

# FEROVIARII MOLDOVEI



nr.22 (5986) 11 octombrie 2019

Ziarul apare  
din 1 mai 1941
[www.cfm.md](http://www.cfm.md) | [www.instagram.com/calea\\_ferata\\_md](https://www.instagram.com/calea_ferata_md) | [www.facebook.com/Calea-Ferata-din-Moldova](https://www.facebook.com/Calea-Ferata-din-Moldova)

## RUBRICĂ OFICIALĂ

DESEMNAȚII  
ÎN FUNCȚII

Printr-un ordin al Agenției Proprietății Publice a Guvernului Republicii Moldova și deciziei Consiliului de administrație, **Ivan DRAGNI**, Prim-Vicedirector general pentru planificare strategică al IS «Calea Ferată din Moldova», este desemnat în funcția de Administrator interimar (Director general interimar) al întreprinderii, începând cu data de 1 octombrie 2019, până la desemnarea prin concurs a Directorului general al CFM.

\* \* \*

Printr-un ordin al directorului general interimar al CFM au fost desemnați în funcții:

**Iurie RIJA** — consilier al directorului general al CFM, responsabil de probleme generale;

**Artur BULAT** — șef al serviciului audit intern;

**Alexandru SECRIERU** — șef al serviciului juridic;

**Vladimir CIOBAN** — șef al serviciului gospodăria locomotive.

## PULSUL MAGISTRALIEI MOLDOVENEȘTI

## Succesul comun se datorează fiecărui mișcărist

În pofida crizei economico-financiare de durată la CFM din cauza reducerii volumului de trafic, mai multe colective ale stațiilor feroviare îndeplinesc și depășesc planurile cantitative și calitative stabilite. De la începutul anului volumul de încărcare a mărfurilor a constituit în total 14 701 vagoane, 920,8 mii tone, depășind cu 17,6 la sută indicatorii perioadei analogice a anului trecut. În anul curent s-a majorat și volumul descărcării vagoanelor cu 3890 unități sau cu 21,5 la sută comparativ cu aceeași perioadă a anului trecut.

După cum demonstrează analiza activității de muncă a subdiviziunilor serviciului mișcare pe parcursul a 9 luni ale anului 2019, stația Chișinău, condusă de Ion Paladi, a înregistrat rezultate bune la organizarea încărcării și descărcării vagoanelor.

Astfel, planul de încărcare a vagoanelor a fost îndeplinit în proporție de 141,6 procente, cel de descărcare — 110,5 pro-



st. Bălți-Slobozia

cente, fiind descărcate 2966 vagoane în loc de 2683. Stația Chișinău a obținut rezultate frumoase și la economisirea energiei electrice, înscriindu-și la activ 16,4 mii kvt/ore economisiți.

A depășit considerabil unul din cei mai importanți indicatori ai activității de muncă — planul de încărcare, stația Vălcineț — șef al stației V.Zabavnaia.

Au fost încărcate 753 vagoane sau 52,1 mii tone, exprimat în procente — 103,5.

Vreau să remarc munca bine coordonată a colectivului stației Brătușeni — șef



st. Alexandreni

M.Iachim, care îndeplinește lună de lună planurile. Pe parcursul celor 9 luni de la începutul anului aici au fost încărcate 154,5 mii tone de mărfuri, iar planul la descărcare a fost realizat în proporție de 129,1 procente.

Cu rezultate îmbucurătoare au încheiat perioada analizată și mișcăristii stației Răuțel — șef A.Burlacu. Planul fiind 1101 vagoane, au fost descărcate 1444 unități, adică 131,2 procente, și descărcate 27,6 mii tone. Stația Ghidighici a îndeplinit planul de încărcare — 263 vagoane, 9924 tone.

Au realizat indicatorii de plan la descărcarea vagoanelor colectivele stațiilor Ocnița, Donușeni, Drochia, Rogojeni, Ghindești, Alexandreni, Mateuți, Bălți-Slobozia, Fălești, Strășeni, Revaca, Socoleni, Cimișlia, Comrat.

Vreau să menționez de asemenea, că toate cele 7 stații pe bază de autogestiu- ne au reușit să economisească energie electrică. Limita stabilită fiind 680,9 mii kvt/ore, consumul real de curent a con-



st. Ocnița

stituit 585,4 mii kvt/ore, iar economiile — 95,4 mii kvt/ore.

Angajații domeniului mișcare caută permanent rezerve pentru reducerea consumurilor de exploatare, creșterea veniturilor, utilizarea eficientă a mijloacelor tehnice și îndeplinirea volumurilor de trafic planificate.

