

FEROVIARII MOLDOVEI



nr.23-24 (5957-58) 26 octombrie 2018

Ziarul apare
din 1 mai 1941

DIN AGENDA INTERNAȚIONALĂ A CĂII FERATE A MOLDOVEI

Proiecte de perspectivă, discutate la cea de-a 69-a sedință a Consiliului pentru transport feroviar din statele-membre ale Comunității

Conducerea ÎS "Calea Ferată din Moldova" a participat în perioada, 18-19 octombrie 2018, la cea de-a 69-a sedință a Consiliului pentru transport feroviar din statele-membre ale Comunității. În cadrul acesteia s-au întrunit șefii mai multor administrații feroviare, precum din Republica Azerbaidjan, Republica Armenia, Republica Belarus, Republica Kazahstan, Republica Kârgâzstan, Republica Moldova, Federația Rusă, Republicile Tadjikistan, Turkmenistan, Republica Uzbekistan, Ucraina, membrii asociați ai Consiliului – șefii administrațiilor feroviare din Georgia, Republica Letonă și Republica Finlanda, dar și, în conformitate cu Regulamentul Consiliului – șefii administrațiilor feroviare din Republica Lituania, Republica Estonia și președintele Direcției Consiliului pentru transport feroviar al statelor-membre ale Comunității.

Evenimentul i-a avut prezenți pe observatorii pe lângă Consiliu – reprezentanții administrației feroviare a Republicii Islamice Iran și ai Confederației Internaționale a sindicatelor feroviarilor. La ea au mai luat parte reprezentanții Comitetului Executiv al CSI, Organizației de colaborare a căilor ferate, Asociației Internaționale a căilor ferate și Comisiei Economice Euroasiatice.

Delegația Căii Ferate a Moldovei a fost condusă de directorul general al ÎS "CFM", Iurii TOPALA. Din ea au făcut parte Grigore CONDURACHE, vicedirector general, responsabil de activitatea comercială a CFM, Valeriu CONSTANTINOV, șef al serviciului relații internaționale și protocol al CFM.

Sedința a fost prezidată de Oleg Beloziorov, președinte al Consiliului, director general – președinte al direcției societății pe acțiuni de tip deschis "Căile ferate din Rusia" ("Rossiiskie jeleznie doroghi"). La eveniment a fost marcată și aniversarea de 15 ani de la fondarea acestora.

A fost remarcat rolul decisiv al domeniului feroviar în asigurarea relațiilor economice și de transport ale statelor Comunității. Este foarte important, că poligoanele de transport ale CSI au păstrat și dezvoltat spațiul tehnologic și informațional comun, ce permite implementarea celor mai avansate tehnologii de trafic și dirijare a complexului de transport.

În cadrul sedinței au fost făcute bilanțurile activității de exploatare a rețelei de căi ferate în primele nouă luni ale anului 2018; abordate rezultatele acti-



vității domeniului pasageri în traficul internațional pe parcursul a nouă luni ale anului curent; rezultatele elaborării orarului circulației trenurilor, planului de formare a marfanelor și planului de compunere a vagoanelor cu containere în traficul internațional pe anii 2018/2019; discutate rezultatele recensământului vagoanelor de marfă, efectuat în luna mai 2018 și rezultatele prealabile ale recensământului containerelor, efectuat în luna septembrie a anului curent; situația privind achitățile reciproce între administrațiile feroviare pe parcursul a opt luni ale anului 2018; politica tarifară a căilor ferate în domeniul transportului de marfă în traficul internațional pentru anul

2019 și o serie de alte chestiuni extrem de importante.

În primele nouă luni ale anului 2018 rețeaua de căi ferate a îndeplinit planul de încărcare în ansamblu cu 100,1 procente. Au fost transportate 1516,5 mln. tone de mărfuri, cifra fiind cu 32,1 mln. tone mai mare decât nivelul perioadei similare a anului 2017 (+2,2%). Angajamentele asumate privind încărcarea mărfurilor au fost îndeplinite de către următoarele administrații feroviare: din Republica Azerbaidjan, Republica Armenia, Republica Belarus, Republica Kazahstan, Republica Moldova, Federația Rusă, Republicile Tadjikistan, Turkmenistan, Republica Uzbekistan, Georgia, Republica Letonă,

Republica Lituania, Republica Estonia.

Volumul încărcăturilor transportate în containere s-a majorat față de perioada similară a anului 2017 cu 13,3 la sută, iar comparativ cu planurile asumate – cu 9,1 la sută. În traficul internațional volumul mărfurilor transportate a crescut cu 4,5 la sută, constituind 15 la sută din volumul total de trafic. În opt luni ale anului 2018 circuitul de mărfuri a înregistrat o creștere de 4,5 la sută față de perioada analogică a anului 2017, iar distanța medie de transportare s-a majorat cu 2,2 la sută.

În primele nouă luni ale anului 2018 a crescut și numărul pasagerilor în traficul internațional,

constituind 13,8 mln. (103,4 % față de perioada respectivă a anului 2017). Circuitul total de pasageri în traficul internațional după infrastructura administrațiilor feroviare a constituit 5,2 miliarde pasageri-km (diminuat cu 2,9 %), distanța medie de transportare a pasagerilor – 259,8 km (micșorat cu 0,2 %).

Realizarea orarului circulației trenurilor de pasageri în rețeaua de căi ferate (cu excepția administrațiilor feroviare din Republica Armenia, Republica Kazahstan, Republica Uzbekistan și Ucraina) s-a îmbunătățit comparativ cu nivelul perioadei similare a anului 2017 la toate trei componente: expedierea de la stațiile de pornire; parcursul pe teritoriile administrațiilor feroviare; sosirea la stațiile terminus.

În cadrul evenimentului directorul general al ÎS "CFM", Iurii Topala, și Grigore Condurache, vicedirector general, responsabil de activitatea comercială, au fost decorați cu medalia comemorativă jubiliară în cinstea aniversării de 15 ani de la fondarea SAD "Căile ferate din Rusia" ("RJD"). Distincția a fost înmănată de președintele "RJD" Oleg Beloziorov.

La încheierea sedinței a fost semnat un document de bilanț. A fost luată decizia ca sedința a 70-a, jubiliară a Consiliului pentru transport feroviar al statelor-membre ale Comunității să fie organizată în perioada 14-15 mai 2019 în or.Helsinki, Finlanda.

Irina KRAEVSKAIA

Imaginile au fost oferite cu amabilitate de către serviciul relații internaționale și protocol al ÎS "CFM"





■ TRAFIC DE CĂLĂTORI

La DDC e pe sfârșite pregătirea materialului rulant pentru funcționarea în condiții de iarnă

Colectivul Direcției deservire a călătorilor, care a susținut cu succes un serios examen profesional – controlul inopinat al directorului general al ÎS "Calea Ferată din Moldova", Iurii TOPALA, ce a vizat pregătirea materialului rulant pentru activitatea în condiții de toamnă-iarnă 2018-2019 – continuă în prezent realizarea programului preconizat.

Aprecierea pozitivă a muncii conștiincioase și pline de sacrificii a specialiștilor DDC de către șeful Magistralei Moldovenești a încurajat și mai mult eforturile acestora de a pregăti calitativ materialul rulant pentru iarnă.

