

FEROVIARII MOLDOVEI

CALEA FERATĂ DIN MOLDOVA Nr. 19-20 (5929-5930) 7 noiembrie 2017 Ziarul apare din 1 mai 1941

Irina KRAEVSKAIA

Activitatea CFM pe arena internațională

La Riga a avut loc cea de-a 67-a ședință a Consiliului de transport feroviar al țărilor CSI și Baltice

În perioada 19-20 octombrie a anului curent o delegație a ÎS "Calea Ferată din Moldova", din care au făcut parte Iurii TOPALA, director general al ÎS «CFM», Grigore CONDURACHE, vicedirector general, responsabil de activitatea comercială, și Valeriu CONSTANTINOV, șef al serviciului relații internaționale și protocol din cadrul Direcției strategii și relații internaționale, a participat la cea de-a 67-a ședință a Consiliului de transport feroviar al statelor-membre CSI, desfășurată la Riga.



Participanții la ședință au făcut bilanțul îndeplinirii deciziilor celei de-a 66-a consfătuiri a Consiliului, muncii de exploatare a rețelei de căi ferate, activității domeniului pasageri în traficul internațional în primele 9 luni ale anului curent, recensământul containerelor în anul 2017 și pregătirii pentru recensământul vagoanelor de marfă din 2018. Părțile au discutat chestiuni actuale pentru domeniul feroviar: formarea politicii tarifare unice, îmbunătățirea infrastructurii și dezvoltarea traficului de pasageri, lansarea unor noi trenuri de containere și de călători. La sfârșitul ședinței a fost semnat un proces-verbal, ce va reglementa activitatea în 2018. Au mai fost examinate și chestiuni ce țin de exploatarea și reparația vagoanelor de marfă, actualizarea actelor tehnico-normative în domeniul transportului feroviar. Deciziile adoptate au menirea să sporească nivelul interacțiunii și responsabilității economice a administrațiilor feroviare la transportarea călătorilor și a mărfurilor, al randamentului activității rețelei de căi ferate în traficul interstatat.

În conformitate cu documentele, în primele 9 luni ale anului curent planul de încărcare în rețeaua de căi ferate a țărilor CSI a fost îndeplinit de administrațiile feroviare din

Republica Azerbaidjan (+12,9%), Republica Armenia (+8,5%), Republica Belarus (+2,1%), Republica Kazahstan (+5,4%), Republica Moldova (+21,6%), Federația Rusă (+0,7%), Republica Tadjikistan (+0,1%), Turkmenistan (+42,5%), Ucraina (+1,3%), Republica Georgia (+21,3%), Republica Letonia (+16,2%), Republica Lituania (+18,4%), Republica Estonia (+0,2%); doar parțial – Republica Kârgâzstan (-26,9%), Republica Uzbekistan (-0,8%).

Unele administrații feroviare au admis scăderea volumului de încărcare a mărfurilor față de nivelul anului trecut. E vorba de cele din Republica Azerbaidjan (-22,8%), Republica Tadjikistan (-11,9%), Republica Uzbekistan (-0,9%), Ucraina (-3,3%), Republica Georgia (-7,6%), Republica Letonia (-16,5%).

Administrațiile feroviare din statele CSI și Baltice au convenit asupra reducerii tarifelor pentru utilizarea vagoanelor de marfă în 2018. În cadrul celei de-a 67-a ședințe a Consiliului de transport feroviar al țărilor-membre ale Comunității de la Riga a fost adoptată o decizie în acest sens. Consiliul, care anul acesta a marcat 25 de ani de la creare, coordonează activitatea transportului feroviar în 18 țări, ce practic ecartamentul 1520.

În cadrul unei întrevederi bilaterale cu administrația SAD "RJD", după negocieri îndelungate delegația CFM a reușit să păstreze statutul actual al trenului accelerat 61/62 Chișinău-Sankt-Petersburg, cu condiția mării vitezei de circulație pe teritoriul Moldovei până la 50 km/oră.

A avut loc și o întrevedere bilaterală între conducătorii CFM și "Ukrzaliznița", în cadrul căreia a fost pusă în discuție problema organizării circulației trenului modernizat nr.642/641 Chișinău-Odessa. Pe parcursul lunii noiembrie curent colegii ucraineni au promis să ia o decizie pozitivă în acest sens.

În opinia lui Edvins Berziņš, președinte al Latvijas dzelceļš (LDz), (Calea ferată din Letonia), care a condus lucrările actualei ședințe a Consiliului, "cheia succesului competitivității domeniului transportului și logisticii este colaborarea internațională. A contribui la aceasta este una dintre sarcinile principale ale Consiliului. Consfătuirile anuale constituie o formă reușită pentru discutarea chestiunilor curente și colaborarea în continuare".

Următoarea ședință a Consiliului de transport feroviar al statelor-membre ale Comunității va avea loc în luna mai 2018 în Kârgâzstan.

A demarat revizia de toamnă cu comisia a Magistralei Moldovenești

La data de 1 noiembrie curent comisia în frunte cu Serghei TOMȘA, vicedirector general al ÎS "CFM", responsabil de infrastructură și tracțiune, a verificat gradul de pregătire pentru activitatea pe timp de iarnă a stațiilor Brătușeni, Lipcani, Criva și Postului blocare km 61.

Urmează a fi inspectate de către Iurii TOPALA, director general al ÎS "CFM", sectoarele de nord, sud și centru ale CFM.



Imagine: Iurie KOZLOV



ATITUDINE GRIJULIE PENTRU VAGOANE

CALITATEA REPARAȚIILOR – TEMELIA SECURITĂȚII



Irina KRAEVSKAIA

– Domnule Gutovskii, povestiți-ne, vă rog, despre domeniul vagoane, pe care-l conduceți.

– Serviciul vagoane este o mare întreprindere de exploatare și reparație a Căii Ferate a Moldovei. Ea include în prezent trei remize vagoane de bază, care execută reparația tuturor tipurilor de vagoane de marfă. De rând cu reparațiile curente și capitale planificate, în halele filialelor noastre sunt efectuate și reparații capitale cu prelungirea duratei de exploatare a vagoanelor.

Fiecare remiză de vagoane a Căii Ferate din Moldova are o anumită specializare. Toate lucrările de reparație capitală cu prelungirea termenului de exploatare sunt executate în conformitate cu instrucțiunile și condițiile tehnice, precum și cu certificatele, eliberate de birourile de proiectare și construcție a vagoanelor ale SAD "RJD" pentru fiecare în parte, ținându-se cont de asemenea și de concluziile tehnice emise în urma diagnosticării respective de către organizațiile autorizate.

– Una dintre aceste organizații se află la Sankt-Petersburg?

– Da. În luna septembrie a anului curent Calea Ferată a Moldovei a invitat experți de la Centrul de expertiză în domeniul construcției de vagoane din Sankt-Petersburg. Cu ajutorul unor utilaje speciale ei au examinat o serie de vagoane cu termenul de exploatare expirat. O atenție deosebită a fost acordată cutiilor vagoanelor noastre, care în urma reparațiilor capitale ar putea beneficia în mod real de prelungirea cu 5-6 ani a termenului de exploatare. Vagoanele renovate vor putea circula practic prin toate statele CSI și Țările Baltice.

– Ce tipuri de vagoane au fost testate?

– Colegii din Sankt-Petersburg au vizitat toate remizele vagoane de la noi. Au fost supuse expertizei 51 unități de material rulant de marfă, printre care și vagoane pentru transportarea cimentului,

E purul adevăr: calea ferată trăiește atâta timp cât pe ea circulă trenuri. Și nu doar pur și simplu trenuri, ci garnituri încărcate. Vagonul e cel ce câștigă bani pentru necesitățile domeniului feroviar, asigurând dezvoltarea și funcționarea infrastructurii complicate a ÎS "Calea Ferată din Moldova". Despre sarcinile colectivului gospodăriei vagoane a CFM și planurile pentru viitorul apropiat a relatat redacției Victor GUTOVSKII, șef al serviciului vagoane.

a cerealelor, cisterne de benzină. Ele au fost declarate apte pentru exploatare, desigur, după reparații capitale serioase. Revenind acasă, specialiștii ne vor expedia soluțiile tehnice pentru fiecare vagon în scopul prelungirii termenului de exploatare în continuare.

Nu e prima vizită a experților din Rusia la Calea Ferată a Moldovei. Aceste deplasări utile au început în luna octombrie 2014. Pe parcursul ultimilor trei ani au fost reabilitate 1698 vagoane.

