



FEROVIARII Moldovei



N 37 (5799) 3 septembrie 2014

Ziarul apare din 1 mai 1941

Evenimente actuale, știri, fapte

Magistrala

Un nou itinerar pentru containere

Uzina metalurgică din Moldova are o nouă piață de desfacere a producției sale finite — Polonia. Aceasta a și motivat lansarea unui proiect feroviar de mare interes, care a fost făcut public în luna mai a acestui an, la Odesa, în cadrul Forumului internațional «Provocări și perspective ale cooperării în domeniul transporturilor».

Pe parcursul deja a peste două luni, la Ribnița și în zona economică specială din Zamosc (Polonia) se exploatează un nou itinerar pentru containere, denumit R1, care trece prin stațiile noastre Mateuți, Bălți-Slobozia și Ocnita cu destinația Jmehrinka. La forum au participat: Compania PKP LHS (Calea ferată cu ecartament larg din Polonia), «Ukrzaliznița» și IS «Calea Ferată din Moldova». Totodată, au fost invitate întreprinderile de Stat «Liski» din Ucraina (operator de stat în domeniul serviciilor de containere, care intră în componența «Ukrzalizniței») și Compania «Levada Cargo» (expeditor ucrainean în domeniul containerizării mărfurilor de mare tonaj).

Încărcarea în containere a semifabricatelor metalice, armăturii, grinzilor de oțel cu profil U nr.5 și a colacilor de sîrmă se efectuează cu utilizarea unei tehnologii

speciale, testată anterior pe bază de experiment. O atenție deosebită se acordă și respectării stricte a normelor de greutate, pentru ca încărcătura pe osiile platformelor feroviare să nu depășească limitele admisibile.

Actualmente operatorii examinează și posibilitățile transportării altor mărfuri, ceea ce ar putea contribui la soluționarea problemei privind transportarea mărfurilor în cursele retur, pentru a nu admite circulația vagoanelor goale din Polonia în Moldova. La elaborarea tarifelor s-a ținut cont de condiția ca acestea să cointerezeze agenții economici. Transportarea mărfurilor cu trenurile de containere se dovedește a fi mai rapidă, mai rentabilă, dar și mai sigură.

Vladimir DOBREANSCHI



ÎN IMAGINE: trenul de containere circulează pe cursa Slobodka a Magistralei moldovenești

Imagine de autor

LA ZIUA CONTROLULUI AU FOST TRASATE SARCINI PRIORITYARE

Printre problemele prioritare, cum ar fi asigurarea securității circulației trenurilor, protecția sănătății și securitatea muncii, respectarea orarului mersului trenurilor, reducerea cheltuielilor de exploatare etc., asupra cărora a atras atenția directorul general interimar al CFM, Serghei TOMȘA, luni, în cadrul Zilei controlului, a fost și pregătirea gospodăriilor Magistralei moldovenești pentru activitatea în perioada de iarnă. Di Tomșa a chemat șefii serviciilor și secțiilor să atragă o atenție deosebită atît pregătirii tehnicii de linie, edificiilor și construcțiilor, cit și lucrărilor secundare: curățarea sobelor și coșurilor de fum, aprovizionarea cu mături, lopeți, renovarea podelelor etc. La controlul șefului magistralei se află și îndeplinirea hotărîrii privind regimul special de muncă în domeniul protecției sănătății și securității muncii la nodul feroviar Basarabeasca. În opinia sa, această chestiune necesită să fie ținută în vizor și la celelalte întreprinderi ale CFM.

Cu acest articol inițiază publicarea unui ciclu de materiale despre pregătirea CFM pentru activitatea în condițiile de iarnă.

ARE LOC PREGĂTIREA PENTRU IARNĂ

Locomotivarii de la Basarabeasca n-au teamă de apropiatele geruri

Colectivul numeros al depoului de locomotive Basarabeasca, condus de tinărul specialist de înaltă calificare Boris Procupeț, paralel cu activitatea de producție propriu-zisă, desfășoară ample pregătiri pentru funcționarea întreprinderii în sezonul rece. Ca și în anii precedenți, din timp — pe arșița verii — la depoul de locomotive nr.3 a fost elaborat și aprobat «Programul activităților de pregătire a gospodăriei depoului de locomotive pentru perioada de toamnă-iarnă 2014-2015».