În prezent aceste lucrări sunt pe sfârșite. Ele au demarat destul de reușit la finele lunii septembrie curent și vor fi încheiate la data de 5 noiembrie 2018.

O comisie competentă, din care fac parte specialiști calificați precum Anatolii Mihailov, revizor în serviciul de siguranță a circulației și lichidare avarii al ÎS "CFM"; Liviu Pascari, medic la centrul sanitaro-epidemiologic; și Eugen Harjevski, instructor superior pentru profilaxie antiincendiară al serviciului pază paramilitară, evaluează cu strictețe calitatea lucrărilor executate. Astfel, de exemplu, la data de 28 septembrie curent membrii comisiei au apreciat pozitiv munca operativă și calitativă de pregătire



ÎN ATENȚIA CĂLĂTORILOR!

ÎS "Calea Ferată din Moldova" anunță modificări în orarul circulației trenurilor. Începând cu săptămâna trecută, trenul de pe cursa Chișinău–Iași (Socola) va circula doar în zilele de sâmbătă și duminică. CFM va monitoriza în continuare fluxul de călători pe această cursă, astfel că, odată cu majorarea acestuia, periodicitatea circulației va fi schimbată.

Prețul unui bilet pentru trenul de pe cursa Chișinău–Iași variază în funcție de clasa de confort, după cum urmează: clasa a III-a – 90 MDL, clasa a II-a – 100 de lei și clasa I-a – 130 de lei. Garnitura pornește din Gara Chișinău la ora 06:16, iar returul din Iași se va face la ora 17:42.

De asemenea, vă reamintim că trenul de pe cursa Chișinău–Odesa circulă, începând din 15 octombrie a.c., de trei ori pe săptămână, în zilele de vineri, sâmbătă și duminică, în loc de șapte cum a fost în perioada estivală. Acesta pornește din Gara Chișinău la ora 06:57, iar controlul vamal este efectuat înainte de imbarcarea în tren.

Pentru detalii despre curse, orarul circulației trenurilor și prețuri, contactați Biroul de Informații al ÎS "Calea Ferată din Moldova", la numărul de telefon:

(022) 83-33-33

Vă dorim călătorii plăcute!

a garniturii de pasageri nr.47/48, ce cursează pe ruta Chișinău–Moscova, avându-i în calitate de șefi de tren pe Valeriu Haliplii, Ion Căldăraru și Ghenadie Budeanu. La data de 2 și 5 octombrie a.c. au fost atestate cu succes de către comisie garniturile feroviare de pe aceeași rută, conduse de șefii de tren Victor Mititelu și Ion Măra, Nicolae Caracuianu, Iurie Popa și Anatolie Păslari.

Garniturile de tren nr. 341/342, care se deplasează pe ruta Chișinău–Moscova, au fost atestate de membrii comisiei în zilele de 10 și 15, 19 și 25 octombrie. Eforturile colectivelor conduse de șefii de tren Ion Cebanu, Andrei Gonciarov și Anatolie Popescu; Eduard Maidanski și Ion Tomai; Valeriu Beznos, Dumitru Tetelea și Serghei Maidanski; Victor Telpiz, Ghe-

orghe Dodon și Victor Tarlev au fost apreciate pozitiv.

La finele lunii curente, iar mai exact – la data de 29 octombrie au susținut cu succes examenul profesional la pregătirea pentru activitatea în condiții de iarnă **șefii trenului nr.61/62 de pe cursa Chișinău–Sankt-Petersburg** Ion Budu, Armen Saakian și Serghei Peca.

În procesul de reparații au fost efectuate calitativ și conștiincios astfel de lucrări precum vopsitul cosmetic al interiorului vagoanelor, pregătirea pentru funcționare a sistemelor de încălzire electrică, a utilajelor electrice și de alimentare cu apă, cuverturile subțiri au fost înlocuite cu plapume groase etc. În linii generale au fost îndeplinite toate lucrările de pregătire, astfel ca în perioada de toamnă-

iarnă pasagerii să poată călători în condiții de siguranță și confort.

Cinci noiembrie 2018 va fi ultima zi de prezentare în fața comisiei a garniturilor de tren, urmând ca la acea dată să fie atestată garnitura nr.61/62 de pe ruta Chișinău–Sankt-Petersburg. Colectivul condus de șefii de tren Victor Gherman-ski, Oleg Chircu și Valeriu Lăpușneanu muncește cu multă sărguință pentru a se prezenta cât mai bine la examen.

Angajații Magistralei Moldovenești și specialiștii Direcției deservire a călătorilor în particular fac tot ce le stă în puteri pentru a asigura securitatea circulației trenurilor și confortul pasagerilor, care preferă să călătorească cu trenul.

Liliana NICHIFOROV





■ CĂLĂTOR DE ELITĂ ÎN TRENUL DIESEL MODERNIZAT

Tatăl lui Guguță – Poveste din tren

12 octombrie 2018. Atmosferă de basm în tren. Plină de zâmbete copilărești, istorii și năzdrăvănii, o garnitură a Căii Ferate din Moldova a fost gazda unei întâlniri de suflet a elevilor din câteva școli din capitală cu unul dintre cei mai îndrăgiți scriitori din țara noastră – Spiridon VANGHELI. Aceștia au mers într-o excursie cu trenul până la Ungheni și retur, iar Tatăl lui Guguță i-a însoțit pe cei mici în această aventură.

Scriitorul le-a relatat povezile faimosului personaj din operele sale și le-a destăinuit adevăratele povești care stau în spatele tuturor eroilor din copilăria sa. Despre satul natal, copiii locului, precum și prima sa dragoste, copiii au aflat chiar din prima sursă.

Micii călători spun că citesc cu nestins interes despre isprăvile lui Guguță, iar călătoria cu trenul le suplonește fascinația și mai mult.



plin de probleme, iar acum — de emoții”, — a spus Spiridon Vangheli.

Spiridon Vangheli este cel mai cunoscut prozator pentru copii. A debutat în anul 1962 cu volumul "În țara fluturilor". Or, personajul Guguță a fost cel care l-a făcut faimos. Cărțile sale au fost traduse în zeci de limbi, printre care cehă, japoneză, finlandeză sau hindi, înregistrând tiraje de milioane de exemplare.

Scriitorul este născut în anul 1932, în comuna Grinăuți, pe atunci județul Bălți. Este coautorul Abecedarului, alături de Grigore Vieru. A obținut numeroase premii naționale și internaționale.

Spiridon Vangheli a fost declarat, în 2012, cetățean de onoare al municipiului Chișinău. Scri-



itorul a tratat cu o însemnătate aparte călătoria în premieră cu trenul a personajului principal din opera "Spionul lui Eminescu".

Cartea relatează că acesta, ajungând pe peronul Gării Chișinău, a primit din partea unei angajate o geantă plină cu cărți cu litere românești, nu foarte des întâlnite în acele vremuri.

În baza materialelor serviciului de presă al IS "CFM"



Imagini: Iurii KOZLOV

"Este pentru prima dată când călătoresc cu trenul. Părinții mi-au promis mai de mult că vom merge într-o excursie cu acest tip de transport, dar nu m-am așteptat că se va întâmpla să merg chiar cu Spiridon Vangheli. Îl iubesc foarte mult pe Guguță. Este curajos, năstrușnic și deștept!", — a mărturisit un elev din clasa a patra.