În viitorul apropiat este planificată o nouă întrevedere. Administrația magistralei preconizează a renova capital circa 400 vagoane descoperite, care vor putea fi utilizate pe teritoriul Moldovei și României. Iar în cazul semnării unui acord bilateral cu Ucraina, vagoanele noastre vor putea fi exploatate și acolo.

– Care sunt obiectivele de bază ale serviciului vagoane?

– Funcțiile nemijlocite ale serviciului vagoane țin de asigurarea securității circulației trenurilor și protecția muncii angajaților, elaborarea și realizarea acțiunilor cu caracter tehnico-organizatoric în scopul prevenirii catastrofelor, accidentelor, rebutului în munca cu trenurile. Pentru a asigura continuitatea exploatării stocului de vagoane și menținerea acestuia în stare funcțională la Calea Ferată a Moldovei este aprobat și se aplică un sistem bine reglat de îngrijire tehnică și reparație a vagoanelor.

– Domnule Victor Gutovskii, cum e soluționată problema renovării stocului de vagoane?

– Există două căi: reparația capitală cu prelungirea termenului de exploatare și achiziționarea vagoanelor noi. Aceasta va permite utilizarea eficientă a capacităților de producție ale remizelor va-

goane, păstrarea potențialului de resurse umane al întreprinderilor și presupune mai puține investiții decât în cazul achiziționării vagoanelor noi. În acest context, până în 2024 este planificată reparația capitală cu prelungirea termenului de exploatare a 300 vagoane și achiziționarea a 1400 vagoane noi. Pe parcursul perioadei date 2520 vagoane vor fi excluse din stoc și casate.

– Firește, este vorba de niște lucrări costisitoare.

– Principalele capitole de cheltuieli în cazul reparației capitale a vagoanelor de marfă sunt achiziționarea noilor boghiuri și formarea osiilor montate noi. Pla-

constituie 28,95 mii euro. Pentru reparația capitală a 300 vagoane cu prelungirea termenului de exploatare sunt necesare investiții totale de 9,1 milioane euro. Achiziționarea boghiurilor și roților noi pentru reparația capitală a vagoanelor va costa 15 milioane euro. La ora actuală e încă devreme a vorbi despre achiziționarea vagoanelor de marfă noi din cauza lipsei mijloacelor bănești în acest scop. Prețul mediu al unui vagon de marfă nou este de circa 45 mii euro. Pentru a cumpăra 1400 vagoane noi în perioada anilor 2017-2024 sunt necesare 63 milioane euro. Este vorba de investiții serioase...

– Care sunt preocupările colectivului serviciului vagoane la ora actuală?

– În prim-plan se află pregătirea subdiviziunilor pentru perioada de iarnă 2017-2018. Această activitate responsabilă este la etapa finală. Au fost încheiate

lucrările de pregătire a reviziilor tehnice a vagoanelor de marfă, reviziilor tehnice a vagoanelor de pasageri, posturilor de pregătire a vagoanelor de marfă etc.

– Politica chibzuită în domeniul resurse umane este o componentă importantă a soluționării cu succes a tuturor sarcinilor, ce stau în fața serviciului vagoane. Cum este gestionată problema resurselor umane în cadrul serviciului vagoane?

– În gospodăria vagoane muncesc peste 1072 angajați, mai mult de jumătate din numărul lor sunt muncitori cu specialități de masă: revizori de vagoane și lăcătuși pentru reparația materialului rulant. La ora actuală principala problemă la acest capitol este pregătirea revizorilor de vagoane. De mare ajutor în acest sens este Școala Tehnică Feroviară Basara-beasca. Anul trecut acolo au fost pregătiți 20 revizori de vagoane din rândul lăcătușilor. Se acordă multă atenție și creșterii nivelului de calificare al angajaților noștri: pe parcursul anului 2016, au fost instruite la cursuri de calificare 17 persoane.

– Domnule Gutovskii, reieșind din cele relatate de Dumneavoastră, colectivul serviciului vagoane are planuri chibzuite, bine coordonate, pentru realizarea cu succes a cărora în cadrul filialelor se depun eforturi maxime.

– Într-adevăr, așa este. Și principalul scop al tuturor proiectelor și inițiativelor noastre este asigurarea circulației fără pericole a trenurilor pe toate sectoarele Căii Ferate a Moldovei.

Imagine: Iurie KOZLOV

SPOREȘTE VOLUMUL DE ÎNCĂRCARE ȘI DESCĂRCARE

Mișcăriștii depășesc sarcinile, reduc consumurile de exploatare

Zinaida DIMOVA,

inginer-coordonator al serviciului mișcare al ÎS "Calea Ferată din Moldova"

În pofida situației economice precare de la întreprindere, generată de factori de natură externă, mai multe colective ale stațiilor feroviare îndeplinesc și depășesc indicatorii cantitativi și calitativi de muncă.

De la începutul anului volumul de încărcare la întreprindere a constituit în total 14701 vagoane, 920,8 mii tone, și comparativ cu perioada similară a anului trecut depășirea alcătuiește 17,6 la sută. În anul curent a crescut și volumul descărcării mărfurilor cu 3890 vagoane ori cu 21,5 la sută față de perioada respectivă a anului trecut.

O analiză a activității subdiviziunilor serviciului mișcare a demonstrat, că în primele 9 luni ale anului 2017 stația Chișinău, condusă de I. Paladi, a obținut rezultate bune la încărcatul și descărcatul vagoanelor. Astfel, planul de încărcare a mărfurilor a fost îndeplinit în proporție de 141,6 procente, la descărcare – 110,5 procente, fiind descărcate 2966 vagoane în locul celor 2683 planificate. Colectivul stației Chișinău a înregistrat rezultate la fel de bune și la economisirea energiei electrice – 16,4 mii kWh.

Unul dintre cei mai importanți indicatorii de muncă, și anume planul de încărcare, a fost depășit considerabil de stația Vălcineț, în frunte cu

V. Zabavnaia. Aici au fost încărcate 735 vagoane, 52,1 mii tone, adică 103,5 procente față de plan.

De remarcat activitatea bine coordonată a colectivului stației Brătușeni, condus de M. Iachim, care îndeplinește lună de lună planurile la indicatorii de bază. Pe parcursul a 9 luni la această stație au fost încărcate 154,5 mii tone de mărfuri, planul la descărcare e realizat în proporție de 129,1 procente.

Rezultate bune la finalul perioadei analizate au înregistrat și angajații stației Răuțel – șef A. Burlacu. Planul la descărcare fiind 1101 vagoane, în realitate au fost descărcate 1444, adică 131,2 procente, au fost încărcate 27,6 mii tone.

Au realizat planul de încărcare și mișcăriștii stației Ghidighici, unde au fost încărcate 263 vagoane, 9924 tone. La descărcare au făcut față sarcinilor colectivele stațiilor Ocnița, Dondușeni, Drochia, Rogojeni, Ghindești, Alexăndreni, Mateuți, Bălți-Slobozia, Fălești, Strășeni, Revaca, Socoleni, Cimișlia, Comrat.

Se cere de menționat, de asemenea, că toate cele 7 stații pe bază de autogestione ale CFM au înregistrat economii la consumul de energie electrică. Limita stabilită fiind 680,9 mii kWh, în realitate s-au consumat 585,4 mii kWh, economisindu-se 95,4 mii kWh.

Angajații domeniului mișcare caută mereu rezerve pentru diminuarea consumurilor de exploatare, creșterea veniturilor, utilizarea eficientă a mijloacelor tehnice și îndeplinirea volumului de trafic planificat.



Activitate cotidiană a mișcăriștilor stației Vălcineț

Vladimir DOBREANSCHI

Principalele direcții de activitate ale mișcăriștilor stației Vălcineț din nordul republicii sunt organizarea procesării încărcăturilor și asigurarea circulației în regim convenit a trenurilor la joncțiunea cu Calea Ferată Sud-Vest din Ucraina. Am întrebat-o pe șefa stației Valentina ZABAVNAIA cum face față sarcinilor, înaintate de către conducerea magistralei, colectivul de aici.