**Zinaida DIMOVA,**  
inginer-coordonator al serviciului  
mișcare al IS «Calea Ferată  
din Moldova»

Imagini: Iurii KOZLOV



st. Vălcineț

## Irina KRAEVSKAIA

**Situația economico-financiară destul de complicată a CFM impune fiecărui colectiv necesitatea optimizării proceselor de producție, diminuării cheltuielilor, îndeplinirii volumului de muncă stabilit.**

**Cum sunt soluționate aceste probleme la remiza vagoane Bălți? Ar fi util să cunoască răspunsul la această întrebare nu doar colegii-vagonari de la alte remize, ci toți feroviarii CFM.**

Problemele privind aprovizionarea tehnico-materială a procesului de reparații sunt depășite aici grație conducerii competente a echipei în frunte cu șeful remizei Valeriu GĂLCĂ, care în situația economică dificilă mizează pe profesionalismul și responsabilitatea specialiștilor filialei. Toate acestea dau rezultate pozitive. Valeriu Gălcă, inovator de felul lui, "molipsește" colectivul cu energia sa nesecată și încrederea în succes. În opinia sa, doar un conducător mediocru poate da vina pe greutăți. Și nu sunt vorbe goale. O confirmă rezultatele activității lunare de producție a remizei vagoane nr.3. După cum reiterează conducătorul, reputația bună a remizei se datorează colectivului. Acolo

## EXPERIENȚĂ INTERESANTĂ ȘI UTILĂ

## Vagonarii fac minuni

Cum le reușește?



Imagine: Iurii KOZLOV

unde este respectată cu strictețe tehnologia muncii, unde există ordine și disciplină, nu se va admite încălcarea securității circulației și procesul de reparație va fi organizat competent și rezultativ.

Deși statistica nu suportă interpretări, în cazul remizei vagoane Bălți ea chiar e cât se poate de grăitoare. În cele 9 luni ale anului 2019 aici au fost supuse reparațiilor de remiză 314 vagoane. Printre ele — vagoane acoperite, descoperite, platforme, cisterne. 167 vagoane acoperite, descoperite, platforme și cisterne au suportat reparații capitale. La reviziile tehnice, posturile transbordare, reviziile comerciale și la postul de pregătire a vagoanelor de la stația Mateuți au fost reparate curent 3893 vagoane.

Planul de expediere a vagoanelor de marfă și de pasageri pe sectorul din subordine, inclusiv și a celor din traficul interstatal la joncțiunile cu Ucraina (2), România (2), Mateuți (1): numărul vagoanelor de pasageri este de 22 397, al vagoanelor de marfă — 89,6 mii, ceea ce depășește indicatorii anului trecut. Au fost reparate capital 45 containere. 177 containere au fost supuse reparațiilor curente. Apropo, acest tip de reparație a materialului rulant este executat la CFM de co-

Continuare in pag.2



**SECURITATEA  
CIRCULAȚIEI –  
LEGEA PRIMORDIALĂ  
A TRANSPORTULUI**

**■ OBIECTIV EXTREM DE IMPORTANT – OBLIGATORIU DE REALIZAT**

# Nivelul responsabilității la transportarea mărfurilor și pasagerilor e foarte înalt

**Asigurarea unui nivel înalt al securității circulației în transportul feroviar este una din sarcinile primordiale ale ÎS “Calea Ferată din Moldova”, care îndeplinește o parte semnificativă a traficului de marfă și călători în republică. De aceea procesul continuu de transport pe calea ferată are o mare importanță pentru economia țării noastre și constituie o sarcină deosebit de importantă.**

Fiecare zi apropie tot mai mult definitivarea programului amplu al CFM de pregătire a infrastructurii pentru activitatea în perioada de iarnă. N-au reușit bine feroviarii să-și tragă sufletul după perioada încordată a traficului estival de marfă și călători, că deja sunt în toi pregătirile de iarnă. Toate acțiunile aprobate de administrația CFM se referă în linii generale la consolidarea securității circulației în transportul feroviar. Ele prezintă un complex de acțiuni tehnico-organizatorice, menite să diminueze posibilitatea apariției unor pericole pentru viața și sănătatea pasagerilor, pentru integritatea încărcăturilor transportate, a edificiilor de infrastructură și a materialului rulant, pentru securitatea ecologică a mediului ambiant.

