberă a trenurilor de marfă și călători pe rețelele de căi ferate din statele-membre ale CSI. Printre ele pot fi menționate bilanțurile îndeplinirii deciziilor celei de-a 65-ea întruniri a Consiliului, munca de exploatare a rețelilor de căi ferate, activitatea domeniului călători în traficul internațional pe anul 2016 și în primul trimestru al anului 2017, orarul circulației trenurilor pe anii 2017/2018, totalurile recensământului vagoanelor de marfă și containerelor, dar și alte chestiuni actuale.

Pentru aportul semnificativ la coordonarea activității transportului feroviar la nivel interstatal și elaborarea principiilor comune ale acesteia, fortificarea colaborării și asigurarea muncii eficiente a căilor ferate în traficul internațional, Grigore Condurache, vicedirector general al ÎS “Calea Ferată din Moldova”, responsabil de activitatea comercială, a fost decorat cu Diploma de onoare a Consiliului pentru transport feroviar al statelor-membre ale CSI. De diplomele de onoare ale Consiliului s-au învrednicit de asemenea Veaceslav Pașcan, prim-șef-adjunct al serviciului pasageri al ÎS “Calea Ferată din Moldova” și Tatiana Bureac, in-

NOUTĂȚI INTERNAȚIONALE

giner-coordonator al Direcției strategii și relații internaționale a ÎS “Calea Ferată din Moldova” – pentru contribuție importantă la consolidarea colaborării căilor ferate în desfășurarea traficului, crearea unei baze juridice normative și asigurarea activității eficiente a transportului feroviar în traficul internațional.

Următoarea, cea de-a 67-ea întrunire a Consiliului de transport feroviar al statelor-membre ale CSI, conform deciziei forumului, va avea loc în luna octombrie 2017 în Republica Letonia.

Colectivul serviciului aprovizionare tehnico-materială al ÎS “CFM” exprimă sincere condoleanțe șefului serviciului Valerii Kanna în legătură cu decesul mamei

Olga KANNA

Colectivul Direcției strategii și relații internaționale a ÎS “Calea Ferată din Moldova” exprimă sincere condoleanțe directorului Direcției Alina Diacenko în legătură cu decesul

TATĂLUI

Colectivul stației Vălcineț exprimă sincere condoleanțe impiegatului de mișcare Nicolae Sapojnic, rudelor și persoanelor apropiate în legătură cu moartea prematură a soției sale

Liubovi SAPOJNIC

Dumnezeu s-o odihnească în pace.



Administrația ÎS „Calea Ferată din Moldova” adresează cordiale felicitări cu ocazia zilei de naștere lui Petru SARACUȚA, șef al serviciului linii; Vitalie BUJOR, consilier al directorului general pe regim; Serghei TOMȘA, vicedirector general al ÎS „CMF”, responsabil de infrastructură și tracțiune; Irinei KRAEVSKAIA, redactor-șef al ziarului „Ferroviarul Moldovei”; Anatolie PLAMADEALĂ, șef al nodului feroviar Ocnița; Victor GUTOVSKII, șef al Centrului de reparație a vagoanelor; Igor PLEȘACOV, șef al serviciului transport marfă; Mihai BUTUCEL, șef al serviciului audit intern.

– Vă dorim din toată inima multă sănătate, perspective și succese în toate domeniile, optimism, idei neordinare și realizări concrete spre binele Căii Ferate a Moldovei.

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică își felicită din toată inima cu prilejul zilei de naștere pe Veaceslav OSADCIU, electromontor la sectorul energetic Bender.

*S-a mai scurs un an din viață,
Altul vă zămbește-n față,
Vă dorim sporuri în toate,
Dragoste și sănătate!*

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică adresează cordiale felicitări cu ocazia zilelor de naștere lui Ion BUTNARI, electromontor la sectorul energetic Ungheni, Valentina BOICO, electromontor la sectorul energetic Bender, Alexandru ZAZIUC, șofer la sectorul energetic Chișinău, Vsevolod POPOV, electromontor.