– Situația economico-finan-
ciară a magistralei noastre de-
pinde în mod decisiv de fluxul
concret al încărcăturilor în di-
verse perioade, de aceea ne stră-
duim să folosim toate rezervele
accesibile în acest sens, pentru
a contribui pe măsură la cauza
comună, – a reiterat șefa stației.
– Vreau să remarc că ne reu-
șește câte ceva. Numai în luna
septembrie a.c. au fost încărcate
și expediate la destinație 11311
tone de nisip silicios, 715 tone
de grâu și 605,6 tone de orz. În
octombrie cantitatea totală de
mărfuri încărcate a constituit
peste 8000 tone. În luna iunie la
stație au fost descărcate 54 va-
goane cu pietriș pentru reparația
șoselelor, fiecare cu capacitatea
de 68-69 tone. În adresa stației
au sosit de asemenea cisterne
feroviare cu gaze lichefiate.

**– Cine dintre agenții eco-
nomici furnizează cele mai
multe încărcături?**

– Firește, SA „Tezeu-Lux” –
partenerul nostru principal și tra-
dițional. Fiind atrasă de tarifele
flexibile aplicate la calea ferată,
întreprinderea a renunțat încă
acum câțiva ani la transportul
auto și expediază la Chișinău
nisipul silicios extras în zona
adiacentă stației noastre doar
pe calea ferată. Vagoanele des-
coperite folosite în acest scop
sunt pregătite cu migală pentru
a fi încărcate la revizia tehnică și
comercială Ocnița. Acolo se în-
treprind acțiuni pentru astuparea
fisurilor cutiilor vagoanelor, astfel
încât să nu curgă marfa pe drum
și să fie asigurată integritatea
acesteia. Nisipul este considerat
încărcătură pulverulentă grea cu
volumul de 1100-2000 kg/m³. De
atâta se ține cont neapărat de
acest aspect în procesul încărcă-
rii nemijlocite pe terenul spe-
cial al întreprinderii. Este impor-
tant a distribui în mod egal masa
totală pe osiile vagonului.

Nisipul silicios în calitate de
materie primă pentru industria
sticlei este transportat în loturi
a câte 9 vagoane în adresa fir-
melor comerciale de producție
Glass Container Prim și Glass
Container Company (fabrica de
sticlă din Chișinău temporar sta-

ționează). De la fiecare lot buge-
tul căii ferate încasează 75000
lei. Plus 1313 lei pentru serviciile
de avansare a materialului rulant
pe pozițiile de încărcare, evacua-
rea lui, operațiunile de manevră,

ce, spre deosebire de mulți alți
agenți economici, întreprinderea
are perspectivă pe o perioadă
îndelungată. Însușind tehnolo-
gia extragerii nisipului, înlăturării
din el a argilei și înnobilării, fir-

neapărat fixate, se întreprind
acțiuni pentru înlăturarea lor. În
biroul impiegatului de mișcare
este expusă la vedere docu-
mentația de serviciu necesară.
Există ungherașe ale securită-

fostei fabrici de articole din be-
ton armat. În localitatea Otaci
din preajma stației funcționează
o zonă economică liberă. Creș-
terea numărului agenților econo-
mici de aici va impune mai de-
vreme ori mai târziu necesitatea
perfecționării bazei tehnico-ma-
teriale a stației. Va depinde mult
de asanarea gospodăriei liniei,
starea căreia deja lasă de dorit.
Din cauza putregaiului traverse-
lor este blocată linia nr.5 de în-
cărcare-descărcare, pe linia nr.3
limita de viteză este de până la
15 km/oră.

În linii generale stația este
pregătită să activeze în condiții de
iarnă. Cele două centrale termice
cu gaze de marca „Bogdan-50”
automatizate sunt în stare bună
de funcționare, au fost testate.
S-a stabilit cine va reglementa
regimul de exploatare în depen-
dență de temperatura mediului
ambiant. Conștiincioase și sârgu-
incioase, muncitoarele Nina Mo-
tuzoc și Margareta Grosu mențin
ordinea și curățenia în spațiile de
serviciu ale celor două clădiri, pe
teritoriu. Odată cu remedierea
situației financiare administra-
ția căii ferate intenționează să
efectueze anumite lucrări de re-
construcție la această stație de
frontieră, pentru a-i îmbunătăți
aspectul estetic și a o face mai
atractivă în ochii călătorilor. Este
vorba de înlocuirea ferestrelor
vechi ale clădirilor biroului mar-
fă și postului CE cu altele noi,
moderne, reparația WC-ului și a
pavajului pieții din preajma gării.
Până la sosirea îngheturilor con-
structorii vor curăța groapa de
gunoi.

Muncesc cu multă compe-
tență Zinaida Scripnic, casier
superior de marfă-bilete, Galina
Reabco și Ludmila Filipciuc, ca-
sieri de marfă-bilete, recepțione-
rele Ana Palka și Aliona Pavlova,
impiegații de mișcare Serghei
Klimciuk, Svetlana Paticiuk, Ni-
colae Sapojnik, Ion Țopa și Na-
talia Plămădeală.

În imagini:

1. În zona de încărcare a SA
„Tezeu-Lux”

2. Zinaida Scripnic, casier su-
perior de marfă-bilete

3. Șefa stației Valentina Zabavnaia

Imagini: Iurie KOZLOV



fixarea cu saboți a vagoanelor
încărcate pe liniile de rezervă,
completarea actelor etc. O dată
pe lună sunt încasate de aseme-
nea plățile pentru telegramele și
cererile contracost.

E îmbucurător că agentul
economic respectiv este dispus
să colaboreze în continuare cu
calea ferată. Or, în toamna cu-
rentă era gata să majoreze vo-
lumul de încărcare, dar l-a oprit,
din păcate, lipsa vagoanelor,
astfel încât planul de încărcare
pe luna septembrie a fost chiar
micșorat. E necesar a întreprin-
de acțiuni pentru a exclude ase-
menea probleme în viitor. În caz
contrar agentul economic ar pu-
tea să recurgă din nou parțial la
serviciile transportului auto, de-
oarece, aprovizionarea cu nisip
a întreprinderilor de fabricare a
sticlei face parte dintr-un proces
tehnologic ce nu poate fi întrer-
upt.

Avantajul colaborării econo-
mice cu SA „Tezeu-Lux” este evi-
dent pentru calea ferată, deoare-

ma „Tezeu-Lux” este capabilă
să furnizeze anual până la 100
mii tone de nisip silicios de ca-
litate, ce devine tot mai solicitat.
Cu ceva timp în urmă asemenea
nisip era importat din Rusia la
un preț mare, adăugându-se și
cheltuielile de transport, taxele
vamale. Conform calculelor, re-
zervele de nisip de la noi, fiind
extrase în același volum ca și
în prezent, ar fi suficiente minim
pentru 60-70 de ani.

În ce privește activitatea de
asigurare a securității circulației,
la stație i se acordă de aseme-
nea o mare atenție. În ture la pa-
noul dirijării mijloacelor de bloca-
re automată muncesc impiegați
cu experiență. Totuși, nu sunt de
prisos instruirile tehnice organi-
zate în mod regulat, controalele
inopinate. Un rol semnificativ în
menținerea disciplinei de pro-
ducție îl au reviziile lunare cu co-
misia, organizate de șefa stației
în comun cu maestrul districtului
de picheri și electromecanicul
SCB. Lacunele depistate sunt

ții circulației, protecției sănătății
și securității muncii, explicațiile
privind consecutivitatea acți-
unilor impiegatului de mișcare în
condițiile dereglării funcționării
instalațiilor centralizării electrice,
modele de completare a docu-
mentelor de tren, procedura de
fixare a vagoanelor pe liniile de
rezervă ș.a. Standul „Informații”
relatează despre locurile supuse
erodării în cazul ploilor abunden-
te (km 198-200, 205-206 și 207-
208), orarul turelor impiegatilor
de mișcare, planurile tematice
ale instruirilor tehnice (în pre-
zent – pentru ultimul trimestru al
anului curent), regulile regimului
intern etc.

Zona economică adiacentă
stației Vălcineț are o bună per-
spectivă de dezvoltare. Ar putea
să-și reia activitatea, bunăoară,
Fabrica de ulei, vestită pe
timpuri în tot spațiul ex-sovietic
grație producției sale. O firmă
comercială intenționează deja
să producă materiale de con-
strucție pentru export pe baza



INTERVIU ACTUAL

VAGONUL ÎN STARE BUNĂ – GARANȚIA SECURITĂȚII CIRCULAȚIEI

Vladimir DOBREANSCHI

Zi de zi prin stația nodului feroviar Ocnița se deplasează trenuri de pasageri pe curse internaționale. Dar și multe marfare, atât cele formate la Calea Ferată a Moldovei, cât și garniturile de tranzit. Verificarea tehnică a acestora revine colectivului reviziei tehnice și comerciale de la stație, în fruntea căruia din 1 martie anul curent se află Tudor SMÂCIOC. Anterior el a activat revizor superior de tură, a absolvit Academia de Transport, Informatică și Comunicații din Moldova.