În mod tradițional, au fost definite denumirile activităților, termenele și responsabilitățile de realizare a acestora, în frunte cu șeful depoului. Programul include patru compartimente: «Resurse umane», «Locomotive», «Gospodăria depoului, depo-

zitele de stocare a combustibilului și echipamentului», «Trenul de recondiționare».

Înainte de sosirea primei zile de toamnă a fost verificată starea preșului de izolație, reparate ușile și ferestrele locomotivelor, instalată izolarea termică pe porțile culisante în secția reviziei tehnice a locomotivelor. Responsabil pentru îndeplinirea acestor lucrări au fost inginerul-șef, adjunctul șefului depoului responsabil de reparații și exploatare, maestrul secției reparații.

Pînă pe 1 octombrie a.c. în programul de activități a fost prevăzută asigurarea muncitorilor depoului cu îmbrăcăminte și încălțăminte de protecție, în conformitate cu normativele în vigoare; studierea repetată cu echipele de locomotivă și

Mișcăriștii magistralei înregistrează un spor al indicatorilor și reduceri de cheltuieli

SĂ MENȚINEM RITMUL!

În pofida situației economico-financiare dificile provocate de evoluția evenimentelor din țara vecină, Ucraina, colectivele de muncă ale gospodăriei serviciului mișcare al IS «Calea Ferată din Moldova» asigură stabilitatea procesului de trafic. O dovadă convingătoare în acest sens sint indicatorii de producție înregistrați în iulie și 7 luni ale anului 2014. Astfel, planul la încărcături în luna iulie a fost realizat cu 114,7 procente, peste plan fiind încărcate 23,2 mii tone. Comparativ cu luna iulie a anului trecut, indicatorii respectivi au sporit cu 13,3 la sută.

În mare parte colectivele stațiilor feroviare ale Magistralei moldovenești depășesc în fiecare lună indicatorii de producție. Rezultate frumoase înregistrează colectivele stațiilor Vălcineț, condusă de Valentina Zabavnaia: față la planul la încărcături de 13,3 mii tone au fost încărcate 13,6 mii tone; Mateuți — Mihail Rai-co: depășirea planului a constituit 0,7 mii tone; Ungheni — Serghei Dimitrachi: planul a fost îndeplinit cu 106,9 procente; Vulcănești — Roman Zautadze: au fost încărcate 0,9 mii tone supra plan; Cimișlia — Valentina Selimițan: planul la încărcături a fost îndeplinit cu 102,8 procente. Acest indicator important a fost depășit și pe parcursul primelor 7 luni ale a.c. Per ansamblu pe CFM, planul la încărcături a fost

îndeplinit cu 112 procente, fiind încărcate supra plan 112,7 mii tone. Față de nivelul anului 2013, depășirea planului constituie 73,1 la sută. Au depășit planul la încărcături stațiile Lipcani, Vălcineț, Brătușeni, Ungheni, Chișinău, Bender, largara, Vulcănești.

— Țin să menționez în mod deosebit activitatea colectivului stației Lipcani, condus de Eduard Guțul, — a specificat inginerul-coordonator al serviciului mișcare Zinaida Dimova, — care a făcut față cu brio sarcinilor propuse: față de planul la încărcături de 86 mii tone au fost încărcate 117,8 mii tone. Acesta este rezultatul activității fructuoase a angajaților secțiilor mișcare și trafic: a impiegaților de mișcare, casierilor de marfă, recepționarilor, șefi-

lor de manevră. Nu rămîne în urmă nici colectivul stației Vălcineț, care față de planul de 48,5 mii tone a încărcat 57,5 mii tone.

Demn de laude este și colectivul stației Brătușeni, condus de Mihail Iachim, care a îndeplinit planul la încărcături cu 122,4 procente (1024 vagoane — 55,6 mii tone). Mișcăriștii stației Ungheni au îndeplinit planul la încărcături cu 129,1 procente, Chișinău — cu 107,8 procente, Bender — cu 117,4 procente, largara — cu 127,6 procente, Vulcănești — cu 138,9 procente.