*Să trăiți o viață plină
De-impliniri și de lumină,
Sănătate, noroc, bani
Și un sincer „La mulți ani!”*

De ziua nașterii administrația și comitetul sindical al TCM-740 îi felicită pe sudorul A.BOGOMANIUC, tencuitorul-zugrav A.DUMANOV, mașinistul turului D. ȘARCOV, tencuitoarea-zugrav E.ALEXEEVA.

*Multă, multă sănătate,
Fericire cât se poate,
Anii frumoși să vă fie,
În suflet multă bucurie!*

Administrația și comitetul sindical ale depoului de locomotive Basarabeasca își felicită din toată inima colegii cu ocazia unor frumoase evenimente: 45 de ani din ziua nașterii – pe mecanicul O. VOLKOV și șoferul L. PETKOVICI; jubileul de 60 de ani – dereticătoarea T. MARKOVA; 65 de ani din ziua nașterii – mecanicul de locomotivă Iu. PIROJKOV.

Cu ocazia zilelor de naștere comitetul sindical al secției Chișinău semnalizare și comunicații adresează, ca de obicei, cele mai cordiale felicitări și urări de bine omagiatorilor Ion BARCAR, Maia BOINIȚKAIA, Boris VATAMANIUC, Svetlana GAIUS, Dumitru GHIDIC, Maria DICUSAR, Tudor COBZAC, Nicolae PASAT, Natalia POPOVA, Vitalie SMUC, Victor SURUCEANU, Nicolae TRIFAN și Svetlana CERNĂȘOVA.

*Să fiți fericiți întreaga viață
Cu cei scumpi alături la un loc,
Orice zi – trăită cu dulceață,
Sănătate multă și noroc!*

Colectivul serviciului alimentare cu energie electrică al ÎS „Calea Ferată din Moldova” vine cu cele mai cordiale felicitări la împlinirea vârstei de 55 de ani către Igor TOMCIAC, șef al secției Chișinău alimentare cu energie electrică.

– Vă dorim, dragă omagiat, multă sănătate, fericire personală și succese în domeniul profesional!

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică își felicită șeful – pe Igor TOMCIAC – cu ocazia celor 55 de ani împliniți.

– Die conducător, cordiale felicitări la JUBILEUL frumos din viața dumneavoastră! Rolul conducătorului este cel de pilon al întreprinderii. Dumneavoastră purtați răspunderea pentru întregul colectiv. Vrem să vă dorim succese în tot ceea ce faceți. Să luați de la viață tot ce vi sați. Vă dorim sănătate, energie și multă forță. În familia dumneavoastră să domnească pacea, iar printre prieteni – înțelegerea și susținerea. Să aveți parte în viață de tot ce-i mai bun!



Igor TOMCIAC

Administrația și comitetul sindical ale remizei vagoane frigorifere Basarabeasca vin cu felicitări de JUBILEU către angajații întreprinderii: Natalia KUZNEȚOVA, dereticătoare, și Serghei DIACOV, mecanic al rezervei – 55 de ani; Anatolie RADEȚKII, inginer-tehnolog, și Vladimir MUFCEANU, lăcătuș pentru reparația utilajelor centralelor termice – 60 de ani.

*Sănătate, bucurie,
Viața lungă să vă fie,
Mult mai dulce, mai frumoasă,
Împlinită și voioasă!*

Administrația și comitetul sindical de la Școala Tehnică Feroviară Basarabeasca le felicită pe Nadejda KUPRIKOVA, șefă a școlii, cu ocazia zilei de naștere, și pe Vera EVCENKO, portar – cu prilejul JUBILEULUI.

Le doresc omagiatelor multă sănătate și mari succese în muncă.

*Să fiți bucuroase-n viață,
S-aveți zămbete pe față,
Bunăstare, noroc, bani,
Viață lungă, la mulți ani!*

Comitetul sindical și administrația depoului de locomotive Chișinău își felicită cu ocazia zilei de naștere colegii: Vladimir CADUCENCO, Vasile BODRUG, Dumitru JELACHI, Valentina POLEATĂKIN, Vadim STATIEV, Nicolae BUT, Iurie PREGUZA, Clara ȘVARTMAN, Valeriu ȘANUHN, Larisa TURCANU, Vladimir JDOBIN, Mihail DOGARİ, Anatolie BEJENARI.