– Specialiștii postului de revizie tehnică Ocnița, subordonat remizei vagoane nr.3 Bălți, au fost și sunt mereu uniți, disciplinați, dispuși să muncească conștiincios. De aceea nu e dificil pentru mine a obține înțelegere din partea lor când e vorba de îndeplinirea sarcinilor, – a remarcat conducătorul. – Revizia tehnică o înfăptuiesc consecutiv patru ture, conduse de revizorii superiori cu experiență Vladimir Ceaban, Anatolie Ganzeliuc, Vladimir Melov și Serghei Vidaico. Pe parcursul a 20 de ore sosesc la stație cinci trenuri de pasageri și în medie șapte marfare. De rând cu aceasta, revizorii și locomotivarii se deplasează la stațiile liniare, în particular, la Vălcineț, Brătușeni și Lipcani, unde are loc încărcarea nisipului, pietrișului și cerealelor. Muncim în strânsă legătură tehnologică cu operatorii de vagoane și impiegații de mișcare. Fiecare tură este dotată cu instrumentele

necesare, stații de radio portative, precum și cu lanterne, becurile cărora au fost înlocuite cu diode în scopul iluminării mai bune pe timp de noapte și măririi perioadei dintre încărcările acumulatorilor. Gradul de încălzire a bucșelor vagoanelor este verificat cu ajutorul a două instalații PONAB (dinspre Bălți și Larga) și DISK (direcția Vălcineț). Informațiile furnizate de senzori sunt transmise imediat operatorului de vagoane. Revizorii mai au încă o misiune importantă: de a participa la recepționarea și predarea materialului rulant de marfă la stația ucraineană de frontieră Moghiliiv-Podolsk.

– Care sunt beneficiile pentru Magistrala Moldovenească de pe urma acestei participări?

– Cu ajutorul ei se pune barieră în calea rebutului tehnic, care ar putea să pătrundă din direcția Căii ferate Sud-Vest. Numai în luna septembrie, bunăoară, grație vigilenței

revizorilor noștri au fost depistate 10 vagoane cu defecte ale osiilor montate, 4 – cu defecte ale mecanismelor de frânare, 1 – cu boghiul defectat și 3 – cu probleme la cuplele automate. Asemenea cazuri au avut loc și mai înainte, deoarece vagoanele ucrainene au o stare tehnică precară. Nu e greu de imaginat ce pierderi financiare ar fi suportat magistrala noastră, dacă defectele n-ar fi fost depistate la timp. Revizia tehnică și comercială de la Ocnița este ultimul post de control și pentru vagoanele, ce se deplasează din Moldova peste hotare pe sectorul de nord al căii ferate. Rebutul tehnic depistat este înlăturat la postul de reparație cu detașare. Tot aici pregătim vagoanele pentru încărcare. Postul este dotat cu aparat de sudare, cricuri și macarale, o instalație de compresie.

– Cu ce probleme vă confrunțați cel mai frecvent în activitatea cotidiană?

– Principala este problema specialiștilor. Deocamdată ne lipsesc patru revizori de vagoane. De aceea, în funcție de sosirea și expedierea vagoanelor, are loc transferarea specialiștilor dintr-o tură în alta. Sperăm să remediem situația din contul atragerii și instruirii tinerilor. Avem în colectiv novici, am depus cerere de asigurare a acestora cu îmbrăcăminte groasă pentru perioada rece.



Profitând de ocazie, vreau să-i nominalizez pe cei mai sărguincioși feroviar. De rând cu revizorii superiori menționați deja, merită cuvinte de laudă colegii Petru Colibaba, Alexandru Bordin, Oleg Jurac, operatorii de vagoane Maria Șelegon, Serghei Perestan, Ala Ganzeliuc, Natalia Naida, Olga Smâcioc și alții. În timpul instruirilor tehnice și activității cotidiene ne străduim să mobilizăm colectivul la îmbunătățirea calității reviziei tehnice a materialului rulant. Aceasta constituie chezașia asigurării securității circulației.

În imagine: Tudor Smâcioc, șef al reviziei tehnice și comerciale Ocnița

Imagine: Iurie KOZLOV

VESTE BUNĂ

Vechiului edificiu i s-a renovat fațada



Irina KRAEVSKAIA

Chișinăul are locuri minunate, unde nici nu observi parcă mersul istoriei. Unul dintre ele se află pe strada Vlaicu Pârcălab, 48, mai exact, edificiul de la această adresă, în care deja mai bine de 70 de ani își are sediul Administrația Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova".

Inițial clădirea de la intersecția străzilor Vlaicu Pârcălab și Veronica Micle a găzduit Tribunalul de circumscripție. Ea a fost construită în 1887 după proiectul vestitului arhitect Alexandru Bernardazzi. Edificiul a fost unul dintre primele sedii administrative construite în Chișinău anume în acest scop.

Judecând după aspectul exterior, trecerea timpului nu afectează această minunată creație arhitecturală. Meritul aparține în mare parte și administrației Căii Ferate a Moldovei, care manifestă atitudine grijulie față de clădire, conștientizând adevărul că trebuie reparată periodic.

La fel e și acum, în pofida situației financiare complicate a magistralei. Au fost alocate mijloace pentru reparația fațadei principalului sediu al CFM. Lucrările se desfășoară sub conducerea lui Serghei Gorincioi, șef al serviciului administrativ al ÎS "Calea Ferată din Moldova".



În imagini:

1. Serghei Gorincioi împreună cu Mariana Rotari și Agripina Iachim, zugrave de categoria A-V din cadrul secției edificii civile

2. Macaragiul Dumitru Șarkov

3. Aspectul general al clădirii

Imagini: Iurie KOZLOV



Locomotivele nu trebuie să întârzie

Un rol important în asigurarea cu locomotive a trenurilor pe segmentul Ocnîța îl are depoul locomotive de rulaj din localitate. La data de 25 august curent conducerea acestei filiale a fost încredințată lui Valeriu NOSATĂI. Contactându-l, am ținut să aflu cum muncește colectivul în această perioadă de toamnă. Răspunsul a fost: în regim convenit!

Vladimir DOBREANSCHI

– Deoarece aici muncesc specialiști buni, perseverenți, competenți în domeniu, altfel nici nu poate fi, – a reiterat conducătorul. – Ei conștientizează necesitatea îndeplinirii sarcinilor, pe care le are depoul. Aceasta permite asigurarea cu locomotive fără întrerupere și la timp a trenurilor, care se deplasează pe sectorul respectiv, precum și operațiunile de manevră atât la stația nodului feroviar, cât și la stațiile liniare, unde se formează fluxul de marfă.

– Din câte știu, și dumneavoastră sunteți parte a acestei categorii de specialiști...

– Colectivul îmi este foarte apropiat, deoarece aici m-am format ca specialist, muncind vreo zece ani în calitate de mecanic-secund și optsprezece – mecanic de locomotive magistrale. Am obținut categoria I de calificare. În ultima perioadă substituiau un mecanic-instructor. Experiența acumulată mă ajută la organizarea muncii. Cunosc bine starea suflătoare a oamenilor, problemele ce-i frământă. La fel de bine sunt familiarizat cu specificul sectorului de tracțiune, care se întinde de la postul blocare km 61 al direcției Cernăuți până la Ocnîța, Vălcineț, Bălți. Activez fără întrerupere în transportul feroviar de când am absolvit Colegiul Feroviar din Lvov

în 1989. Am făcut studii la distanță și la Institutul de Ingineri în Transport din Dnepropetrovsk.

– Ce contingent de ferovieri activează în prezent la depou?