În urma aplicării unor acțiuni de reducere a cheltuielilor de exploatare, serviciul mișcare a obținut rezultate bune la capitolul economii de cheltuieli. Astfel, în iulie curent cheltuielile de exploatare au scăzut cu 90,6 mii lei. Economii de energie s-au ridicat la 8,3 mii lei, de amortizare — la 28 mii lei, alte cheltuieli — la 123,6 mii lei. Cheltuielile st. Chișinău s-au diminuat cu 146,5 mii lei, ceea ce constituie 6,1 la sută, Giurgiuilești — 9,2 la sută, Bălți-Slobozia — 28,7 mii lei, Bender — 10,7 mii lei, Ocnita — 10,5 mii lei, Basarabeasca — 2,4 mii lei. Economii la consumul de apă au înregis-

trat 311 metri cubi, de gaze naturale — 18 metri cubi.

În 7 luni ale anului curent reducerea cheltuielilor de exploatare în gospodăria mișcare au constituit 1457,3 mii lei. Stația Chișinău a redus cheltuielile cu 2096,3 mii lei sau 12,2 la sută, Giurgiuilești — cu 16,1 la sută, Basarabeasca — cu 5,9 la sută, Bender — cu 4,5 la sută. Economii pentru consumul de apă s-au ridicat la 152,5 metri cubi, de gaze naturale — la 11,1 mii metri cubi.

Veniturile din utilizarea parcului auto pentru luna iulie s-au ridicat la 8 mln. 32,7 mii lei, cu 3 mln. 924,7 mii lei mai mult decît în aceeași perioadă a anului trecut.

În spatele acestor indicatori cantitativi și calitativi stă o muncă intensă, bine coordonată a întregului colectiv al gospodăriei mișcare.

Stația feroviară... Ei îi aparține pe drept rolul de dirijor în organizarea activității la fiecare nod de cale ferată. De acțiunile coerente ale fiecărei stații depinde succesul celorlalte subdiviziuni ale fiecărui nod feroviar.

Liliana NICHIFOROV





DISCUTĂM STATUTUL SINDICATULUI FEROVIARILOR DIN MOLDOVA

PROPUNERI

În p. 4.12.7. fiecărui alineat i se atribuie numărul de ordine și următoarele prevederi:

4.12.1. Realizează, în continuare după text, până la p.4.12.

4.12.1. Realizează evidența membrilor de sindicat, desfășoară acțiuni de motivare a membrilor de sindicat.

4.12.2. Organizează și desfășoară seminare, instruirea activului sindicalist, formează rezerva de cadre sindicaliste.

4.12.3. De comun acord cu angajatorul, decide cu privire la introducerea, revizuirea și modificarea normelor de muncă.

4.12.4. De comun acord cu angajatorul, decide cu privire la remunerarea salariaților subdiviziunii, formele și sistemul salarial, tarifare, tabelul de categorii, schemele salariilor de funcție, condițiile de aplicare și mărime a indemnizațiilor, bonusuri, prime și alte stimulente, plăți compensatorii.

4.12.5. De comun acord cu angajatorul, decide cu privire la programul de muncă și perioadele de odihnă, coordonează graficul turelor și al concediilor, evidența timpului de muncă, aprobă orele de muncă suplimentare și în week-end etc.

4.12.6. De comun acord cu angajatorul, soluționează probleme privind activitatea întreprinderii, îmbunătățirea condițiilor de muncă, materiale, habituale și de asistență medicală a angajaților.

4.12.7. Participă la elaborarea regulamentelor ce stabilesc ordinea interioară de muncă în cadrul întreprinderii (subdiviziunii).

4.12.8. Reprezintă interesele membrilor de sindicat în soluționarea litigiilor individuale și colective de muncă, contribuie la soluționarea acestora prin toate metodele prevăzute de lege.

4.12.9. Organizează și desfășoară acțiunile de protest în vederea apărării intereselor membrilor de sindicat, inclusiv în sprijinul deciziilor adoptate de organele sindicale superioare.

4.12.10. Adoptă decizii cu privire la cererea adresată angajatorului de a rezilia contractul individual de muncă cu directorul companiei (subdiviziunii), în cazul în care acesta încalcă Legea Republicii Moldova «Cu privire la sindicate», legislația muncii și protecției muncii, nu respectă angajamentele prevăzute de Contractul colectiv de muncă.