**Care e situația privind asigurarea securității circulației la CFM în pragul perioadei de toamnă-iarnă?**

**Răspunsul la această întrebare a redacției îl oferă Victor SOFIISKII, șef al serviciului de siguranță a circulației și lichidare avarie:**

— Pe parcursul lunii august a.c. s-au produs 10 incidente de transport comparativ cu 17 în perioada similară a anului trecut. “Lider” la acest capitol este serviciul tracțiune. Administrațiile serviciului și depourilor de locomotive trebuie să întreprindă acțiuni pentru prevenirea cazurilor de încălcare a normelor și regulilor securității circulației. Printre sarcinile de bază se numără respectarea parcursului între reparații și îmbunătățirea calității reparației materialului rulant de tracțiune. În activitatea cotidiană trebuie să se acorde atenție deosebită securității antiincendiară a materialului rulant de tracțiune, utilizării competente a pieselor de schimb și detaliilor, respectării stricte a disciplinei tehnologice.

Securitatea circulației este un domeniu foarte sensibil. Ea necesită control și profilaxie perma-

nență. Fiecare persoană, care decide să muncească la Calea Ferată a Moldovei, trebuie să conștientizeze înalta responsabilitate, pe care și-o asumă. Circulația pe calea ferată nu conține nici pentru o clipă, în procesul tehnologic sunt antrenate mii de feroviar. Firește, nu greșește doar cel ce nu face nimic. Or, greșelile comise în transpor-

tori. Nu e vorba doar de siguranța materialului rulant, starea dispozitivelor de diagnosticare și control, ci și de gradul de pregătire profesională a personalului, ce are grijă de aceste dispozitive și de organizarea circulației trenurilor.

Securitatea circulației în transportul feroviar depinde la modul cel mai direct de așa-numitul

cel mai experimentat, care muncesc de ani buni. Primii greșesc din cauza volumului mic de cunoștințe și experiență, iar al doilea — de prea multă încredere, mândrie de sine, neatenție, ignorare a instrucțiunilor și altor reguli.

Doar la o analiză minuțioasă se constată în general două cauze ale incidentelor: locomotivele

de locomotivă. Vreau să subliniez: acolo unde este bine organizată munca, iar pe conducători îi interesează rezultatul final, ei vor găsi întotdeauna căi și mijloace pentru a spori securitatea circulației, fără a da vina pe tehnica învechită. Cel mai important este a respecta disciplina, a îndeplini regulile de exploatare tehnică și toate instrucțiunile.

Factorul uman se resimte nu doar la serviciul tracțiune, ci și în alte domenii ale Căii Ferate din Moldova.

În luna august serviciul mișcare, bunăoară, n-a admis incidente de transport, dar s-au înregistrat numeroase cazuri de atitudine neglijentă și indiferență față de respectarea regulilor și normelor. Ba impiegatul de mișcare a indicat data greșită pentru dispoziția dispecerului de tren, ba un alt impiegat de mișcare n-a confirmat prin semnătură la predarea turei prezenta și starea saboților de frână, în al treilea caz impiegatul de mișcare a notat în registrul circulației trenurilor ora greșită a sosirii trenului la stația vecină etc.

La calea ferată omul continuă să fie veriga slabă în sistemul de transport. Doar prin eforturi comune poate fi consolidată securitatea în transportul feroviar, utilizând în acest scop diverse acțiuni și conștientizând întreaga responsabilitate pentru realizarea obiectivelor trasate de administrația căii ferate.

**Irina KRAEVSKAIA**

Imagine: Iurii KOZLOV



nel feroviar pot avea consecințe serioase. Gradul de responsabilitate în procesul de transportare a mărfurilor și pasagerilor este foarte înalt și toți trebuie să țină minte aceasta.

Victor Sofiiskii a mai subliniat: — Asigurarea securității circulației trenurilor are un caracter complex și depinde de mulți fac-

tor uman, din cauza căruia se produc 80 la sută și mai mult din incidentele de transport. Care sunt principalele motive ale încălcărilor comise? Statistica demonstrează o tendință caracteristică interesantă: de cele mai multe ori comit încălcări nu doar mecanicii de locomotivă și mecanicii-secunzi începători, ci și colegii lor

defectate și greșelile comise de echipajele de locomotivă. Locomotivele sunt pregătite pentru cursă de lăcătuși și alți specialiști ai depourilor de locomotive. De aceea succesul comun, reducerea numărului încălcărilor securității circulației depinde de responsabilitatea ambelor părți — și a reparatorilor, și a echipajelor

## ► Continuare din pag. 1

lectivul remizei vagoane nr.3. Un alt indicator imbucurător este transbordarea vagoanelor de marfă la postul transbordare Ungheni în 9 luni curent: 2163 unități, ceea ce constituie 141,4 procente; vagoane de pasageri — 2895.