"Sunt foarte bucuroasă că l-am întâlnit atât de aproape pe Spiridon Vangheli. Sunt pasionată de cărțile sale. Îmi place și "Tatăl lui Guguță când era mic". Am aflat că, de fapt, personajele din această carte sunt reale. Asta mă fascinează și mai mult. O voi recita", — a spus o elevă din clasa a patra.

Însuși scriitorul susține că se simte cel mai bine în mijlocul copiilor. Mai mult: Tatăl lui Guguță le-a povestit elevilor despre cartea pe care urmează să o scoată de sub tipar în curând.

"Destăinuirii din Țara lui Guguță — copilul care a cucerit lumea" — așa se numește cartea. Ea este elaborată împreună cu câțiva scriitori din România. Este o carte mare, cu foarte multe desene, fotografii din tinerețea, copilăria, viața mea și dezbăuie despre cum au fost scrise, edi-

tate cărțile mele. Guguță a cucerit multe țări — de la Japonia și până la America. Această călătorie cu trenul până la Ungheni este o idee foarte interesantă și originală, de altfel. Eu mă simt bine alături de copii. Este tocmai drumul pe care l-am făcut eu de sute de ori, altădată



Fură privirea, coșurile și vasele confecționate de mâinile îndemnatice ale Marinei Gvozdev

Mesterita muncește în calitate de electro-mecanic în sala cu aparatură de la Ocnița a secției nr.3 semnalizare și comunicații, iar timpul liber și-l consacră pasiunii îndrăgite. A pierdut deja numărul obiectelor meșterite de ea și păstrate acasă, la prieteni și chiar la grădinița de copii.

De rând cu vasele pentru flori și coșurile de diferite forme menționate deja, ea mai confecționează casete pentru bijuterii, caștele miniaturale din basme, genți

decorative, colivii pentru păsări. Ceea ce le face deosebite este faptul, că toate aceste obiecte nu sunt confecționate în mod tradițional din lemn ori pânză, ci din mici suluri de hârtie. Pentru comoditate acestea se deapănă într-un ghem. Poate fi folosită orice hârtie: ziare și reviste vechi, ambalaje etc. Desfăcând ghemul și lucrând cu andrelele, mesterita nu face altceva decât să croșeteze cu suluri de hârtie. Articolele confecționate sunt acoperite cu lac special. Astfel apar la lumina zilei obiecte frumoase, originale, ce provoacă satisfacție estetică. Pasiunea aceasta e ca o

sărbătoare pentru suflet după o zi de muncă încordată.

De remarcat, că arta croșetării cu suluri și fășii mici de hârtie, tăiate cu acuratețe, devine tot mai populară în lume. O practică în special femeii și bărbați din China, Japonia, țările Peninsulei Coreene. Ceea ce-i face pe oameni s-o îndrăgească este simplitatea, accesibilitatea și materialul ieftin, posibilitatea de autoexprimare. Au fost elaborate tehnologii și metode foarte diverse. Din hârtie se confecționează chiar și haine.

Vladimir DOBREANSCHI



ÎN CLIPELE DE RĂGAZ

Imagine: Iurii KOZLOV

Marina Gvozdev demonstrează o nouă lucrare



DL nr.3 ÎMPĂRTĂȘEȘTE EXPERIENȚA MOBILIZĂRII REZERVELOR DE ECONOMISIRE

Planifică optimizarea cheltuielilor și majorarea veniturilor

Pentru a supraviețui economic, ÎS "Calea Ferată din Moldova" trebuie să tindă spre majorarea veniturilor. În acest sens un rol important îl are nu doar creșterea semnificativă a volumului de trafic, ci și reducerea consumurilor de exploatare (prețul de cost), care depinde în mare parte de specialiștii depoului de locomotive. A economisi cu locomotive uzate și cu prețuri mereu în creștere la carburanți și pentru lucrările de reparație este foarte complicat, dar nu și imposibil. O demonstrează, bunăoară, experiența depoului de locomotive Basarabeasca, condus de Vladimir CIOBAN.



— Însăși viața ne impune să căutăm mai activ rezerve de optimizare a cheltuielilor, — și-a împărtășit gândurile conducătorul. — Cu o asemenea abordare, realizarea posibilităților, ce mai ieri păreau ne semnificative și lipsite de importanță, astăzi dau un efect economic destul de bun. Mă voi

și simplu la deconectări pentru a economisi. Astăzi miza sunt tehnologiile moderne. Specialiștii filialei mai țin minte cum cu ceva timp în urmă teritoriul nu era iluminat și pentru a executa operațiunile de atașare și detașare trebuiau să se strecoare pe întuneric printre locomotive cu lanterna

luminiscente de 50 W au luat locul becurilor de 250 W.

Filiala economisește de asemenea gazele naturale și energia termică. Aceasta se datorează, în particular, perfecționării sistemelor de încălzire ale secțiilor; demontării caloriferelor vechi, ermetizării ușilor în perioada rece; aplicării regimurilor optime de încălzire a încăperilor în dependență de temperatura mediului ambiant.

După cum se știe, 40 la sută din consumurile de exploatare în gospodăria locomotive revin carburanților. În condițiile sectorului de tracțiune din subordinea depoului de locomotive nr.3 problema economisirii combustibilului și lubrifiantilor capătă o importanță deosebită, pentru că, de rând cu lungimea și starea liniilor, mai există urcușuri întinse de la Basarabeasca spre Abaclia și Zloți. Pentru a remorca pe ele garnituri cu greutatea de până la 4800 tone pe direcția Etulia, bunăoară, sunt necesare locomotive suplimentare. Cea mai bună soluție ar fi, desigur, utilizarea pe sector a unor locomotive moderne, puternice și rentabile. Calea ferată le va procura neapărat pe banii imprumutați de la băncile europene. Deocamdată, însă, locomotivarii mizează în exclusivitate pe factorii de economisire a combustibilului, accesibili în situația actuală, și anume:

- reducerea consumului de motorină, îngrijirea tehnică calitativă a locomotivelor magistrale și de manevră, în special a generatorilor diesel și instalațiilor auxiliare (verificarea stării ansamblurilor de cilindri și pistoane, compresoarelor, ventilatoarelor, cuvelor frigiderelor, curățarea suprafețelor răcitoarelor de ulei, schimbarea în termen a uleiurilor tehnice, filtrelor de ulei și de aer etc.);
- menținerea temperaturii optime a uleiului tehnic și apei de răcire a instalației diesel în procesul de exploatare;