4.12.11. Își dă consimțământul sau refuză să consimtă la rezilierea contractului de muncă la inițiativa angajatorului cu un angajat, care este membru al organizației sindicale, în cazurile prevăzute de legislația în vigoare.

4.12.12. Se implică în investigarea accidentelor de muncă, bolilor profesionale, în activitatea comisiei pentru protecția muncii.

4.12.13. Participă la elaborarea și realizarea la întreprindere (subdiviziune) a unor acțiuni complexe pentru atingerea standardelor stabilite pentru protecția muncii, eliminarea cauzelor accidentelor și bolilor profesionale, exercită controlul asupra utilizării fondurilor pentru îmbunătățirea condițiilor și securității muncii, prevăzute de Contractul colectiv de muncă.

4.12.14. Efectuează controlul public asupra respectării de către angajator a legislației muncii și privind protecția muncii, asupra asigurării la întreprindere (subdiviziune) a condițiilor de muncă sigure și inofensive, salubrității la locul de muncă, respectării condițiilor salariale stabilite, solicită eliminarea dificultăților depistate.

4.12.15. De comun acord cu angajatorul, asigură realizarea acțiunilor menite să contribuie la protecția socio-economică a tinerilor, femeilor și veteranilor muncii.

4.12.16. Participă la elaborarea și implementarea acțiunilor ce vizează utilizarea eficientă a locurilor de muncă nou create, pregătirea profesională și ridicarea calificării angajaților, prevenirea disponibilizărilor în masă la inițiativa angajatorului, neadmiterea reducerii nejustificate a locurilor de muncă, contribuie la recalificarea și angajarea în cimpul muncii, în caz de necesitate.

4.12.17. Reprezintă drepturile și interesele salariaților în administrarea companiei, în procesul de privatizare, restructurare, precum și în cazul schimbării proprietarului.

4.12.18. De comun acord cu angajatorul, susține crearea condițiilor necesare pentru promovarea în rândul angajaților a culturii fizice și sportului, organizează evenimente sportive și asigură participarea sportivilor la competiții.

4.12.19. Eliberează bilete de odihnă membrilor de sindicat, organizează evenimente culturale.

4.12.20. Obține gratuit informații de la angajatori și asociațiile acestora, organele de stat, autoritățile publice locale în ceea ce ține de drepturile de muncă și socio-economice, interesele legitime ale membrilor lor, precum și informații cu privire la rezultatele activității economice a întreprinderii (unității structurale).

4.12.21. Are dreptul să obțină informații de la angajatori cu privire la condițiile de muncă și salarizare, îndeplinirea Contractului colectiv de muncă, dările de seamă privind activitatea financiară a subdiviziunii, în conformitate cu legislația în vigoare.

4.12.22. Adoptă decizii privind transferul contabilității organului sindical superior.

4.12.23. Exerciți atribuțiile delegate de adunare (conferință), precum și alte drepturi prevăzute de legislația în vigoare a Republicii Moldova.



ÎN IMAGINI:
1. Terminalul din port
2. Colectivul st.Giurgiulești. La dreapta – șeful stației Gheorghe Dorojan

La terminalul Giurgiulești crește circuitul încărcăturilor



Pentru economia Moldovei capătă o importanță tot mai mare Portul internațional liber Giurgiulești, situat în delta râului Prut.

Grație activității reușite de atragere a noilor clienți a operatorului în persoana companiei ICS Danube Logistics SRL, în ultima perioadă de timp s-a majorat aproape de patru ori circuitul containerelor maritime de mare tonaj.

A început transportarea sodei calcinate din portul bulgar Varna. S-a înregistrat o creștere nu doar a importului, ci și a exportului: cereale, seminte de floarea soarelui, ulei vegetal, zahăr, băuturi alcoolice tari, țesături, nuci, metal, articole din lemn etc. Producția întreprinderilor din Moldova se vinde la prețuri bune pe piețele de desfacere din Asia.

Agentii economici, care vor să transporte la distanțe mari (Orientul Mijlociu și Extremul Orient, Africa, India) legume, fructe și produse lactate, pot beneficia de refrigeratoare cu regim de temperatură

optim în interior. Or, aceasta oferă de asemenea mari posibilități pentru producătorii autohtoni.