– Traficul de pasageri este deservit de 9 echipaje de locomotivă, cel de marfă – de 2 mecanici de locomotivă și 9 mecanici-secunzi. Alte 4 echipaje muncesc cu locomotivele de manevră. Acest număr este insuficient, evident. Sunt necesari specialiști suplimentari, deși în prezent nu e deloc ușor a-i recruta. Totuși, eforturile întreprinse s-au soldat cu anumite rezultate pozitive în acest sens. Două persoane – Nicolae Corsan și Andrei Seinic – au fost instruite nemijlocit la depoul nostru și deja și-au demonstrat abilitățile în calitate de mecanici-secunzi. Este destul de perspicace Andrei Morari, în prezent stagiar. La etapa de probe pentru funcția de mecanic de locomotivă se află Andrei Conarciuc și Serghei Lutiș. În curse pleacă împreună cu ei mecanicii-instructori Victor Perjovski și Andrei Melnic, care îi ajută, le oferă sfaturi. Cunoștințele teoretice căpătate în cadrul instruirilor tehnice sunt consolidate în practică, devin mai accesibile, sunt însușite mai bine.

– Ce lucrări mai îndeplinește colectivul, în afară de remorcare?

– Am organizat revizia de toamnă cu comisia a două locomotive magistrale, a unei secții de locomotivă și a tehnicii de manevră. În cadrul ei are loc ermetizarea cabinelor în prag de iarnă, lichidarea scurgerilor de combustibil și ulei, spălarea murdăriei din compartimente etc. La efectuarea acestor lucrări echipajele de locomotivă sunt ajutate de lăcătușii Vitalie Șumski, Vitalie Seinic și Igor Polișciuk. Din păcate, rămâne deocamdată vacantă funcția



de lăcătuș-electrician. La fel de importantă este disponibilitatea mecanicilor de locomotivă și a mecanicilor-secunzi de a economisi combustibilul și lubrifiantii. Am avut discuții explicative cu angajații, după care lupta pentru diminuarea cheltuielilor s-a îmbunătățit. Deși locomotivele sunt foarte vechi și practic și-au ieșit resursele de fabricație, subdiviziunea în ansamblu reușește să evite supraconsumul de combustibil. Or, unii mecanici de locomotivă, printre care, bunăoară, Ghenadie Vacariuc și Vitalie Moscal, obțin chiar economii, aplicând regimuri optime de remorcă a trenurilor în funcție de specificul sectorului.

– Ce puteți spune despre organizarea odihnei echipajelor de locomotivă?

– La etajul doi al blocului administrativ-habitual este amplasată casa de odihnă a echipajelor de locomotivă. Acolo feroviarii au posibilitatea să se spele, să încălzească bucatele la aragaz și să ia masa, să se odihnească înainte de cursă. Funcționările de serviciu Ala Gavriluc, Ala Cojocari și altele au grijă ca lenjeria de pat să fie curată, în încăperi să domnească ordinea. Sistemul termic este pregătit de iarnă. În subsolul blocului administrativ-habitual a fost

amenajată acum câțiva ani o mică sală de sport, unde există aparate de antrenament, mese de tenis. Pe teritoriu se află un foișor cufundat în verdeață, o fântână cu apă curată. Depoul are o prisacă, amplasată în livada de meri de lângă liniile de tracțiune. Vuietul locomotivelor nu deranjează deloc albinile.

– Cine sunt cei mai sânguicioși ferovieri?

– Toți angajații noștri muncesc bine. De rând cu specialiștii menționați deja, merită apreciere și mecanicii de locomotivă Marin Popovski, Victor Jerebeț, Alexandru Filipciuc, mecanicii-secunzi Leonid Frasinuc, Vitalie Virski, impiegații de serviciu în depou Alexandru Smâcioc și Ion Burlac, precum și mulți alții. Noi suntem dispuși, prin eforturi comune, să facem și de acum înainte tot posibilul pentru ca în perioada mai dificilă a iernii să asigurăm la nivelul convenit remorcarea trenurilor de marfă și pasageri.

În imagini:

1. Șeful depoului locomotive de rulaj Ocnîța Valeriu Nosatăi

2. Impiegatul de serviciu în depou Alexandru Smâcioc înmânează foaia de parcurs mecanicului de categoria a II-a Vasile Frasinuc și mecanicului-secund Serghei Braga

Imagini: Iurie KOZLOV



Liliana NICHIFOROV

Temperaturile scăzute din primele zile ale ultimei luni de toamnă amintesc o dată în plus, că în curând se va instala frigul. În mod tradițional toate filialele ÎS "Calea Ferată din Moldova" se pregătesc anticipat pentru această perioadă responsabilă. N-a constituit o excepție nici anul curent și nici secția Chișinău alimentare cu energie electrică.

Astfel, bunăoară, încă în zilele fierbinți de vară aici a fost creată o comisie permanentă, ce urma să asigure pregătirea la timp și calitativă a gospodăriei și angajaților secției Chișinău alimentare cu energie electrică pentru activitatea în perioada de toamnă-iarnă 2017-2018, să se îngrijească de condițiile necesare pentru funcționarea stabilă și sigură a filialei. Comisia este condusă de Igor Tomciac, șef al secției alimentare cu energie electrică din capitală.

Către începutul lunii octom-

brie administrația secției a prezentat serviciului alimentare cu energie electrică un raport detaliat privind realizarea acțiunilor de pregătire a gospodăriei secției Chișinău alimentare cu energie electrică pentru activitatea în perioada de toamnă-iarnă 2017-2018, în care era specificat, printre altele, că planul operativ de acțiune al personalului din domeniul exploatare în cazul instalării unor condiții meteorologice complicate a fost revăzut, fără a fi adăugate careva modificări ori completări. La data de 1 octombrie curent în secție munciau 8 novici. Toți au fost instruiți, testați și li s-a permis să muncească de sine stătător. Pentru asigurarea cu haine calde și încălțăminte specială secția are nevoie de 21 scurte groase, 21 perechi de pantaloni, 28 perechi

de cizme și 34 perechi de ghete. Până la data de 1 noiembrie au fost pregătite instrumentele pentru curățarea zăpezii. A fost verificat sistemul de încălzire.

În prezent secția nr.1 alimentare cu energie electrică dispune de 24 unități de transport, inclusiv 22 mașini și 2 tractoare. 22 din ele sunt exploatate 15 ani și mai mult, 2 – deja 10-15 ani. Până la începutul lunii octombrie 15 unități de transport au fost supuse reviziei tehnice, sunt în stare bună și pregătite pentru exploatare în condiții de iarnă, altele 5 sunt conservate.

În urma verificării detaliate a stațiilor electrice mobile și staționare s-a constatat, că stațiile electrice staționare de la Călărași, Chișinău (direcția căii ferate), cele mobile de la stațiile Ungheni și Chișinău sunt funcționale, iar sta-

țiile electrice staționare de la Pârlița și Berești necesită reparație capitală și nu pot fi exploatate.

Deoarece lipsește specialistul respectiv, la posturile de alimentare AB și PE practic nu este controlată starea protecției (ea s-a făcut doar în proporție de 3 la sută). Au fost verificate planșeele clădirilor, dovadă servind actele prezente în biroul tehnic al secției.

Conform graficului PPR, are loc revizia liniilor de 10 kV AB și PE la toate sectoarele, și anume siguranța fixării cablurilor, lacunele sunt înlăturate. Deoarece listele de personal ale rețelelor electrice zonale sunt incomplete, până la data de 1 octombrie graficul PPR a fost îndeplinit doar în proporție de 45 la sută. Continuă verificarea stării traseelor liniilor de 10 kV AB și PE: la începutul lunii octombrie

s-au curățat 20,64 km de traseu, planul fiind 27 km. A fost verificată starea a jumătate din instalațiile de iluminare exterioară în zonele de intrare și ieșire ale stațiilor conform graficului PPR. Până la data de 1 octombrie au fost înlocuiți 579 izolatori la linia de 10 kV, planul fiind 350. Până la aceeași dată au fost schimbate 360 traverse defectate. Specialiștii secției n-au putut să asigure norma de rezistență a instalațiilor de legare la pământ din cauza lipsei metalului, deoarece serviciul aprovizionare tehnico-materială n-a satisfăcut cererea secției nr.1 alimentare cu energie electrică.

Iarna cu caracterul ei năvălaș va sosi în curând. Feroviarii Magistralei Moldovenești, la fel ca și anii trecuți, sunt pregătiți să asigure securitatea circulației trenurilor, desfășurarea continuă a traficului de marfă și pasageri. La aceasta e considerabil și aportul specialiștilor secției alimentare cu energie electrică din capitală, care în cele mai complicate condiții climatice își execută obligațiile calificat și operativ.