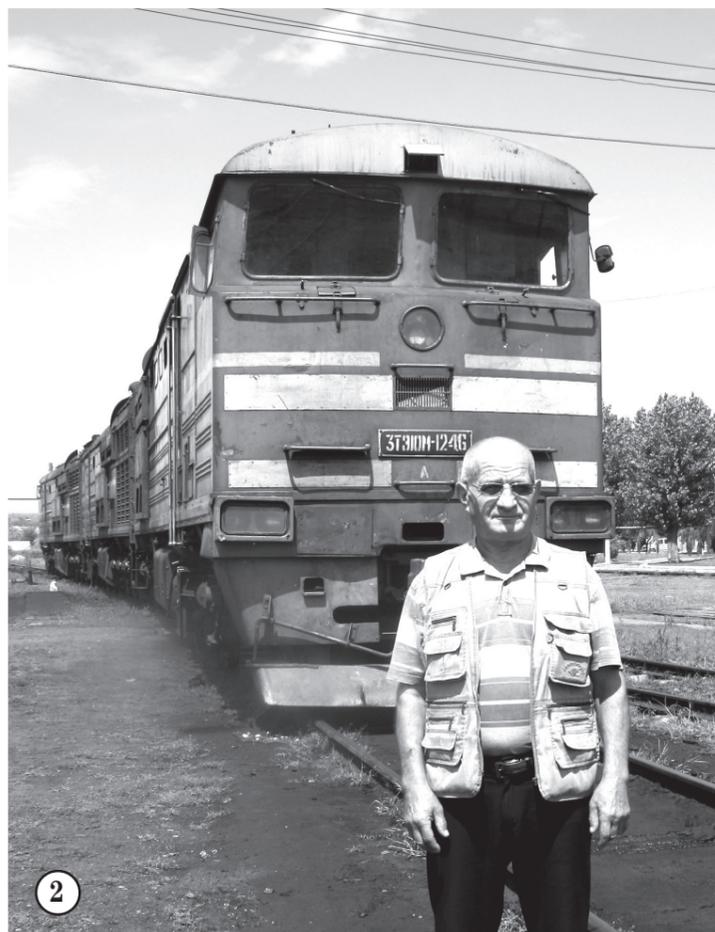
- formarea garniturilor marfare cu greutatea optimă;

- căutarea variantelor optime de remorcare și executare a lucrărilor de manevră (evaluarea particularităților stațiilor, profilului liniei, utilizarea energiei cinetice, asigurarea celor mai avantajoase regimuri de funcționare a gene-

Este importantă reducerea pierderilor de carburanți în timpul vârsării în capacități, păstrării și eliberării. În acest scop la DL nr.3 e pe sfârșite reconstrucția depozitului de carburanți după exemplul depoului de locomotive Chișinău. De rând cu economisirea combustibilului și lubrifiantilor, în noile condiții se reduce consumul de energie electrică la pompe datorită randamentului sporit al motoarelor electrice ale acestora. Merită a fi menționată și folosirea diodelor luminiscente pentru iluminarea pozițiilor de alimentare, perfecționarea sistemelor de supraveghere video.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagini: Iurii KOZLOV



referi la exemplul cu apa, folosită la filială în scopuri tehnice și habituale. Cu ceva timp în urmă mulți angajați nu credeau, că ea poate fi utilizată într-o cantitate mult mai mică. Consumul lunar atingea 1500 metri cubi. În prezent consumăm în aceeași perioadă nu mai mult de 150-200 metri cubi. Economia se datorează reconstrucției apeductului și înlocuirii țevilor vechi și sparte din fontă cu altele noi din polietilenă. Acestea sunt mai trainice și mai simple la exploatare. Un alt moment important este acela că nici un metru cub de apă utilizat pentru necesități primare nu este vărsat în sistemul de canalizare. După o purificare respectivă reziduurile sunt utilizate la udatul tufarilor, copacilor și a straturilor cu flori de pe teritoriul filialei. Ar fi bine să renunțăm definitiv la serviciile costisitoare ale întreprinderii "Apăcanal", dar deocamdată e devreme s-o facem. Trebuie să chibzuim bine în acest sens.

Colectivul depoului de locomotive s-a obișnuit să consume grijuliu și energia electrică. Au trecut timpurile când se recurgea pur

în mână. Situația s-a schimbat după montarea corpurilor de iluminat de tip LED, care asigură iluminatul de calitate, sunt rentabile, au o durată de exploatare foarte lungă și recuperează destul de repede cheltuielile pentru procurarea lor. Acestea se deconectează automat odată cu sosirea zoriilor. În hala de reparații diodele



ratoarelor diesel, frânarea bine calculată etc.). Aceasta permite multor mecanici de locomotivă, printre care V.Murzac, A.Buț, S.Mândrescu, V.Telpis, A.Glușcov, E.Hioara, E.Ostapenco, M.Topal, P.Timofte și alții, să economisească combustibil comparativ cu normativele stabilite;

- coordonarea orarului circulației pentru a reduce timpul staționării locomotivelor la stațiile intermediare în cazul încrucișării trenurilor (astfel motoarele funcționează mai puțin în gol);

- organizarea chibzuită a îngrijirii tehnice și echipării locomotivelor aflate permanent pe sectoarele depărtate. Astfel, grație transportării combustibilului nemijlocit la stația Giurgiulești a dispărut necesitatea deplasării locomotivelor de exploatare aici la Etulia pentru alimentare. Lunar economiile de combustibil consumat pentru deplasările prin Reni constituie circa 3,5 tone.

ÎN IMAGINI:

1. Unul din inițiatorii implementării tehnologiilor rentabile la depou este chiar conducătorul filialei Vladimir Cioban

2. Vasile Kozlov, mecanic de locomotivă, categoria I, reușește să aplice cele mai optime regimuri de exploatare a locomotivelor

3. Garanția randamentului locomotivelor este reparația calitativă a ansamblurilor acestora. Lăcătușul de categoria a VI-a Artur Vasilianov, tehnicianul-măsurător Natalia Hanițki și lăcătușul de categoria a V-a Daniil Zgherea verifică starea rulmenților de alunecare

4. Laboranta depoului Valentina Socolov verifică calitatea motorinei

5. Garnitura marfară de mare tonaj se îndreaptă spre Etulia





■ ÎN COLECTIVELE DE MUNCĂ ALE CFM

Secția SC nr.2: instalațiile SCB și de comunicație funcționează bine

Este imposibil de imaginat cum ar putea funcționa un domeniu strategic atât de mare și complex al economiei naționale a țării, precum este Calea Ferată a Moldovei, fără eforturile calificate și bine coordonate ale picherilor și vagonarilor, mișcărilor și comunicaționiștilor, angajaților din sfera traficului de călători și energeticienilor. Specialiștii acestor servicii ale IS "Calea Ferată din Moldova" asigură securitatea circulației trenurilor, integritatea mărfurilor transportate și confortul pasagerilor, care preferă să călătorească cu acest tip de transport.

Printre subdiviziunile Magistralei Moldovenești, care asigură desfășurarea procesului de trafic, funcționează calitativ și operativ și secția Basarabeasca semnalizare și comunicații nr.2.



filiala a exclus cazurile de rebut în munca de exploatare; numărul rateurilor s-a redus cu 10 (anul trecut au fost 28, în anul curent — 18); s-a majorat semnificativ și calitatea lucrărilor efectuate. În primul semestru specialiștii secției au reparat calitativ și operativ 5 mecanisme de acționare a macazurilor la stația feroviară Giurgiu-lești, au înlocuit 60 motoare electrice: 20 — la stația largara, 21 — la Basarabeasca, 3 — la Etulia, câte 8 — la stațiile Zloti și Giurgiu-lești; au reparat capital 661 metri de cablu semnalizare-blocare: 285 metri — la stația nodului feroviar Basarabeasca, 326 metri — la stația Giurgiu-lești, 55 metri de linii de cablu magistrale.