Paralel cu transportarea încărcăturilor între Giurgiulești și Portul de sud Constanța, Danube Logistics a instituit o nouă cursă spre Istanbul. O navă închiriată de categoria «fluviu-mare» se deplasează pe direcția respectivă o dată în lună. Dacă cererea va crește, a menționat directorul general al companiei Tomas Moser, cursele ar putea deveni săptămânale.

Portul oferă și servicii de logistică intermodală, ce includ utilizarea fiderului terminalului și transportarea mărfurilor pe calea ferată și cu automobilele. O asemenea abordare oferă posibilitatea de a propune mediului de afaceri din republică nu doar transbordarea rapidă, ci și alte soluții eficiente în scopul diminuării cheltuielilor.

Vlad DOBROV

Imagini: Iurie KOZLOV

Locomotivarii de la Basarabeasca n-au teamă de apropiatele geruri

(Sfârșit. Începutul în pag.1)

cele de reparații, dar în special cu angajații pentru care apropiata iarnă va fi prima în munca la întreprindere, a analizei defecțiunilor locomotivelor și trenurilor diesel în timpul iernilor precedente, a indicațiilor cu privire la pregătirea gospodăriei pentru activitatea în perioada de iarnă; asigurarea cu tehnică de deszăpezire; completarea depoului cu aparate de încălzire pentru locomotive și trenuri în perioada de iarnă; desemnarea unor mecanici cu experiență pentru cei, care apropiata iarnă va fi prima în munca la întreprindere. Responsabili — inginerul-șef, șeful-adjunct al depoului responsabil de exploatare, specialiști ai secției protecție a sănătății și tehnica securității, maistrul secției reparații și mecanicul-instructor.

Până în preajma zi a celei de-a doua luni de toamnă urmează să fie instalate echipamentele de deszăpezire, clapetele difuzoarelor minei frigorifice — să fie mutate în poziția de încălzire a încăperilor diesel; să fie pregătite materiale de etanșare (stofă de sac, pislă, carton, sticlă). De asemenea, urmează a fi evaluat gradul de pregătire pentru funcționarea în sezonul rece a traseului termic și apeductului până la depozitul de combustibil; a caselor de odihnă ale echipelor de locomotivă la stațiile Basarabeasca, Căinari, Etulia, Cahul și Giurgiulești; a depozitului de combustibil; starea de funcționare a mecanismelor de distribuție și îngrădire a coloanelor de distribuție. A se realiza instruirea în vederea protecției sănătății și tehnicii securității a angajaților pe timp de iarnă. Îndeplinirea cu succes a activităților

menționate mai sus a fost pusă în sarcina șefului-adjunct responsabil de reparații a depoului, inginerului-șef, șefului trenului de recondiționare, maistrului secției reparații, specialistului secției protecție a sănătății și tehnica securității.

Până pe 10 octombrie curent în depoul de locomotive Basarabeasca se preconizează a încheia revizia cu comisia a pregătirii pentru iarnă a cazanelor de încălzire cu gaze și cu apă, precum și a sobelor portabile. Iar până pe 16 octombrie curent — a asigura rezervele necesare de cărbune în st.Căinari, Etulia, Giurgiulești, trenului de intervenție nr.2; deservirea continuă a echipamentelor existente, verificarea și testarea sistemelor de încălzire a vagoanelor și a reșourilor pe macarale.

În procesul de pregătire a depoului de locomotive Basarabeasca pentru activita-

tea în perioada toamnă-iarnă 2014-2015 specialiștii întreprinderii caută să mențină necesarul de piese de schimb, materiale, secțiilor reparate a caloriferelor; în fiecare RC-2 să asigure supravegherea funcționării echipamentului de presărare a nisipului, SART, lubrifiantilor, starea satisfăcătoare a elementelor de protecție contra zăpezii.

Pentru începutul ultimei luni de toamnă în depou se planifică completarea echipelor de locomotivă și a celor de reparații, în conformitate cu volumul de trafic și de întreținere. Iar până pe 20 noiembrie curent — desfășurarea reviziei de toamnă cu comisia a depoului de locomotive și a bazei de rezervă și staționare a SPC, a stării de funcționare a caloriferelor în cabinele mecanicilor de locomotivă.

...Fără îndoială, la fel ca și în anii precedenți, indiferent de condițiile meteorologice, locomotivarii de la Basarabeasca, vor asigura activitatea stabilă a depoului și securitatea circulației trenurilor în sectorul de sud al Magistralei moldovenesti.