Energeticienii din capitală vor asigura circulația în condiții meteo complicate



LINIA ȘI GOSPODĂRIA LINII

CONDIȚII DE MUNCĂ DIFICILE, DAR SARCINILE TREBUIE ÎNDEPLINITE

Sectorul de cale ferată îngrijit de secția linii nr.6 Ocnița este unul dintre cele mai complicate atât ca relief, cât și din cauza numărului mare de curbe cu rază mică. Probleme suplimentare creează focarele de putregai ale traverselor de lemn, lipsa acută a materialelor noi din suprastructura liniei pentru efectuarea reparațiilor. Dar obligațiunea de a menține gospodăria liniei în stare adecvată pentru asigurarea securității circulației trenurilor rămâne în vigoare. Ba chiar responsabilitatea devine și mai mare. De aceea colectivul filialei, care se bucură, firește, de susținere din partea administrației magistralei, își îndreaptă toate eforturile spre căutarea și folosirea fiecărei rezerve rămase încă accesibilă. Aceasta permite a menține punctajul în cadrul parametrilor planificați, după cum mi-a relatat Vasile GUȚUL, șef-adjunct al secției. Or, există și anumite limite de viteză. Ce acțiuni concrete au fost realizate în sezonul actual?



Vladimir DOBREANSCHI

– Deocamdată nu este vorba de reparații capitale, – a explicat conducătorul. – Din cauza problemelor de ordin economico-financiar, a lipsei acute de mijloace pentru achiziționarea materialelor secția n-a executat reparații capitale de trei ani. Sperăm ca în viitor lucrurile să se schimbe în bine. Deocamdată însă punem accentul în special pe îngrijirile curente, ce constau în verificarea strictă a stării șinelor și traverselor, înlăturarea operativă a devierilor de la normă depistate. Plus îndreptarea, riparea, înlocuirea singulară a traverselor în funcție de rezerva existentă și gradul de necesitate. În anul curent deocamdată n-am primit traverse late, deși avem mare nevoie de ele pentru a le poza la curbe, în special pe direcția Vălcineț. La indicația serviciului, s-a acordat o atenție sporită stației Brătușeni și ramificației feroviare adiacente. Deoarece pe sectorul respectiv s-a intensificat munca cu încărcăturile, conducerea căii ferate a alocat pentru reparația liniilor un lot de traverse din beton armat și lemn (ultimele – produse în Belarus). În consecință a fost redresată parțial linia de încărcare, unde se pot afla concomitent peste douăzeci de vagoane descoperite. Viteza admisibilă pe sector este de până la 25 km/oră. Astfel se realizează în practică strategia magistralei de a consolida, în condițiile deficitului de materiale, mai întâi acele sectoare, de funcționarea bună a cărora depind în mod direct veniturile bugetului feroviar. Grație acțiunilor întreprinse viteza medie de circulație a trenurilor în zona

Medveja s-a majorat până la 40 km/oră. În același scop au fost realizate o serie de acțiuni de asanare pe sectorul Lipcani–Criva–postul blocare km 6, pe care este transportat pietriș și se deplasează trenurile ucrainene.

M-am interesat și de alte aspecte ale activității picherilor ocnițeni. Bunăoară, în

proprii. În zona stației nodului feroviar au fost adunate vreo trei platforme de pietriș.

Un regim adecvat de activitate al districtelor de picheri este imposibil fără organizarea aprovizionării stabile cu combustibil și lubrifianți. Calea ferată se străduie să acorde ajutor și în acest sens, însă din cauza aceluiași probleme financiare can-

problemei specialiștii secției discută cu tinerii din localitățile adiacente căii ferate, reveniți la baștină după serviciul militar.

O serie de acțiuni de menținere în ordine a construcțiilor ingineresti realizează podarii și muncitorii la terasament din cadrul secției. După ce serviciul securitatea și sănătatea în muncă al CFM a organizat pe baza secției antrenamente privind însușirea deprinderilor de folosire a echipamentului alpinist, achiziționat din mijloacele căii ferate, au fost executate lucrări de evacuare a pietrelor pe stâncile de pe sectorul Naslavcea–Verejeni. Pe podul de la stația Lipcani au fost schimbate grinzile. Au fost curățate de mărșale canalele și chiuvetele.

Cât privește pregătirile către activitatea în condiții de iarnă, muncitorii de la districte au reparat cosmetic cu forțe proprii clădirile și construcțiile, sobele. În calitate de combustibil va fi folosit nu doar cărbunele furnizat de calea ferată, ci și traversele de lemn deteriorate, obținute în urma pozărilor singulare. Au fost pregătite de exploatare centralele termice autonome pe gaze și celelalte elemente ale sistemelor de încălzire, care asigură cu agent termic blocul administrativ-habitual de la sediul central al secției. În eventualitatea unor ninsori abundente a fost creată rezerva necesară de măhuri, sunt pregătite mijloacele tehnice de curățare a zăpezii. Este pe cale de soluționare asigurarea cu echipament special a novicilor.

Nu pot fi trecute cu vederea clădirile de pe linie, care demult nu mai sunt necesare. La timpul convenit au fost depuse în instanțele republicane respective documentele cu privire la casarea acestora și acum este așteptată decizia definitivă.

În linii generale, colectivul secției linii nr.6 este pregătit pentru revizia de toamnă cu comisia, dar și pentru activitatea în condiții de iarnă, care, conform sinopticilor, promite a fi aspră.

În imagini:

1. Absolvent al Institutului de Ingineri în Transportul Feroviar din Dnepropetrovsk, Vasile Guțul muncește în transport din 1979. Parcurgând toate etapele avansării în carieră – montator de linii, brigadier, maestru-picher, deja al 17-lea an el îndeplinește funcția de șef-adjunct al secției linii nr.6

2. Grupul de montatori ai districtului condus de maestrul-picher Igor Gavinski are grijă de starea liniilor în zona stației nodului feroviar Ocnița. În caz de necesitate ei participă și la descărcarea, distribuirea la sectoare a traverselor și grinzilor sosite în adresa secției

3. Montatorii de linii Ion Sosna și Ion Drozd execută operațiunea de îndreptare a ecartamentului

Imagini: Iurie KOZLOV



procesul de exploatare îndelungată pe unele sectoare linia s-a lăsat, aceasta observându-se mai ales în timpul îndreptării tronsoanelor de șine. În astfel de cazuri se adaugă pietriș de granit. Din cele 29 vagoane de pietriș solicitate de secție, comanda a fost îndeplinită deja în proporție de o treime. În așteptarea următoarelor loturi, picherii nu conținesc să compenseze lipsa materialului din resursele

titatea de combustibil alocată este totuși insuficientă. Picherii nu se descurajează și încearcă să folosească cât mai rațional tot ce primesc. Pentru asigurarea funcționării stațiilor electrice, bunăoară, e necesară săptămânal o cantitate de 10-20 litri de benzină. Cele două motolocomotive, care se deplasează regulat pe linie, au nevoie de motorină.

Cât despre instrumente, fiecare maestru-picher ori brigadier știe ce importanță are să poseze un șablon bun, care permite măsurarea exactă a ecartamentului, chiar până la un milimetru. Recent conducerea căii ferate a achiziționat pentru secțiile linii șapte asemenea șabloane noi. Iar rângele pentru ripare, târnăcoapele cu cap ascuțit, cele pentru burat și multe alte instrumente sunt confecționate nemijlocit în atelierile mecanice ale subdiviziunii. Tot acolo sunt reparate roțile vagonetelor monorail și motoarele electrice ale ciocanelor de burat traverse.

La fel ca și alte sectoare ale magistralei, secția liniei se confruntă de asemenea cu problema specialiștilor. Nu e vorba doar de montatori de linie. Trebuie consolidată cu oameni tineri categoria specialiștilor din veriga medie – maiștri și brigadieri. Actualmente vârsta medie a acestora este de 45 de ani. În scopul soluționării





Tânăr sufletul fiindu-ți...

Nicolae ANDRUH,
veteran al jurnalisticii sportive

Lecțiile de cultură fizică sunt un proces creativ, ce presupune o anumită experiență. Valeriu Rusakov a acumulat toate acestea din tinerețe. Înainte de a se angaja la colegiu acum șaisprezece ani, el își înscrisese deja la activ un solid stagiul sportiv. Pasionat de fotbal, a absolvit Colegiul Republican de Cultură Fizică. A activat în calitate de metodist-instructor la vestita asociație de producție "Răut" și paralel antrena echipa de fotbal a întreprinderii, care ocupa deseori locuri de frunte la competițiile republicane. Pe parcursul a circa nouăsprezece ani a fost șef de studii la Școala Sportivă de Fotbal pentru Copii și Tineret din Bălți. În 1990, pentru succesele în arbitrarea meciurilor de fotbal de nivel municipal și republican, s-a învrednicit de titlul onorific „Arbitru de categorie republicană”.