Grăție reparației capitale calitative specialiștii secției au executat cu succes următoarele luc-

de cablu magistral pe linia curentă Giurgiu-lești—Colibaș în valoare de 9 mii lei; reparația capitală a instalațiilor de comunicație la stația Basarabeasca în sumă de 24 928 lei.

O parte importantă din activitatea secției nr.2 semnalizare și comunicații este legată de comunicații. Angajații responsabili de funcționarea instalațiilor, ce asigură funcționarea fără probleme a tuturor tipurilor de comunicații, merită cea mai mare apreciere. Mândria filialei sunt specialiștii cu experiență I.Caraman și G.Cazacenco, electromecanici superiori ai sectoarelor liniare; S.Fiodorov, electromecanic superior aparate de control și măsură; N.Bazulina, electromecanic superior sala cu aparată; D.Cainareanu, electromecanic superior radio; precum și electromecanicii în comunicații V.Prohorencu, A.Pașa, A.Aculov, A.Omelcenco, telegrafistul superior E.Romanenco, care asigură calitatea înaltă a lucrărilor executate.

Atitudine conștiincioasă, responsabilă și competentă manifestă în îndeplinirea sarcinilor de serviciu astfel de specialiști ai secției Basarabeasca semnalizare și comunicații, precum M.Misail, V.Crivulea, V.Gaidarji, V.Ne-

delco, N.Prohorencu, A.Cerven, A.Aculov, V.Prohorencu, I.Caraman, P.Horozov, N.Ischimji, M.Manciu, G. Cazacenco.

— Pe parcursul unei lungi perioade de activitate în transportul feroviar, — a estimat, printre altele, șeful filialei Stepan Târsănu, — acești angajați s-au dovedit a fi niște specialiști de înaltă calificare în domeniu. Ei îngrijesc calitativ instalațiile SCB și de comunicație, dar și împărtășesc cu dăruire cunoștințele și experiența acumulată tinerilor feroviarilor. Pentru muncă conștiincioasă ei au fost premiați în repetate rânduri cu cadouri de preț, premii bănești, administrația secției și a magistralei le-a adresat cuvinte de recunoștință. Iar M.Misail, mecanic superior SCB al sectorului Căinari—Hagimus, s-a învrednicit de cea mai înaltă distincție profesională — insigna "Feroviar de onoare".

...Părăsind stația nodului feroviar Basarabeasca, garnitura de tren ia calea spre avanpostul de sud al Magistralei Moldovenești — stația Giurgiu-lești. În lumina puternică a farurilor locomotivei ce remorchează trenul, gonind din cale bezna, se întinde mărșăpea Bugeacului. Între timp mecanicul de locomotivă și mecanicul secund, șeful de tren și însoțitorii de vagoane asigură securitatea circulației. Liniștea nocturnă a stepei este doar iluzorie. Or, feroviarilor nu se pot sustrage pentru a admira splendida natură.

Liliana NICHIFOROV

ÎN IMAGINI:

1. Natalia Chiose, electromontor AMC SCB
2. Electromecanicul superior SCB la stația Basarabeasca Valeriu Reșița
3. Valeriu Reșița, electromecanic superior SCB, și electromontorul SCB Ruslan Pașnic
4. Vladimir Caledji, electromecanic superior aparate de măsură și control SCB, acordă ajutor în procesul de lucru electromontorului Ecaterina Băcasov

Colectivul de muncă al filialei, care deja câteva decenii este condus de experimentatul specialist Stepan TÂRSĂNU, face tot ce-i stă în puteri pentru a asigura funcționarea ritmică, continuă a tuturor tipurilor de comunicații. Specialiștii secției sporesc siguranța instalațiilor, repară calitativ dispozitivele SCB și de comunicație, prelungind astfel durata exploatarei acestora.

Lungimea liniilor de cale ferată din subordinea secției Basarabeasca semnalizare și comunicații constituie 435 kilometri; la cele 21 stații feroviare sunt incluse în sistemul semnalizare electrică 356 macazuri; sunt exploatare 60 pasaje de nivel, 8 dintre care — cu pază de barieră. Specialiștii cu experiență din cadrul secției nr.2 semnalizare și comunicații îngrijesc calitativ, operativ și competent 559 km de cablu SCB, 666 km de linii de comunicație prin cablu, 103 km de linii de comunicație aeriene, 135 km de cablu de legătură locală.



Imagini din arhiva filialei

La ora actuală colectivul de aici acordă cea mai mare atenție pregătirii gospodăriei pentru activitatea în condiții de iarnă: efectuează îngrijirea tehnică și reparația instalațiilor SCB și comunicații, precum și a altor mijloace din subordinea secției nr.2 semnalizare și comunicații.

În șase luni ale anului curent

rări: reparația capitală a centralizării electrice la Giurgiu-lești — cea mai sudică stație de cale ferată, în sumă de 186 mii lei; reparația capitală a 661 metri de cablu semnalizare-blocare: 285 metri — la stația pe bază de autogestione Basarabeasca în valoare de 39 mii lei, 326 metri la stația Giurgiu-lești; înlocuirea a 25 metri



OFERTE DE LUCRU

DEPOUL DE LOCOMOTIVE CHIȘINĂU invită urgent la lucru permanent

la sectorul echipare: spălătoare-dereticătoare pentru trenuri diesel; muncitori în băile și odăile de duș ale filialei (activitate în ture); dereticătoare de încăperi ale casei de odihnă a echipajelor de locomotivă (în ture);

în secția reparații: sudor cu electricitate și gaze; lăcătuș-electrician la reparația utilajelor electrice; lăcătuș la reparația materialului rulant; lăcătuș-reparator; zugrav; electromontor; tâmplar; slefuitor;

la sectorul exploatare: mecanici-secunzi de locomotivă; șef de manevre.

TRENUL DE INTERVENȚIE nr.1 AL DEPOULUI DE LOCOMOTIVE CHIȘINĂU angajează urgent la lucru permanent (în ture):

mecanic tractor; macaragiu (macara feroviară); șofer auto; sudor cu electricitate și gaze.

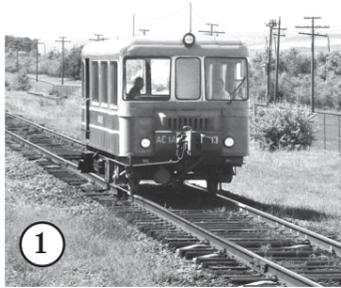
Pentru detalii telefonați: (022) 83-22-29



■ SPECIALIȘTII COMPETENȚI ȘTIU CUM TREBUIE ÎNGRIJITĂ TEHNICA

Autodrezina AS-1A pornește la drum

Secția linii nr. 3 Basarabeasca are în subordinea sa cel mai lung sector de cale ferată la Magistrala Moldovenească, numărând sute de kilometri. Pentru a transporta la districte materiale, instrumente, dar și muncitorii, mijloacele de transport auto pe șine sunt indispensabile.