Liliana NICHIFOROV



Demontarea macaralelor-portal

În unele stații liniare ale CFM timp îndelungat au staționat macaralele-portal – din lipsa încărcăturilor, acestea nu erau utilizate în procesul tehnologic. Conducerea ÎS «Calea Ferată din Moldova» a decis să le demonteze. În acest scop au fost implicate mai multe subdiviziuni ale magistralei.

De exemplu, în sectoarele de sud, șeful stației feroviare de autofinanțare Basarabasca asigură operativ vagoanele-platfomă pentru încărcarea structurilor demontate și desmembrate, cîntărirea vagoanelor înainte și după încărcare, perfectarea documentelor de transport cu destinația st.Ghidighici pe adresa ÎS «CFM»; serviciul asigurare tehnico-materială și SEC Chișinău ofereau cite o macara autopropulsată cu o capacitate de ridicare de 20 și, respectiv, 16 tone; în sectoarele de demontare pe cale auto se transporta carbid, rezervoare de oxigen și propan pentru sudori-tăietori; TCM-740 asigură camioane și vehicule prevăzute pentru transportarea echipelor de mun-

citori; SML-130 și remiza vagoane nr.4 au trimis tăietori înzestrați cu echipamentul respectiv pentru efectuarea lucrărilor necesare. La fel și alte subdiviziuni asigurau buna funcționare, livrarea și recepționarea mărfurilor și siguranța acestora.

Intrucît lucrările de demontare a macaralelor-portal electrice sînt însoțite de riscuri mari, la fața locului se afla în permanență inginerul-coordonator al serviciului securitatea și sănătatea în muncă al ÎS «CFM» Vladimir Raico: înainte de a demara lucrările, dinsul efectua instruirea respectivă, verifica cu strictețe securitatea condițiilor de muncă. Șefii de echipe îi instruiu nemijlocit la locul de muncă pe muncitorii implicați în lucrări în vederea respectării stricte a securității muncii, făcînd notițele respective în registrul corespunzător instruirilor curente.

Altfel zis, lucrările respective au necesitat un grad sporit de responsabilitate din partea tuturor celor implicați, precum și a șefilor subdiviziunilor magistralei. Controlul general al lucrărilor a fost exercitat de șeful secției tehnice, inginerul-șef interimar al

SML-130 Serghei Milicev. «Mina dreaptă» a lui a fost reprezentantul serviciului marfă al întreprinderii de stat, Nicolae Espiciuc. Lucrările de demontare, desmembrare și încărcare au decurs lent, cu respectarea tuturor indicațiilor superiorilor.

În discuția cu corespondentul nostru, Vladimir Raico a ținut să menționeze mai multe persoane care s-au evidențiat în cadrul lucrărilor de demontare. Este vorba de conducătorul macaralei autopropulsate a SEC Chișinău Ivan Cebotarenco, mecanicul turnului auto de la aceeași secție Valeriu Tacu, gazelectrosudorul de la remiza vagoane nr.4 Nicolae Chirilescu, gazelectrosudorul secției liniei nr.5 Nicolae Cusnir, soferul turnului auto a TCM-740 Dmitrii Sarcov, muncitorii SML-130 Victor Chirioglo, Ivan Banari, Mihail Bacaroglo, Alexei Untilă ș.a.

În august curent macaralele-portal electrice au fost demontate la stațiile Soldănești, Comrat, Cimișlia. Lucrările continuă.

Alexandru NICHIFOROV

Imagini: Vladimir RAICO

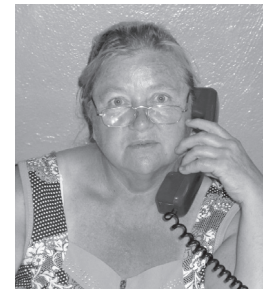
FELICITĂRI!