*S-aveți gândul plin de soare,
Viața – plină de culoare,
Inima – de bucurie,
Casa – de ce vă mângâie,
Să vă știm zăbind mereu
Și la bine, și la greu,
Să trăiți cum vă doriți
La mulți ani fericiți!*

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică îl felicită cordial cu ocazia JUBILEULUI pe Mihail OANȚA, șofer, precum și cu ocazia zilei de naștere – pe Anatolie OLEINIC, șef RRT, Efimia BARBAROȘIE, dereticătoare la sectorul energetic Ungheni.

*La mulți ani să ne trăiți,
Pace-n suflet să zidiți,
Dragostea să vă-nsoțească,
Râul să vă ocolească!*

Comitetul sindical și colectivul stației Ungheni le felicită cu bucurie de JUBILEU pe operatoarele Valentina NOSENKO și Galina KOZAK, casierita de marfă Valentina COZMOLICI, șefa casieriei marfă Silvia DIACONESCU.

– Vă dorim, stimate omagiate, tot ce e mai bun pe lume, sănătate, succese, bucurii și optimism!

Comitetul sindical și colectivul stației Bălți-Slobozia adresează cele mai frumoase felicitări cu prilejul zilei de naștere șefului filialei Igor MADAN.

– Sincere urări de sănătate, inspirație pe tărâmul muncii, noroc în viață, bunăstare și realizarea tuturor doleanțelor!

Administrația, comitetul sindical ale remizei vagoane Bălți îi felicită cu toată stima cu ocazia zilei naștere pe angajații colectivului: Vasile SCRIPCARI, paznic, Iurie SAIDACARI, mecanic al cazangeriei, Iurie NEGHINA, sudor, Vladimir ONOPRIENCO, lăcătuș la reparația materialului rulant, Victor SPIȘCICOV, Ștefan SCRIPCARI, lăcătuș utilaje, Ruslan POSTOLACHI, brigadier, Vladimir TURCOV, inginer în biroul tehnic, Lidia DOROȘ, Svetlana GĂLCA, dereticătoare, Nicolae PUSTOTIN, lăcătuș. Felicitări cu aceeași ocazie și pentru lucrătorii reviziei tehnice Bălți Ivan BELOUSOV, revizor vagoane, Eudochia MOROȘAN, operatoare; ai reviziei tehnice Ocnița – Vitalie VINCIUC, revizor vagoane, Nicolae VIDAICO, revizor superior, Olga SMĂCEC, operatoare, Vladimir CEBAN, revizor vagoane, Denis ȘTEFĂRȚA, revizor vagoane, Lilia GAVRICOV, dereticătoare; ai PTV Ungheni – Vasile MANDALIUC, Anatolie CEBOTARI, Aurel CEBOTARI, Dumitru ZADOBRIVSKI, Alexandru PALADICIUC, Ivan COROLEVSKI, Ivan SVATUICA, Nicolae STRATICIUC, Gheorghe BEJENARI, lăcătuș; ai reviziei tehnice Berești – Gheorghe AVSTRIISKI, lăcătuș, Gheorghe TIMOTIN, brigadier, Anatolie BEȚEANU, revizor vagoane.

Administrația și comitetul sindical de la depoul de locomotive Bălți vin cu felicitări de JUBILEU către: G. VERBANOV, sudor – 70 de ani; V. LINCOVSKI, mecanic locomotivă – 65 de ani; T. DOVNAROVICI, defectoscopist – 60 de ani; N. BUGAEV, mecanic de locomotivă, și A. JEVORDEAN, lăcătuș – 55 de ani.

*La mulți ani cu sănătate,
Domnul să vă dea de toate,
Poate-un strop de fericire,
Poate unul de iubire,
Poate unul de noroc,
Poate toate la un loc!*

Comitetul sindical al secției Chișinău semnalizare și comunicații adresează cordiale felicitări cu ocazia JUBILEELOR colegilor Anatolie BOȘCĂNEANU, Vera VEVERIȚĂ, Galina VLASOV și Natalia CHIIANU.