Menținerea unor poziții de producție progresiste în condițiile actuale la remiza vagoane Bălți nu e o sarcină ușoară, dar posibil de realizat. La remiză există un sistem bine organizat de muncă cu personalul, la care se adaugă dirijarea competentă a acestuia. Șeful remizei are subalterni de încredere, responsabili, pe care se poate baza în orice situație. În timpul discuției dânsul i-a menționat pe inginerul-șef Vadim Albeniteanu, șeful-adjunct responsabil de reparație al remizei Vitalie Vetriniuc, șeful reviziei tehnice Bălți Nicolae Mihalenco, șeful reviziei tehnice Berești Valeriu Moraru, șeful reviziei tehnice Ocnita Alexandru Televco, maistrul postului transbordare Mateuți Nicolae Cebotari și pe șeful postului

transbordare Ungheni Veaceslav Cornei. Ei împreună cu colectivul remizei formează o echipă unită de tovarăși de idei, pentru care problemele constituie o bună provocare de a-și demonstra măiestria, ingeniozitatea și conștiinciozitatea. Or, deficitul de materiale noi mereu se resimte. De atâtă sunt utilizate cu succes materialele, piesele de schimb, metalul la mâna a doua de pe urma desmembrării vagoanelor vechi. Nu în zadar se spune: cel ce cută, găsește.

Remiza are de îndeplinit și un astfel de indicator, precum volumul suplimentar al lucrărilor executate. Iată ce și-au înscris la activ suplimentar vagonarii de la nord la acest capitol: 2 vagoane supuse reparației de remiză, 15 vagoane au fost puse în funcțiune la SRT Ocnita, conform contractului nr.63002547, 7 vagoane reparate în urma unor defecte, 13 vagoane de tip 918 pregătite pentru desmembrare la RV-2, 59 osii montate de ecartament îngust reparate pentru postul transbordare Ungheni, 83

osii montate pentru subdiviziunile de exploatare, mașina VPO-3000 și alt material rulant reparat pentru SML-294, 80 osii montate și 65 autocuple reparate pentru remiza vagoane nr.1, 4 osii montate pentru depoul de locomotive nr.4 și numeroase alte lucrări pentru picherii bălteni. În condițiile dirijării competente a procesului de producție, colectivul calificat al remizei vagoane Bălți își îndeplinește cu succes obiectivele, ba mai ajută și colegilor de la alte filiale ale CFM.

Toate acestea sunt realizate cu un număr redus de angajați. Aici sunt vacante 52 posturi de muncă, în special lăcătuși și revizori vagoane. Cauza deficitului de cadre este aceeași ca și pretutindeni la CFM: salariile mici și munca grea.

Scopul colectivului remizei nu este îndeplinirea indicatorilor cantitativi. Atenția principală se acordă calității reparației, securității circulației trenurilor, integrității mărfurilor transportate și vieții pasagerilor pe întreg teritoriul CSI și al României.

În prezent vagonarii se pregătesc intens de iarnă.

— Printre acțiunile de bază se numără pregătirea încăperilor către perioada de încălzire, verificarea detaliată a întregului sistem termic al centralei de la STV Ungheni, — a relatat Valeriu Gălcă. — Încercăm în prezent să organizăm procesul de încălzire a apei pentru necesități tehnologice cu ajutorul energiei electrice în locul aburului, care e foarte costisitor.

\* \* \*

...Remiza vagoane Bălți a fost menționată prima dată în anul 1904, când au sosit acolo două vagoane pentru a fi reparate. Nimeni nu știe cum a decurs procesul reparației lor. De aceea remiza vagoane Bălți își numără anii de existență din 1928, pentru că anume atunci s-a construit prima clădire a filialei, în care imediat a și început munca. Astăzi acolo este amplasată secția de prelucrare a lemnului din cadrul remizei.

În anul 2018 remiza a marcat jubileul de 90 de ani. În acest

răstimp ea s-a transformat dintr-un sector de producție simplu într-o întreprindere modernă, care astăzi poate îndeplini cele mai îndrăznețe și complicate sarcini. Într-un cuvânt, a fost susținut cu demnitate examenul serios al maturității, meritul fiind al tuturor generațiilor de vagonari: și al celor ce au muncit aici în perioada grea a anilor ‘30-’40 ai secolului trecut, și al celor care în ultimele decenii au participat la modernizarea procesului de producție, și al celor ce continuă astăzi tradițiile glorioase ale remizei. Colectivul este mândru de remiza sa, iar continuitatea generațiilor este considerată aici una din principalele realizări.

În prezent la remiză muncesc copiii și nepoții celor ce au pus pe picioare procesul de producție și au contribuit la stabilizarea lui. Deja și acestora le iau locul copiii și nepoții. Am vrea să credem, că continuitatea generațiilor nu se va rupe niciodată, ba din contra — va persista și se va consolida.



# 50 de ani

Secția Bălți semnalizare și comunicații

## 1969–2019

Istoria continuă...