În urma anumitor circumstanțe Valeriu Rusakov a devenit profesor la colegiul tehnic.

— În vara anului 2001, la școala sportivă, unde activam, aveau loc competiții la mini-fotbal între fete, — își amintește veteranul. — În timpul lor s-a apropiat de mine o bună cunoștință — Eugeniu Alexeiev, învățător de educație fizică la colegiu, și mi-a zis: "Uite, eu mă mut cu traiul în Abakan. Nu cunoști pe cineva, care ar veni la colegiu în locul meu?" M-am gândit atunci că aș putea să încerc chiar eu, și deja la data de 1 septembrie eram angajat la instituția de învățământ cu profil feroviar. În acea perioadă era di-

Numeroși specialiști, care au absolvit Colegiul Tehnic de Transport Feroviar din Bălți, își amintesc cu multă căldură de profesorii lor. Printre cei din urmă e și Valeriu RUSAKOV, responsabil de educația fizică. Dânsul este persoana, care știe să cultive elevilor dragostea pentru sport, le educă bărbăția, stoicismul, ceea ce are mare importanță, de rând cu însușirea cunoștințelor profesionale. Nu degeaba în popor se spune: minte sănătoasă în corp sănătos.



rector Vladimir Bejan. Au trecut mulți ani de atunci, dar nu regret alegerea făcută, deoarece m-am pomenit într-un minunat colectiv de pedagogi, am găsit aici copii

serioși, creativi, instruirea cărora a fost mereu o plăcere.

Valeriu Rusakov nu și-a dorit niciodată o viață liniștită și domoală, mereu s-a aflat printre cei ce aplică inovațiile în munca lor, tind spre schimbări pozitive. De aceea, cu energia ce-l caracterizează, s-a apucat să dezvolte în continuare sportul la colegiu. Vrând să cointereneze un număr cât mai mare de elevi, a inițiat sărbătoarea sportivă "Toamna de aur" pentru elevii din anul întâi. Urma apoi spartachiada, în programul căreia erau incluse nouă probe sportive: volei, fotbal, baschet, șah, dame, tenis de masă, ridicarea greutăților, cursa de alergări, armwrestling. O asemenea varietate nu putea să lase indiferent pe cineva. Ulterior spartachiadele au devenit o tradiție.

Activitatea importantă de propagare a sportului a fost susținută mai apoi de noul director al colegiului Alexandru Beleakov și de adjunctul său Ala Lupu. Conducăto-

rii acordă ajutor la organizarea muncii de educație fizică și a acțiunilor cu caracter sportiv. Au fost amenajate sălile de antrenament și gimnastică, terenul sportiv.

Pe parcursul multor ani echipa Colegiului Tehnic de Transport Feroviar ocupă cele mai bune locuri la spartachiadele municipale între colegii și școlile tehnico-profesionale, la alte competiții. Aici a crescut o întreagă pleiadă de sportivi, capabili să învingă. Printre ei se numără absolvenții Andrei Ciornâi, Ion Juflic, Vadim Clipca, Igor Dațko, Ana Șveț, Aliona Mereuță. Și astăzi colegiul are campioni săi: Victor Buzdugan, Adriana Burgău, Irina Gorbatâi, Giliola Krâjanovski, Eugenia Sakaliuk, Ion Petrov, Denis Pagu, Victor Konopliov.

Administrația colegiului are o înaltă apreciere a activității lui Valeriu Rusakov: își iubește munca și o prețuiește! Dânsul nu e doar un bun profesionist în domeniu, ci și tovarăș de încredere, mereu gata să vină în ajutor în momentele grele, care sincer consideră, că principala profesie în viața fiecăruia dintre noi este, în primul rând, omenia. Veteranul a câștigat pe merit încrederea colectivului din care face parte, respectul elevilor. Cei mai buni ani din viață i-a consacrat sportului. Aceste zile, când Valeriu Rusakov va împlini 62 de ani (la data de 26 noiembrie), sunt un bun prilej de a-i dori din tot sufletul succese în continuare în domeniul sportiv, noi realizări și încredere în ziua de mâine.

În imagine: trece timpul, dar Valeriu Rusakov rămâne mereu tânăr în suflet

Imagine din arhiva veteranului

PE CĂILE FERATE ALE LUMII

Realizări germane

Concernul german Deutsche Bahn a finalizat construcția noului traseu feroviar, pe care se vor deplasa trenurile de mare viteză ICE Sprinter. Începând cu luna decembrie călătoria de la Berlin până la München se va reduce cu 2 ore și va dura doar 3 ore 55 minute.

Aceasta va permite căilor ferate germane să concureze nu doar cu autocarele, ci și cu avioanele, autoturismele. Trenul ICE Sprinter a pornit în prima sa cursă rapidă la finele lunii iunie. Ce-i drept, n-a transportat pasageri obișnuiți. Traseul a fost testat de către directorul general al concernului Deutsche Bahn, care a fost însoțit de funcționari și ziariști. Pe parcursul verii trenurile au circulat permanent pe noua linie în regim de testare. Vânzarea biletelor a început în luna octombrie.

Deocamdată n-au fost anunțate prețurile, dar avantajele rutei sunt evidente. În prezent pasagerul, care a ales să se deplaseze din Berlin la München cu trenul, se află în drum cel puțin șase ore. La finele anului același traseu va putea fi parcurs cu două ore mai repede. Se preconizează lansarea în curse a câtorva tipuri de trenuri. Cel mai rapid va fi expresul ICE Sprinter, care va dezvolta o viteză de până la 300 km/oră și va avea doar trei opriri.

Ceva mai lent se vor deplasa trenurile ICE obișnuite. Viteza maximă a acestora va constitui 230 km/oră, dar și ea este suficientă pentru accelerarea orarului circulației. Trenurile respective vor parcurge distanța dintre Berlin și München în 4,5 ore și vor avea mai multe staționări.

Nemții au așteptat mult timp realizarea acestui plan ambițios: aproape un sfert de secol. Noua linie cu lungimea de 107 km este în realitate doar o parte a proiectului mult mai amplu VDE-8, al optulea la număr în lista Proiectelor de transport ale Unității Germane, elaborate la începutul anilor '90 în scopul asigurării cât mai rapide și eficiente a legăturii între fostele teritorii ale RFG și RDG.

(În baza materialelor agențiilor de presă)



Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Basarabeasca semnalizare și comunicații exprimă sincere condoleanțe familiei Barâliuc în legătură cu moartea prematură a fostului șef al serviciului semnalizare și comunicații al CFM

Ivan BARÂLIUK

Amintirea sa este vie în sufletele noastre. Suntem foarte îndurerați.

Colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică exprimă sincere condoleanțe Verei Stricișina, contabil-șef interimar al filialei, în legătură cu moartea prematură a

MAMEI

Dumnezeu s-o odihnească în pace.



Colectivul de colaboratori ai secțiilor resurse umane de la nodul feroviar Bălți profită cu plăcere de posibilitatea de a-l felicita cu ocazia zilei de naștere pe **Vitalie MANOLE**, director al Direcției resurse umane a ÎS "Calea Ferată din Moldova".

– *Îi dorim mult stimatului omagiat un car de sănătate, viață lungă, fericită, plină de succese, energie nesecată, bucurii și fericire în familie, spirit combativ și toate cele bune!*



Comitetul sindical al secției Chișinău semnalizare și comunicații îi felicita cu ocazia JUBILEELOR pe colegii **Constantin ANDREEV**, **Nadejda DANIȘCA**, **Olga DOROGAN**.