Administrația și comitetul sindical ale stației Răuțel o felicită cordial cu prilejul ANIVERSĂRII pe **Galina PUȘCARI**:

— Îți dorim ca anii ce-ți împlinesți astăzi să-ți aducă strălucirea și frumusețea steluțelor, înțelepciunea și puterea zeilor, dorința de a iubi și de a accepta să fii iubită! **MULȚI ANI NOROCOȘI!**

* * *



Administrația și comitetul sindical ale stației Răuțel o felicită călduros cu prilejul zilei de naștere și al ieșirii la odihna bine meritată pe **Nadejda EȘANU**, urîndu-i:

*Fie ca bucuria să-ți încălzească ochii,
Fie ca fericirea să-ți lumineze calea.
Fie ca sănătatea să nu te părăsească
Și să te ducă la o a suta aniversare!*

* * *

Administrația, comitetul sindical ale TCM-740 îl felicită călduros cu prilejul zilei de naștere pe paznicul **D.PURTEANU**:

*O viață lungă să trăiești
Cu multă demnitate.
Să ai mereu doar bucurii
Și mult succes în toate!*

* * *

Administrația și comitetul sindical ale secției administrarea construcțiilor și edificiilor infrastructurii își felicită angajatele **Tamara ȘALARU** — contabil, **Svetlana MOTINGA** — dereticătoare, cu ocazia frumoaselor aniversări, dorindu-le iubire, o viață minunată și multă fericire.

— Să nu plîngeți niciodată, să nu știți de necaz, să fiți mereu frumoase. Să nu cunoașteți durerea și nici amărăciunea. Să îi respectați pe toți și să vă respecte lumea. Familia fie-vă frumoasă și unită. Să nu aveți motive de nemulțumire. Iar buzunarul să vă fie mereu plin cu bani! Acestea fiind spuse, noi vă dorim un sincer **LA MULȚI ANI!**

* * *

Colectivul biroului transmisiuni al stației Bender o felicită cordial cu ocazia zilei de naștere pe colega **Aurelia SARMANIUC**.

*Cînd încă o petală din anii tăi frumoși
S-a scuturat alene, vibrînd armonios,
Privește cu mindrie, gîndind neîncetat
La restul de petale ce nu s-au scuturat.*

* * *

Consiliul veteranilor nodului feroviar Bălți le felicită cordial cu prilejul venerabilului **JUBILEU** de 80 de ani pe **Olga NICOVA**, **Maria CANDELICIUC**, **Ludmila STAN**, **Maria BUZA**, dorindu-le multă sănătate, răbdare și un cer senin deasupra capului!

* * *

Administrația și comitetul sindical ale depoului de locomotive Bălți îi felicită călduros cu ocazia frumoaselor **JUBILEE** pe **Valentin NANU** — receptioner de locomotive, și **Ivan CURȚIȘ** — lăcătuș.

— Vă dorim din tot sufletul sănătate trainică, energie nescăpată, mulți ani înainte și succese frumoase în muncă!

* * *

Colectivul stației Sopoteni o felicită călduros cu ocazia zilei de naștere pe impiegatul de mișcare **Maria BRAGOI**:

*Fie ca în calea vieții
Să urci treptele iubirii
Și pe drumul ce vei merge
Să-nflorească trandafirii.
Natura-ntreagă azi te felicită
Și flori, și soare, toate-s ca-n povești.
Noi îți dorim o viață fericită
Și visurile dragi să le-implinești!*

Vladimir DOBREANSCHI

OPINIE DESPRE O PROBLEMĂ

Deocamdată e doar ideea

Bătrînii din satul Leca, situat la sudul Moldovei, își amintesc bine podul peste riul Prut, pe care puteai ajunge cu ușurință la piața din localitatea Fălciu, situată pe malul opus în România. În timpul celui de-al doilea război mondial acea construcție trainică a fost aruncată în aer. Astăzi oamenii din partea locului tot mai des vorbesc despre necesitatea restaurării podului. Anul trecut, bunăoară, în mass-media din republică a fost discutată posibilitatea construcției în acest loc a unui pod combinat — atît pentru camioane, cît și pentru transportul feroviar.

In prezent se ia în calcul o nouă variantă: reconstrucția vechiului pod feroviar din preajmă, pe care deja mulți ani se află o linie ne-exploatată cu ecartament supra-pus de la halta km 8 spre Fălciu.

Despre toate acestea a specificat în iulie curent într-un interviu acordat corespondentului programului Mesager președintele raionului Cantemir Andrei Malașevskii. Cu acordul prealabil al colegilor din România, se propune construcția unui nivel inferior «suspendat» la deschiderile metalice pentru circulația automobilelor și pietonilor.