■ SECȚIA BĂLȚI SEMNALIZARE ȘI COMUNICAȚII LA 50 DE ANI

# Muncesc să facă trenurile mai rapide

**În aceste zile de octombrie angajații secției Bălți semnalizare și comunicații marchează jubileul de 50 de ani al filialei. Specialiștii își amintesc trecutul, istoria filialei, veteranii, ce merită tot respectul.**

**D**ata creării secției este considerată 1 octombrie 1969. Atunci, drept urmare a dispoziției șefului fostei Căi ferate Odesa—Chișinău, a fost creat sectorul de producție sub conducerea inginerului superior Gucovskii, care în iunie 1963 a cedat postul lui Ivan Malișev. Sectorul nu era prea mare: de la Bălți până la Slobodka, Buciumeni, Ocnîța și Vălcineț. Dispozitivele și instalațiile erau dintre cele mai primitive. Era exploatat sistemul semiautomat de blocare GTSS cu lumini defecte ale semafoarelor de ieșire și de prevenire. În calitate de semnale de

V.Carpisîn, V.Balaniuc, V.Malișev. Mulți dintre ei erau deja atunci reprezentanți ai unor dinastii de comunicaționiști.

La etapa de creare a secției pe întreg sectorul din subordine exista centralizare electrică doar la stația Naslavcea. În acea perioadă în secție activau șoferul B.Cuzeac, inginerul de tură V. Grituni, inginerul superior AMC SCB V.Harahas, electromecanicul superior AMC comunicații V. Curbatov, electromecanicul superior M.Cazbecov. În sălile cu aparatul de la Bălți și Ocnîța munceau electromecanicii superiori S.Dubovicova, S.Coroliuc, electromecanicul superior PO-

montare a sistemului autoblocare. La lucrările de renovare a instalațiilor de pe sector au participat V.Malișev, în acea perioadă deja șef al secției, inginerul-sef V.Vieru, șeful-adjunct pentru SCB V.Rusnac, I.Bariliuc în calitate de electromecanic superior al sectorului SCB, și mulți alți specialiști.

După separarea Magistralei Moldovenești de Ministerul căilor de comunicații al fostei URSS a urmat circa un deceniu de stagnare, până în momentul când șef al Căii Ferate din Moldova a devenit Miron Gagauz. Dânsul a pus pe roate munca pe toate direcțiile. La stațiile Drochia, Florești, Lipcani și Râbnîța specialiștii secției au implementat centralizarea electrică.

În anul 2007 au fost montate linii de comunicație cu fibră optică pe sectorul Bălți—Ocnîța (96 km), iar în anul 2013 — pe sectorul Ocnîța—Vălcineț (34 km). Grație cablului cu fibră optică secția a fost prima la Calea Ferată a Moldovei, care a început valorificarea unor tipuri principale noi de comunicație și tehnologii informaționale. În ultimii ani au fost implementate instalații performante de comunicație la nodurile feroviare Bălți-Slobozia și Ocnîța, care au permis înlocuirea sistemelor de coordonate ale centralelor telefonice automate cu dispozitive digitale. Aici au fost amenajate locuri de muncă automatizate pentru telefoniste și telegrafiste. Locul comutatoarelor vechi de tip M-60 l-au luat dispozitivele digitale RMTS. Aparatul digital, care funcționează în baza liniilor de comunicație cu fibră optică, există nu doar la stațiile nodurilor feroviare, ci și la cele liniare: Drochia, Dondușeni, Rediul Mare. Pe unele sectoare au apărut sisteme digitale de transmisie UT-1.

A fost reconstruită integral baza de producție de la Ocnîța



și Lipcani. Eforturile de muncă ale specialiștilor cu experiență, calificați, care activează pe diverse sectoare, sunt mereu remarcate. În diferite perioade angajații secției au fost decorați cu distincții de stat și de muncă: insigne "Feroviar de onoare", medalia "Pentru vitejie în muncă" și "Meritul muncii".

Nu e deloc întâmplătoare zicala, că toate drumurile duc spre oameni. Și astăzi, peste jumătate de secol de la fondare, în secția Bălți semnalizare și comunicații muncește un colectiv unit, consolidat. Toți angajații își iubesc cu adevărat profesia. La orice oră, în orice condiții climatice ei au grijă să funcționeze bine instalațiile, să înlăture defectele. Nu oricine ar face față unei asemenea responsabilități. Iar ei reușesc. Administrația Căii Ferate a Moldovei poate încredința colectivului cele mai dificile sarcini, fiind sigură, că bălțenii vor face față.