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

Comitetul sindical al aceleiași secții profită cu plăcere de ocazia de a adresa felicitări cu prilejul zilelor de naștere angajaților întreprinderii **Vladimir AXENTII**, **Iurie GHERMAN**, **Ivan GRIBINENKO**, **Artur KOVALIOV**, **Natalia KOSTOGLOTOV**, **Vladlen METLINSKI**, **Stanislav MÂNDRESCU**, **Ion NANU**, **Natalia PERMINOVA**, **Valentina TIȘCENKO**, **Svetlana TROFIM**, **Vladislav GULIC**, **Elena DERENIOVA**, **Svetlana CARADJI**, **Elena COJOCARU**, **Victor MIRGORODSKI**, **Artur OLTEAN**, **Ruslan PUȘCARENCO**, **Sergei REMEZ**, **Marina ROTARAFANASIEVA**, **Valeriu SOLCUȚAN**, **Eugenia TRIFAN**, **Tatiana FIODOROVA**, **Iurie HEGHEA**, **Natalia HORIAKOVA**, **Alexei CIORBA**.

– *Vă dorim din tot sufletul sănătate, fericire și multe flori, dar și să trăiți o sută de ani fără probleme!*

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică vin cu cele mai cordiale felicitări de ziua nașterii către **Gheorghe DUMITRAȘ**, șofer la sectorul energetic nr.2, **Igor TEHOVICI**, maestru superior, **Ion CORLOTEAN**, șef-interimar al rețelelor electrice zonale Ungheni, **Vladimir GRIGORIEV**, șef al rețelelor electrice zonale Bender, **Eugeniu MEDINSKI**, șef al rețelelor electrice zonale Ungheni, **Gheorghe TATARU**, șofer la sectorul energetic Ungheni, **Nicolae SAJIN**, electromontor la sectorul energetic nr.1, **Ivan SERETINEAN**, sectorul energetic Bender, **Elena ROTARI**, dereticătoare.

*Vă dorim curaj în toate,
Împlinire, sănătate,
Viață lungă și frumoasă,
Pace-n suflet și în casă!*

Administrația și comitetul sindical de la remiza vagoane frigorifere Basarabeasca îi felicita cu ocazia JUBILEELOR pe angajații întreprinderii: **Andrei DIULGHER**, paznic, **Dumitru TARLEV**, șofer – 55 de ani, **Elena PERFILIEV**, tencuitoare, **Alexandru MUDRIK**,

mecanic al rezervei – 60 de ani, **Valeriu DUMBRAVA** – 70 de ani.

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

Administrația și comitetul sindical ale remizei vagoane de călători de la st. Chișinău, precum și colectivul de angajați îi felicita cu multă căldură cu ocazia zilei de naștere pe **Andrei GORNEA**, maestru la sectorul electric, pe paznicul **Ion CALMÂC** și magazionera **Tamara SOROKINA** – la împlinirea vârstei de 65 de ani, pe **Valeria CALUGARI**, inginer muncă și salarii – cu ocazia JUBILEULUI de 60 de ani.

*De zâmbet vă dorim să fie fața plină,
Pe drumul vieții s-aveți mereu lumină,
În inimă purtați sămânța de iubire,
Mulți ani și multă-mulță fericire!*

Administrația remizei vagoane de călători Chișinău îl felicita cu prilejul JUBILEULUI de 70 de ani pe **Victor KORCIMENTIUK**, maestru în secția nr.4 de reparație a utilajului mecanic și electric.

*Ca florile de vară
Noi îți dorim să înflorești,
Viața să nu-ți pară amară,
S-o știi frumoasă ca-n povești.
Pe chip să porți doar fericire
Și-n suflet să fii împăcat,
Să nu cerșești nicicând iubire,
S-o ai în preajmă cu-adevărat!
Mulți ani norocoși!*

Administrația și comitetul sindical de la depoul de locomotive Bălți țin să-i felicite din tot sufletul cu ocazia JUBILEELOR pe stimatii feroviarilor: **A.IASINSKI**, **G.PÂSLARU**, **N.CÂRDEI**, **V.PALAMARCIUC**, **I.ȘTEFANIUC**, **A. ROZMARÎȚA** – 60 de ani; **V.NOVIKOV** – 70 de ani; **L.LEVCENKO** – 55 de ani; **S.SADOVICI** – 35 de ani; **A.GAVRILIUC** – 45 de ani; **L.MINA** – 30 de ani.

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

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică adresează cele mai cordiale felicitări de ziua nașterii **Tatianei LISOVSKAIA**, electromontor la sectorul energetic Chișinău.

*Un îngeraș să te păzească,
O-mbrățișare să te încălzească,
Un zâmbet să te facă fericită,
O inimă să te facă iubită.
La mulți ani!*

Familia ce-l iubește – soția, cei doi feciori, nora și adorații nepoți – îl felicita din toată inima cu ocazia zilei de naștere, pe **Fiodor TUDOR**, brigadier în secția linii Chișinău, cu un stagiu de muncă la ÎS "Calea Ferată din Moldova" de 41 de ani.

– *Dragul nostru, îți dorim multă sănătate, optimism, succese în muncă și bunăstare, numai reușite în viața personală și în domeniul profesiei!*

Administrația și comitetul sindical de la depoul de locomotive Basarabeasca aduce cordiale felicitări colegilor de muncă cu prilejul unor minunate JUBILEE: **E.BURDUJAN**, mecanic de locomotivă, **A.BALAȘOV**, șef-adjunct responsabil de exploatare – 45 de ani; **A.VANEEV**, mecanic-secund – 30 de ani; **M.GARCIU**, lăcătuș, **N.POPOVA**, dereticătoare – 55 de ani.

– *Vă dorim, dragi omagiați, multă sănătate și bunăstare în familie!*

Administrația, comitetul sindical și colectivul Trenului poduri nr.1 îl felicita cu multă cordialitate pe șeful întreprinderii **Sergei SEVERIN** cu ocazia împlinirii vârstei de 55 de ani.

– *Vă dorim multă sănătate, fericire în familie, bunăstare și succese în muncă!
Să fii norocos, puternic, iubit,
Cu multe-impliniri și baftă în toate,
Să ai viitor luminos, fericit,
Cu dragoste, pace, succes, sănătate!*

NOUTĂȚI ALE VIEȚII STUDENȚEȘTI

Spartachiada a 17-ea a colegiului ia amploare

Nicolae ANDRUH,

veteran al ziaristicii sportive
din municipiul Bălți

A demarat ediția a XVII-ea a Spartachiadei Colegiului Tehnic de Transport Feroviar din Bălți. Prima competiție din cadrul ei a fost campionatul instituției de învățământ la fotbal, după care au disputat întâietatea voleibalistii, urmați de amatorii de a se întrece la ridicarea greutăților. Programul spartachiadei include opt discipline sportive.

Disputa fotbaliștilor s-a încununat cu victoria elevilor din grupa "SAB-216" – diriginte Mariana Comerzan. Locul doi a revenit după merit reprezentanților grupei "TAC-

117" – diriginte Olga Morteau, iar locul trei – fotbaliștilor din grupa "TFG-4044" – diriginte Viorica Vieru.

La campionatul de volei al colegiului au participat 10 echipe. Aici norocul le-a surâs sportivilor din grupa "TFG-4044" – diriginte Viorica Vieru, urmată de voleibalistii din grupa "TFG-3025" – diriginte Tatiana Ghilescu și grupa "BDC-216" – diriginte Irina Borisova.

Șaptesprezece grupe cu instruire la zi în anul întâi, doi și trei ale colegiului au disputat titlul de învingător al campionatului individual și pe echipe la ridicarea greutății. În clasamentul pe echipe au fost luate în calcul cinci dintre cele mai bune rezultate ale participanților. Toți sportivii au trebuit să ridice greutatea în trei moduri: de la umărul stâng, de la umărul drept și cu ambele mâini. Cu o mare diferență de puncte au învins elevii grupei "TFG-3025", acumulând 588 puncte. Locul doi a revenit elevilor din

grupa de informatică "IG-3125" – diriginte Ludmila Sidorenco, care și-au înscris la activ 444 puncte, iar locul trei – grupei "SAB-216" – diriginte Mariana Comerzan cu 426 puncte.

În clasamentul individual 10 elevi au acumulat în total peste o sută de puncte în cele trei poziții. Cel mai puternic s-a dovedit a fi Valentin Vârvu din anul II, care a acumulat 154 puncte. Pe locul doi s-a situat Dan Motruc din anul III cu rezultatul de 148 puncte, iar pe locul trei – Daniel Odagiu cu 146 puncte.

Echipele și învingătorii clasamentului individual au fost distinși cu diplome de gradele respective.

În luna noiembrie, în preajma Zilei tineretului, elevii colegiului tehnic vor disputa întâietatea, individual și pe echipe, la tenis de masă, după care va avea loc campionatul colegiului la volei.