Grație îngrijirii tehnice și exploatării competente tehnica este mereu în stare bună, pornind în mod regulat la drum din hala spațioasă, aflată la sediul central al filialei. Una din ele este autodrezina AS-1A. Acest model era fabricat încă prin anii '70 ai secolului trecut la uzina de producere a locomotivelor și vagoanelor din Velikie Luki (Federația Rusă).

În pofida "vârstei" înaintate, "bătrânica", precum o numesc cu dragoste picherii, continuă să funcționeze și se datorează aceasta lăcătușilor-reparatori cu experiență, conduși de mecanicul principal Ghenadie Malcoci, care au executat lucrările necesare de renovare.

— Astăzi e greu să găsești piese pentru asemenea mijloace tehnice, — povestește șeful secției linii Victor Podgurskii. — De aceea în procesul de renovare am pus în aplicare soluțiile tehnice proprii. De exemplu, motorul cu ardere internă instalat a fost preluat de la un camion casat. Autodrezina este foarte necesară, ea transportă pe linii și

la stații montatori, podari, muncitori la terasament.

Secția linii încearcă să soluționeze problema roților cu diametrul de 650 mm pentru mijloacele de transport auto pe șine. În procesul de exploatare ele se uzează intens, iar altele noi nu se produc, din păcate.

Filiala dispune de infrastructură destul de bună pentru îngrijirea tehnică a mijloacelor de transport auto pe șine, camioanelor, cărucioarelor defectoscopice, confecționarea instrumentelor necesare picherilor. Operațiunile respective sunt executate în secții specializate, precum și la fierărie.

În timpul reviziei de primăvară, directorul general al IS "Calea Ferată din Moldova", Iurii Topala, a vizitat sediul central al secției linii Basarabeasca. Dânsul n-a ratat ocazia să ia cunoștință de nivelul dotării tehnice. Interesul n-a fost deloc întâmplător. După ce va fi finalizată reconstrucția sectorului de linie Bender—Basarabeasca—Etulia—Giurgiulești și consolidarea liniilor curențe în zonele stațiilor largara, Prut și Cahul, urmează un volum mare de muncă, menit să asigure îngrijirea calitativă a liniilor renovate. Dar nu oricum, ci în baza tehnologiilor moderne. Este in-



vitabilă modificarea structurii organizatorice, crearea unor echipe specializate mari, capabile să demonstreze operativitate și mobilitate. Utilizarea eficientă a tehnicii în atare condiții va avea un rol decisiv.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINI:

1. Drezina AS-1A renovată poate fi numită pe bună dreptate legendă pe roți

2. Mihail Marcu este angajat în secția linii nr. 3 din anul 1985. Douăzeci și șase de ani i-a consacrat muncii grele de fierar

3. Colectivul sectorului defectoscopie al secției linii nr. 3 menține în stare bună utilajul de măsurare din dotare

Imagini: Iurii KOZLOV

Profitând de ocazie, am intrat în încăpere. De la bun început impresionează curățenia și confortul, ce domnesc aici. Felcerii Eudochia Pascaliuc și Nina Roșca tocmai măsurau tensiunea arterială a mecanicului de locomotivă Serghei Lutiș. Cifra de pe ecranul tonometrului era una bună: specialistul poate fi admis să realizeze cursa. Este măsurat de asemenea pulsul, temperatura corpului membrilor echipajelor de locomotivă. Lucrătorii medicali verifică dacă aceștia nu suferă de vreo afecțiune, nu sunt oboșiți, nu au consumat alcool, preparate medicamentoase interzise.

Cerințele vizavi de sănătate sunt sporite. Or, de starea celor ce conduc trenurile depinde securitatea traficului de pasageri și de marfă. Sectorul de tracțiune deservit de către depoul Ocnîța este complicat ca și relief, ceea ce presupune reacții frecvente la cotituri, schimbarea regimului de viteză. În plus, o parte din curse sunt efectuate pe timp de noapte, când oboseala e și mai mare. Orice scădere a vigilenței în atare condiții din cauza stării de sănătate se poate solda cu încălcări serioase, ceea ce este inadmisibil. Principalele date despre parametrii individuali ai stării fiziologice sunt înscrise în fișe speciale, instituite pentru fiecare locomotivă. Abia după examenul medical specialiștii pot să porne-

■ EXAMENUL MEDICAL CONTRIBUIE LA ASIGURAREA CIRCULAȚIEI FĂRĂ PERICOLE

Cerințele sporite față de sănătatea echipajelor de locomotivă sunt întemeiate și necesare

Mecanicul de locomotivă și mecanicul-secund, sosind la locul de muncă și pregătindu-se de cursă, trebuie să recepționeze locomotiva de la echipajul anterior, verificând starea tehnică a principalelor ansambluri, să urmeze o instruire respectivă. Nu poate fi evitat nici examenul medical înainte de cursă. La depoul locomotive de rulaj Ocnîța acesta are loc la postul medical, situat la primul etaj al blocului administrativ-habitual. Locomotivarii pot ajunge aici și cu ochii închiși — atât de obișnuită a devenit vizitarea postului.

ască în cursă, să primească foile de parcurs. O dată la jumătate de an mecanicii de locomotivă și mecanicii-secunzi susțin un examen medical la policlinica nodului feroviar, care are și staționar de zi.

O atenție aparte se acordă mecanicilor de locomotivă și mecanicilor-secunzi cu vârsta de peste 30 de ani. Anume ei constituie acel grup, care riscă cel mai frecvent afecțiuni cardiologice, în particular, hipertensiune. De regulă boala decurge latent, dar în caz de acutizare poate provoca ateroscleroză, ba chiar atac cerebral ori atac de cord.

Conform statisticii căii ferate, comparativ cu alte categorii de feroviar tensiunea arterială ridicată se înregistrează cel mai frecvent la mecanicii de locomotivă. Este o consecință a încordării emoționale combinată cu situa-



țiile de stres, zgomot și vibrație, activitate fizică insuficientă. Tensiunea arterială poate fi ridicată chiar și a doua zi după consumul de alcool în timpul odihnei aca-

să. Iar suprarăcirea sistematică a organismului, bunăoară, poate cauza nu doar afecțiuni respiratorii acute, dar și boli ale mușchilor și oaselor. Vibrația are im-

pact asupra dilatării vaselor sanguine ale membrilor superioare și inferioare. Regimul de muncă în ture afectează ritmurile biologice și potențialul organismului se consumă mult mai repede. Lipsa bucatelor preparate în alimentație influențează negativ starea ficatului, tractului gastro-intestinal, vezicii biliare.

Toate acestea demonstrează încă o dată, cât de important e ca echipajele de locomotivă să aibă o stare de sănătate bună. Doar astfel poate fi garantată securitatea circulației trenurilor.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: felcerițele Eudochia Pascaliuc și Nina Roșca verifică tensiunea arterială a mecanicului de locomotivă Serghei Lutiș

Imagine: Iurii KOZLOV



■ TOATĂ VIAȚA — ÎN TANDEM CU CFM

A îndeplinit porunca tatălui: muncește conștiincios

Întâmplarea a făcut ca exact în ziua reviziei de primăvară la stația feroviară Fălești maestrul-picher al districtului din localitate Victor RUSU să împlinească șazececi de ani.