Colectivul de aici este mândru de tradițiile de muncă și nivelul înalt al măiestriei specialiștilor, care sunt solicitați la toată magistrala. Or, cea mai mare realizare pentru ei este funcționarea sigură a dispozitivelor din subordine și asigurarea securității circulației trenurilor.

Generația tânără de comunicaționiști poartă un respect deosebit veteranilor secției. Tinerii de aici au norocul să poată învăța și să preia măiestria de la specialiștii cu experiență bogată. Cu ocazia gloriosului jubileu conducerea secției omagiază munca celor ce și-au legat întreaga viață de transportul feroviar.

**Mai bine de 40 de ani activează în secție** inginerul-sef V.Malișev, inginerul superior V.Abdulca, electromecanicii superiori V.Linic, V.Dernovoi, V.Culcicovski, V.Melnic, L.Chiticiuc, electromecanicii I.Gărtopan, V.Drelea, V.Scripnic, L.Crivoi, S.Bondrovski, V.Svirid, E.Matiuha, T.Balaniuc, G.Ungureanu, telegrafistul superior L.Cebotari, telefonistele G.Graciova și A.Golovcenco, contabilul T.Țuțui.

**O experiență de muncă de peste 35 de ani în secție posedă** electromecanicii superiori I.Ganzic și I.Zaharova, dispecerul M.Reșetnic, electromecanicii V.Rotari, S.Lupu, P.Rață, A.Sicorski, Ia. Moscaliuc, N.Chiticiuc, Iu.Nadejin, S.Bjeski, M.Frunza, telegrafista T.Harlamova, telefonistele N.Burlaca și N.Boiarințeva etc.

Cu ocazia acestui minunat jubileu administrația secției Bălți semnalizare și comunicații își aminteste cu recunoștință de veteranii filialei, care se află în prezent la odihna binemeritată: V.Rusciac, T.Rusciac, V.Ojegov, L.Ojegova, A.Truhacioc, M.Dolghii, M.Liutâi, N.Eni, B.Cuzeac, P.Gorpeniuc, N.Nichitina, L.Gonciorovskaia, V.Prudius, V.Reabova, R.Gauceac, T.Tarasiuc, G.Tcaci, E.Fedoraș, T.Osokina, A.Bobricov, A.Luganov, V.Zahilneac, N.Moscaliuc, N.Guțul, N.Nichitina, C.Luganova, V.Costriciuc și alții.

As dori foarte mult să pot menționa, de rând cu veteranii secției, și numele unor comunicaționiști tineri, a căror biografie de muncă la Calea Ferată a Moldovei abia începe. Dar va trebui să mai aștept. Până munca în transportul feroviar va deveni iarăși prestigioasă și remunerată pe măsură, iar tineretul va dori să se angajeze la CFM.

Irina KRAEVSKAIA

Imagini din arhiva redacției ziarului "FM"



intrare se utilizau semafoare cu două brațe, având capetele perforante. În calitate de dispozitive de verificare a pregătirii corecte a traseelor la stațiile liniare erau utilizate aparatele sistemului inginerului Natalevici.

Cât privește stația nodului feroviar Bălți-Slobozia, dispozitivele de verificare a pregătirii traseelor au lipsit acolo până în luna decembrie a anului 1972. În locul lor exista un panou, pe care erau bătute cuie, iar pe acestea se agățau cheile zăvoarelor Melentiev ale macazurilor stației. Pe unele tronsoane exista sistem de bastoane electrice pentru circulația trenurilor.

Crearea secției semnalizare și comunicații a impulsat dezvoltarea în continuare a bazei tehnico-materiale. Primul șef al filialei a fost desemnat Mihail Crivoi, șef-adjunct — Afanasie Suprun, contabil-sef — Nadejda Guscina, inginer superior — Ivan Malișev. Activau și alți specialiști: electromecanicii superiori N.Peskov, P.Lapcovski, A.Stucanov, electromecanicii sectorului Ungheni N.Polevoi, G.Comendant; ai sectorului Ocnîța — cavalerul ordenului Drapelul Roșu de Muncă M.Ivasico; N.Vataga, D.Bariliuc; ai sectorului Slobodka — N.Hvorostovskii, N.Stefaniko, V.Bucatelo și alții. Ulterior li s-a alăturat grupul de absolvenți ai Colegiului electromecanic de transport feroviar din Kiev, promoția anului de studii 1969-1970, din care făceau parte, printre alții, N.Popov, I.Bariliuc,

NAB V.Protasov, telegrafistii superiori A.Graciova și T.Rusciac.

Luna decembrie a anului 1972 a fost una de cotitură, fiind lansat un sistem amplu de centralizare electrică a 84 semnale și macazuri. În același an au apărut posturi CE la stațiile Cobâlnea, Cobasna, Timcovo, iar în anul următor — la stația Hârbova. Până în anul 1990 practic la toate stațiile de pe sector dirijarea manuală a macazurilor a fost înlocuită cu CE.