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

Suntem de asemenea bucurioși să-i felicităm cu prilejul zilelor de naștere pe Inga ACOPEAN, Serghei BAULIN, Oxana BESCĂRAVAINĂ, Igor BOBROV, Vladimir VERDEȘ, Iurie GORCIAC, Nicolae GRECIANIUC, Nicolae DOROFEEV, Tatiana JEVERDAN, Lidia JURAVSKI, Evloghia CHIRICIUC, Irina COLIBĂ, Nicolae COMARNITKI, Galina COSTRU, Galina SUHAREV, Vladimir HANDOJCO, Nadejda ȚVETCOV, Veronica TURCAN.

– Le dorim din suflet omagiatorilor sănătate, fericire, bunăstare!

FEROVIARII au câștigat la cursele de alergări

Ion BABARĂ,

președinte al clubului feroviar al amatorilor de alergări “Express-K”



Numeroși și devotați sportului, amatorii de alergări din cadrul clubului feroviar “Express-K” participă permanent la toate competițiile sportive. Precum se întâmplă deseori, ei au evoluat cât se poate de bine și la cursele de alergări republicană și internațională, organizate recent în cadrul sărbătoririi Zilei Europei.

Competițiile republicane la alergări s-au desfășurat în raionul Cimișlia, mai exact în pitoreasca pădure din preajma localității Lipoveni, iar cele internaționale – pe șoseaua spre orașul și nodul feroviar Ungheni.



Campion absolut la crosul republican pe distanța de 5000 metri a devenit membrul clubului “Express-K” din Anenii Noi Nicolae Gorbușca. S-au impus și veteranii curselor de alergări Ion Lupușor, Maria Sagan, Vladimir Bejenari, Nicolae Ciolac și Vasile Nicolaev, care au devenit premianți pe distanța de 3000 metri.

modul sănătos de viață, membrii clubului feroviar “Express-K” sunt mereu gata să participe activ la competițiile sportive organizate în republică. O confirmă participarea lor la recenta sărbătoare din Piața Marii Adunări Naționale „Cel mai sportiv eveniment al anului – Olympic fest-2017”.

Directia de gestionare a fondului locativ a ÎS “Calea Ferată din Moldova” angajează la lucru permanent 2 muncitori la amenajare.

Telefoane de contact: 022-83-47-19; 068238481.

Urmele unei groaznice tragedii

Vlad DOBROV

Moldova s-a confruntat cu multe necazuri, provocate de regimul totalitar stalinist. Generații la rând suportă consecințele acelei groaznice tragedii, care s-a produs între anii 1940-1950, când din localitățile noastre au fost deportați în Siberia mii și mii de oameni nevinovați. Asemenea destine triste nu i-au ocolit nici pe locuitorii raionului Căușeni. În memoria lor a fost instalată o placă comemorativă din marmură neagră pe peretele edificiului gării din localitate. Ea conține un mesaj plin de durere, iar sub el – imaginea unui vagon pentru transportarea animalelor. Aici, ca și la multe alte stații, bărbați, femei, bătrâni, copii au fost urcați cu forța în asemenea vagoane și trimiși în ținuturile înghețate ale Rusiei. Prin sârma ghimpată a orificiilor de ventilație răzbateau vaele, strigăte de ajutor, însă cerul pri-



vea tacit la suferințele oamenilor. Mulți dintre ei au decedat pe drum. Memoria acestor tragedii bate ca un dangăt de clopot în inimile urmașilor. Ele nu trebuie să se mai repete! Niciodată!

Imagine: Iurie KOZLOV

1 iunie 2017 ora 11.00
Palatul de cultură al feroviarilor

„Copilarie-dulce feerie,”
Un divertisment la aer liber în scuarul
Palatului de cultură al feroviarilor de
Ziua internațională a copiilor

Participă:

-Studioul muzical pentru copii „Șansa ta”
Conducător artistic Saveliu Cojocar

-Studioul muzical pentru copii „RAV-Studio”
Conducător artistic Angela Cabari-Roșcovan

-Ansamblul de dans popular „Busuioacă”
Coreografi Raisa și Valentin Andronache

-Colectivul de dans modern „Miraj”
Conducător artistic Nadejda Țarîova



Vă așteaptă multe surprize, concursuri și distracții!

VĂ AȘTEPTĂM CU DRAG!