De atunci s-au mai adăugat câteva luni la această dată jubiliară. Vârsta, la drept vorbind, este una onorabilă. Dar atunci când specialistul începe să povestească despre faptele colectivului, pe care-l conduce, în ochii îi apare un entuziasm tineresc nemaipomenit. Dar parcă poate fi altfel, dacă a dedicat muncii preferate o mare parte din viață.

— Încă tânăr fiind, tata îmi spunea, că orice profesie aș îmbrățișa, trebuie să

muncesc conștiincios, fără a-mi precupeți forțele, — își amintește veteranul, originar din satul Chetrosu Nou, raionul Fălești.

În ipostaza de feroviar Victor Rusu a depășit deja patruzeci de ani. Or, în pofida problemelor, este decis să-și continue activitatea de muncă. I-a urmat exemplul și feciorul Ion, care e montator de linii la districtul de picheri.

Veteranul a absolvit pe timpuri Colegiul feroviar din Nicolaev. O perioadă îndelungată a activat în calitate de maestru-picher superior de sector. Cunoștințele teoretice și experiența practică îmbinate reușit îl ajută cât se poate de bine la îngrij-

rea celor 25 kilometri de linie și a trei stații pe o direcție foarte importantă a magistralei. Colectivul asigură de asemenea un punctaj bun — 80 unități, planul fiind 100. Lipsesc materialele pentru suprastructura liniei, dar picherii, sub conducerea maestrului se străduie să pună în aplicare orice rezervă disponibilă. Multe le reușesc.

În secția liniei Bălți opiniile despre Victor Rusu sunt dintre cele mai bune. Dânsul face parte din acea categorie de specialiști cu experiență, despre care se spune că anii țin cu ei.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: maestrul-picher Victor Rusu

Imagine: Iurii KOZLOV



Împărăție verde... în Casa comunicațiilor

Aparatajul centralei telefonice automate până mai ieri ocupa o întreagă încăpere a Casei comunicațiilor din stația feroviară Ungheni. Astăzi, trecând pragul, în locul panourilor voluminoase cu relee poți vedea o adevărată împărăție verde.

O asemenea metamorfoză a devenit posibilă grație înlocuirii utilajului uzat fizic și moral cu blocuri portative pe bază de microprocesoare. Acestea ocupă foarte puțin loc. Iar ca spațiul eliberat să nu rămână gol, angajații de aici sub conducerea electromecanicului superior Alexandru Zaremba au decis să-l umple cu plante de cameră.

Fiecare a adus de acasă ce-a avut. S-au străduit în special doamnele, care,

după cum se știe, au o slăbiciune aparte pentru flori.

Plantele vii creează un confort aparte. În pauză feroviară se pot relaxa, își pot aduna gândurile, ele fiind o adevărată pasiune.

Este tocmai acea adevărată cultură la locul de muncă, ce presupune crearea condițiilor optime de activitate și odihnă. Frumoasa inițiativă merită a fi urmată și de alte subdiviziuni ale CFM.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: electromecanicul superior Alexandru Zaremba și electromecanicul Dumitru Ghidic demonstrează cu mândrie mica împărăție verde

Imagine: Iurii KOZLOV

■ LUMEA PASIUNILOR NOASTRE



În armonia glasului roților de tren în orice anotimp

— La drept vorbind, anume problema transportului este una din cauzele principale ale deficitului acut de specialiști în colectiv, — își împărtășește părerea Svetlana Datii, fără a lua privirea de pe panoul centralizării electrice din fața sa.

Ordinea, ce domnește în biroul spațios, luminos al impiegatului de mișcare de la stație contrastează cu lipsa de spirit gospodăresc a celor ce nu și-au dat silința să astupe cu pietriș gropile de pe șosea. Aici bucură privirea curățenia, plantele din glastre, panoul cu avize și instrucțiuni de pe perete. Prin geam se vede locomotiva, ce remorchează un șir de vagoane descoperite pe linia auxiliară a zonei de manevre.

— Pregătim un nou lot de vagoane pentru a fi încărcate cu metal laminat la Uzina Metalurgică Moldovenească, — explică Svetlana Datii. — În ultimii câțiva ani munca cu încărcăturile la stația noastră este destul de intensă.

Ea face legătura prin stația de radio portativă cu mecanicul locomotivei, dându-i dispoziția să continue manevrele. Vocea și mișcările îi sunt ferme, dânsa demonstrează o bună cunoaștere a situației, ceea ce confirmă experiența de muncă practică bogată, pe care o posedă. După absolvirea în anul 1977 a Școlii tehnice "Fediko" din Chișinău ea a ocupat locul la panoul de dirijare al acestei stații, care i-a format destinul. De atunci a curs multă apă pe râulețul Ciorna, prins între malurile de beton armat mai jos de edificiul stației și linii, barem — mărețul Nistru. A trăit și bucurii, dar și nereușite pe calea

Deja câțiva ani spre stația nistreană Mateuți nu mai circulă microbuzele de rută din centrul raional Rezina, unde locuiește majoritatea feroviarilor angajați aici. Reparatorii demult au dat uitării șoseaua de acces, ce tranzitează teritoriul fabricii de ciment, de atâta aceasta s-a deteriorat complet. În atare condiții pentru Svetlana DATII și colegii săi nu e deloc ușor să ajungă la locul de muncă.



însușirii profesiei. Dar tână plină de viață, precum era dânsa în acea perioadă, a demonstrat multă insistență. Îndrumătorii au fost cei ce au ajutat-o să devină un bun profesionist, printre acestea fiind și fostul șef al stației Pavel Bondari, despre care păstrează amintiri dintre cele mai plăcute.

Încă pe timpurile când fabrica de ciment din Rezina nu exista nici măcar pe hârtie, stația Mateuți asigura un volum de încărcare destul de bun. De aici erau expediate vagoane cu var și cotileț, extrase în galeriile subterane din preajma tunelului feroviar. La kilometrul 120, lângă podul peste Nistru era organizată încărcarea pie-

trei industriale pentru necesitățile fabricii de zahăr. În perioada anilor 1981-1988 Svetlana Datii s-a aflat în fruntea colectivului de mișcăriști. Pe atunci era în toi construcția fabricii de ciment. La stație șoseaua cantități mari de materiale de construcție, utilaje. Creșteau și capacitățile stației pentru a fi în pas cu viitorul gigant al industriei de producere a cimentului.

Revenirea din funcția de conducere la panoul centralizare electrică a fost condiționată de nașterea celui de-al doilea copil. Îngrijirea lui necesita mai mult timp. Svetlana a procedat în acest caz la fel cum ar fi făcut majoritatea mamelor în locul ei. Astăzi deja și copiii s-au maturizat, și nepoții iată-iată vor părăsi cuibul părintesc.

Trec anii, însă nu dispăre atașamentul față de profesia aleasă odată pentru toată viața. În calitate de specialist Svetlana Datii este un exemplu în activitatea de muncă, dar și îndrumătoare pentru tinerii feroviar. Grație ajutorului ei au însușit profesia de impiegat de mișcare Nina Roșca, care e și lider sindicalist, Doina Cucer, fostă angajată a biroului marfă.