În anul 1989 pe direcția Ungheni au demarat lucrările de





■ GRIJI COTIDIENE ALE MAGISTRALEI MOLDOVENEȘTI

## Specialiștii secției linii nr.2 asigură starea bună a liniilor

În preajma reviziei de toamnă a CFM, care constituie un examen serios la profesionalism în activitatea cotidiană a feroviarilor, specialiștii tuturor filialelor Magistralei Moldovenești pregătesc gospodăriile pentru activitatea în perioada de iarnă. Nu face excepție nici secția linii Bender, condusă de Valeriu LOMOV.

Specialiștii secției linii nr.2 îndeplinesc operativ și calitativ toate lucrările necesare pentru îngrijirea curentă și exploatarea liniilor de cale ferată, reparația infrastructurii liniilor, depun toate eforturile pentru asigurarea securității circulației trenurilor pe sectorul din subordinea filialei.

Picherii de la Bender au în grija lor o gospodărie mare: 169,7 km de traseu principal, 85,4 km linii de stație și de acces, 31 bariere de nivel, 93 poduri și 90 țevi, 195 macazuri. Toate acestea se află pe trei direcții: Bender—Chișinău, Bender—Zloti, Revaca—Căinari și ne-

cesită îngrijire permanentă și migăloasă.

În ultima zi de septembrie a anului curent, care a fost caldă și însoțită ca una de vară, colectivele picherilor districtului nr.3 și coloanei de linii a secției linii Bender au muncit operativ și calitativ la îndreptarea șinelor pe sectorul Socoleni—Mereni km 1523. Brigadierul Alexandru Ostapenco a verificat calitatea lucrărilor efectuate cu ajutorul aparatului de măsurat linia. Procesul de muncă era dirijat de Ghenadie Țambaliuc, maistru-picher superior în secția linii nr.2.

În acea zi au muncit conștiincios și calitativ montatorii de linii ai districtului nr.3 Mihail Bacico,



Nicolae Dreahla, Valeriu Iacub, Anatolie Cantievski, Mihail Muncescu, Serghei Surskii, al căror aport la asigurarea securității circulației trenurilor pe sectorul de cale ferată din subordinea secției linii Bender e considerabil.

Liliana NICHIFOROV

**ÎN IMAGINI: specialiștii districtului de picheri nr.3 execută lucrări de îndreptare a liniei pe sectorul feroviar Socoleni—Mereni**

Imagini din arhiva secției linii nr.2



stare de spirit minunată și sănătate de fier. Bunăstare dumneavoastră, rudelor și tuturor persoanelor dragi!

\* \* \*

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică vin cu cele mai cordiale felicitări cu prilejul JUBILEELOR către **Ghenadie VĂȘINSKI**, electromecanic la sectorul energetic Ungheni, și **Veaceslav DELIGUL**, șofer la sectorul energetic Bender; dar și cu ocazia zilelor de naștere — către **Anatolie EVDOKIMOV**, electromontor la sectorul energetic Bender; **Elena GONZACENCO**, tencuitor-zugrav în secția nr.1 alimentare cu energie electrică; **Iurie MOLCIANOV**, șofer la sectorul energetic Chișinău; **Tatiana LISOVSKAIA**, electromontor la sectorul energetic Chișinău; **Ion CULIUC**, electromontor la sectorul energetic Bender; **Liu-sea BRADEȚKAIA**, dereticătoare la sectorul energetic Bender.

Noi vă dorim din suflet  
 sănătate,  
 Succese, fericire, bucurii,  
 S-aveți mereu noroc în toate,  
 Mulți bani în pungă și doar  
 împliniri!

\* \* \*

Administrația și comitetul sindical de la depoul de locomotive Bălți felicită cu ocazia JUBILEE-

LOR din ziua nasterii colegii **V.NANU**, inginer-sef, **N.ROSCA**, lucrător medical, și **A.CACHCAN**, lăcătuș — 60 de ani; **A.GORHOV**, tractorist la TL-3, **I.CHIOSA**, mecanic-instructor — 45 ani; **V.SEINIC**, mecanic de locomotivă — 55 ani; **O.DOBREANSKAIA**, contabil — 40 ani.

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

\* \* \*

Colectivul Direcției resurse umane a IS "Calea Ferată din Moldova" își felicită cu o deosebită plăcere colega **Cristina LEUCA** cu prilejul frumoasei sărbători:

— De ziua ta îți dorim cer senin, ani frumoși, prieteni devotați, zâmbete, dragoste, momente deosebite, pe care viața să le transforme în amintiri, ce nu se uită niciodată. La mulți ani!