Iată ce om muncește la stația Mateuți. Să-i dorim, deci, Svetlanei Datii, dar și celorlalți angajați ai colectivului condus de șeful stației Mihail Raico, noi succese în muncă.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: impiegatul de mișcare Svetlana Datii

Imagine: Iurii KOZLOV



Concursul de Fotografie Aline Bastin

Comunitatea Căilor Ferate și a Companiilor de Infrastructură din Europa (CER) lansează ediția a treia a "Concursului de Fotografie Aline Bastin".

Trenurile leagă locurile, dar și oamenii: ca atare, acestea au fost întotdeauna un subiect fascinant și inspirat pentru artiști. Obiectivul acestui concurs este de a stimula creativitatea pasagerilor feroviari și de a răspândi o imagine umană și pozitivă a căilor ferate în Europa.

Douăsprezece dintre cele mai bune fotografii vor primi câte un premiu de 200 de euro și vor fi afișate la CER/UNIFE European Railway Award la data de 20 februarie 2019 la Bruxelles.

TEMA CONCURSULUI DIN ACEST AN ESTE:

"CĂILE FERATE – COLOANA VERTEBRALĂ A MOBILITĂȚII EUROPENE"

Concursul este deschis nu numai membrilor CER, ci tuturor rezidenților celor 28 de state-membre ale Uniunii Europene, Albaniei, Bosniei-Herțegovina, Georgiei, Macedoniei, Republicii Moldova, Muntenegrului, Norvegiei, Serbiei, Elveției, Turciei și Ucrainei. Numai fotografiile realizate în aceste țări pot fi trimise.

Fotografiile cu rezoluție înaltă (de preferință într-un format orizontal) ar trebui depuse în format electronic înainte de data de **30 noiembrie 2018**.

Mai multe informații: <http://www.cer.be/aline-bastin-photography-contest-rules>

* **Aline Bastin a activat în CER în cadrul Departamentului de comunicare. Aline, cunoscută pentru energia ei pozitivă și pentru viziunea asupra lumii, a fost foarte apreciată și iubită ca un coleg și prieten. Aline Bastin a decedat în evenimentele tragice care au avut loc la Bruxelles pe data de 22 martie 2016.**



Toamna – feerie aurie



Studiu fotografic: Vlad PAVLOV



FELICITĂRI!

Administrația IS "Calea Ferată din Moldova" felicită colectivul Direcției juridice a IS "CFM" cu ocazia sărbătorii profesionale – Ziua juristului.

– Cele mai calde și cordiale urări de fericire, nesecată energie, noi reușite profesionale în activitatea nobile de slujire Legii!

* * *

Comitetul sindical și colectivul stației Ungheni felicită colegii cu prilejul minunatelor JUBILEE: 50 de ani – dispecerii de manevre **Alexei VIFOR** și **Serghei MORGOCI**, impiegatul de miscare de la stația Stolniceni **Olga NAZARCO**; 60 de ani – șeful biroului predare **Victor CIAGLEI**.

– Le dorim multstimăților omagiați sănătate, bucurie și optimism!

* * *

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică adresează felicitări de ziua nasterii lui **Iurie MOLCIANOV**, șofer la sectorul energetic Chișinău; **Ion CULIUC**, electromontor la sectorul energetic Ben-

der; **Ghenadie VĂSINSKI**, electromontor la sectorul energetic Ungheni; **Tatiana LISOVSKI**, electromontor la sectorul energetic Chișinău.

*Viață lungă, spor în toate,
Mult noroc și sănătate,
Bani și tot ce vă doriți,
La mulți, mulți ani fericiți!*

* * *

Colectivul, administrația și comitetul sindical din cadrul secției Basarabeasca alimentare cu energie electrică îl felicită pe șeful filialei **Nicolae NICOLAEV** cu ocazia celor 55 de ani din ziua nașterii.

*Ați mai urcat o treaptă din a vieții scară.
Noi vă dorim din suflet a suta primăvară,
Iar când va veți uita-napoi pe treptele urcate*

*Să fie viața împlinită și faptele curate.
Tot ce-i în jur și e frumos
Păstrați în amintire,
Iar noi din suflet vă dorim:
Mulți ani, noroc și fericire!*



Specialistul are în grija sa o parte semnificativă a sectorului de nord al magistralei. De aceea zi de zi pornește din orașul Bălți, unde locuiește, spre stațiile, angajații cărora efectuează operațiuni ce țin de traficul de marfă. După cum recunoaște dânsul, cel mai complicat e să se deplaseze la Lipcani, Brătușeni și Mateuți, unde nu circulă trenuri de pasageri sau locale. În atare cazuri profită de ocaziile când în acele direcții se deplasează motriza nodului feroviar sau locomotiva de manevre.

De astă dată l-am întâlnit pe Victor Ursachi la biroul marfă al stației Lipcani. Împreună cu casierul de marfă superior Zinaida Morozov verificau cifrele veniturilor obținute în ultima lună de la încărcarea pietrișului. E vorba de un episod din activitatea cotidiană.

Dar lista obligațiilor de serviciu ale revizorului comercial este lungă. Ea include verificarea furnizorilor și destinatarilor încărcăturilor la capitolul asigurarea integrității și respectarea regulilor de securitate în procesul traficului. Nu pot fi trecute cu vederea nici chestiunile ce țin de disciplina tehnologică și financiară, respectarea condițiilor tehnice de încărcare-descărcare și fixare a diferitor tipuri de încărc-

Prioritare sunt interesele stației

În activitatea cotidiană revizorul comercial **Victor URSACHI** mizează pe o deprindere a sa, formată de-a lungul anilor: să verifice migăloș activitatea stației la capitolul asigurarea integrității mărfurilor transportate și sporirea veniturilor. În acest domeniu nimic nu e lipsit de importanță.



Ambii sunt buni profesioniști în domeniu – revizorul comercial **Victor Ursachi** și casierul superior de marfă de la stația Lipcani **Zinaida Morozov**

Imagine de autor

cățuri, de instruire etc. O lacună depistată este urmată imediat de acțiuni urgente pentru înlăturarea ei. Altfel nu poate fi. Ba mai mult: în calitate de revizor comercial V. Ursachi cunoaște în detalii domeniul și încearcă să înțeleagă, în primul rând, cauza rebutului admis, pentru a minimaliza riscul repetării în viitor.

În atare caz mult mai important decât pedeapsa administrativă este a atenționa persoana vinovată asupra greșelii comise, a-i explica într-o manieră accesibilă, dacă încălcările nu au devenit sistematice, firește. De aici și necesitatea de a-și perfecționa cu migală propriile cunoștințe, a le îmbogăți atât în aspect tehnic, comercial, cât și juridic.

În acest sens îi este de mare folos experiența acumulată pe parcursul anilor de activitate în domeniul transportului feroviar. Victor Ursachi și-a început cariera în domeniul feroviar la stația nodului feroviar Bălți-Slobozia, angajându-se acolo în anul 1983.

Peste zece ani i s-a propus postul de revizor comercial al sectorului. În această funcție continuă și astăzi să servească cu credință interesele Magistralei Moldovenești.

Lurii KOZLOV