\* \* \*

Consiliul veteranilor transportului feroviar de la stația Basarabasca adresează felicitări de ziua nasterii veteranilor **Ilie LEBEDEU**, **Maria ZOLOTORIOVA**, **Claudia IUZIFOVICI**, **Ana GORELCO**, **Maria FLOREA**, **Constantin MARTĂNIUC**, **Vladimir CIURCAS**, **Anatolie ȘEV-CENCO**, **EUGENIU HIOARA**.

— Vă dorim multă sănătate, dragoste de viață și optimism. Fie ca persoanele apropiate să vă bucure cu grija și atenția lor.

■ PREGĂTIRI CĂTRE PERIOADA RECE

## TP-1 e gata de iarnă!

Colectivul Trenului poduri nr.1 de la stația Bender, condus cu succes de către experimentatul feroviar **Serghei SEVERIN**, ese cunoscut la CFM nu doar grație specialiștilor de înaltă calificare, ce execută comenzi unicate pentru filialele Magistralei Moldovenești, ci și spiritului gospodăresc. Iar, după cum se știe, adevărații gospodari pregătesc sania vara. Podarii de la Bender au urmat acest proverb înțelept mereu — pe parcursul istoriei sale de aproape jumătate de secol. N-a fost o excepție nici anul curent.

De rept călăuză pentru demararea pregătirii gospodăriei Trenului poduri nr.1 către activitatea filialei și a angajaților săi în perioada de iarnă 2019-2020 a servit dispoziția nr.208 din 9 august curent a directorului general al CFM. Conform acesteia la filială au fost elaborate acțiunile respective. Majoritatea lor au fost realizate în termenele stabilite, iar deseori — chiar mai repede.

Astfel, bunăoară, până la începutul lunii octombrie 2019 au fost distribuite toate sectoarele, ce urmează a fi curățate de zăpadă și gheață. De pe teritoriul filialei a fost evacuat gunoiul, resturile de materiale și obiectele străine.

A fost verificată starea instalațiilor electrice, de iluminat, a aparatelor de încălzire. Specialiștii filialei au controlat starea tehnică a mijloacelor de curățare a zăpezii, atât de importante în perioada de iarnă. Reiesind din posibilități, au izolat termic încăperile de producție și de serviciu. Persoanele, pentru care iarna curentă va fi prima în activi-

49 grinzi vechi, 0,9 metri cubi de traverse uzate.

Au fost achiziționate acumulatori noi și un parbriz pentru autobuzul de serviciu al TP-1, ce transportă angajații secției marfă din orașul Bender până la stația Varnița în retur.

— Dacă rezervele de gaz lampant, antigel, asigurarea cu îmbrăcăminte și încălțăminte spe-



cială sunt suficient, — a menționat, printre altele, șeful TP-1 **Serghei Severin**, — apoi rezervele de motorină și benzină s-au epuizat.

La realizarea acțiunilor de pregătire a TP-1 pentru activitatea în condiții de iarnă au participat activ toți angajații, indiferent de funcție. Șeful filialei a ținut să-i nominalizeze pe cei mai



Imagini: Iuri KOZLOV

tatea la CFM, au urmat un curs de instruire tehnică, în timpul căruia au căpătat cunoștințe despre specificul muncii feroviarilor în perioada rece.

Pe tot parcursul anului curent au fost colectate lemne și scânduri uzate, obținute în urma asamblării vagoanelor vechi. De la începutul anului 2019 s-au colectat și distribuit filialelor IS "Calea Ferată din Moldova" în total 84 metri cubi de scânduri la mâna a doua, 153 metri cubi de lemne,

harnici. E vorba de șeful de șantier **I.Cerneckiuc**, inginerul-energetician **C.Todica**, mecanicul **Iu.Orghian**, mecanizatorii **G. Buzzeu**, **V.Gori**, **V.Raca**, șoferii **V. Ghereg**, **A.Pleşca**, **I.Cernovski**, lăcătușul-electrician **E.Șulghin**.

Merită a fi remarcat și aportul tuturor celorlalți angajați ai Trenului poduri nr.1 la pregătirea gospodăriei pentru iarna viitoare. Gerurile nu mai sperie pe ni-meni aici.

Liliana NICHIFOROV

### SECȚIA CHIȘINĂU ALIMENTARE CU ENERGIE ELECTRICĂ ANGAJEAZĂ:

- |                               |                   |
|-------------------------------|-------------------|
| — inginer-sef;                | — electromecanic; |
| — inginer al biroului tehnic; | — electromontor;  |
|                               | — șofer.          |

Informații la telefon: (022) 83-40-59