Reesînd din interesele economice ale ÎS «Calea Ferată din Moldova», deschiderea podului în scopul relansării circulației feroviare în zona dată nu poate fi decît salutată. Crearea unui traseu feroviar de frontieră în plus pe teritoriul Uniunii Europene, cu care a fost semnat Acordul de Asociere atît de important, ar ajuta la valorificarea unor fluxuri suplimentare de încărcături, la revigorarea activității economice a stațiilor Prut-1 și Prut-2, unde în perioada anterioară se efectuau transbordări masive. Însă problema constă în aceea, că varianta propusă, calificată în mass-media drept decizie a autorităților

moldovenesti și române, există deocamdată doar la nivel de idee: nimic mai mult. Pentru ca aceasta să se transforme într-un proiect real, să se materializeze, sînt necesare investigații serioase vizavi de starea podului feroviar și rezistența acestuia, efectuate de experți în domeniu, elaborarea unei soluții tehnice optime. Deocamdată nu se știe, cînd se va întimpla aceasta.

Apoi e nevoie și de bani. Cine îi va aloca atît pentru elaborarea proiectului, cît și pentru reconstrucție ca atare? Recent Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor din Republica Moldova și Departamentul pentru proiecte de infrastructură al României au semnat un Memorandum de colaborare, ce prevede construcția în comun a drumurilor și podurilor. Conform acestuia, deja în viitorul apropiat urmează a fi lansate cîteva proiecte investiționale, ce presupun, printre altele, restabilirea podului dintre Galați și Giurgiulești, construcția unui pod nou pentru automobile în preajma orașului Ungheni.

Cît privește reconstrucția podului feroviar de la Fălciu, secretarul de stat la ministerul transportului din țara vecină Lulian Matache, promițînd susținere în solu-

ționarea acestei probleme stringente pentru locuitorii din zonă, a subliniat fără echivoc, că e necesară și poziția fermă a autorităților publice din raionul Cantemir. Cu alte cuvinte, atragerea investițiilor pentru reconstrucția podului va fi posibilă numai asigurînd o rezonanță publică de amploare chestiunii în cauză.

Nu e deloc simplă, cum pare la prima vedere, nici construcția nivelului inferior pentru automobile. Înainte de a purcede la materializarea ei este important să se calculeze, ce încărcătură suplimentară pot suporta construcțiile podului feroviar în procesul de exploatare. Din cauza obosirii metalului peste un anumit timp ar putea să aibă loc procese de deformare. La calea ferată s-au mai efectuat asemenea experimente prin anii '60 ai secolului trecut la podul peste Nistru de lingă stația Ribnița. S-a construit și acolo nivelul inferior. Or, pe măsură ce creștea intensitatea circulației și capacitatea camioanelor construcțiile podului au dat semne de o posibilă deteriorare.

În consecință a trebuit să se întreprindă acțiuni pentru salvarea podului feroviar. Nivelul inferior pentru automobile a fost demontat.

Argumentele prezentate nu vin să contrazică ideea. Necesitatea reconstrucției podului de cale ferată peste riul Prut de pe teritoriul raionului Cantemir într-adevăr este stringentă. Și ea trebuie realizată. Dar pentru a evita comiterea greselilor importante e să servească drept călăuză evaluările obiective ale unor specialiști competenți.

Vladimir DOBREANSCHI



C a l e i d o s e c o p

Înconjurul lumii în șase ore

Mai multe companii din diferite țări examinează posibilitatea construcției unui sistem de transport terestru, în care vor circula trenuri mai rapide ca avioanele reactive.

Noua generație de trenuri de mare viteză are la bază tehnologia vacuum. Această metodă de circulație implică deplasarea cu levitație magnetică în interiorul unor tuburi vidate (vacuum) sau cu aer foarte rarefiat. Lipsa rezistenței aerului și a frecării va permite deplasarea cu viteze uimitoare ce depășesc de 5-6 ori viteza sunetului — lipsa aerului presupune lipsa barierei sunetului.

Ideile privind construcția unor asemenea sisteme de transport sigure și extrem de futuriste se vehiculează în SUA, China, Elveția și Marea Britanie. Însă cel mai viabil și mai aproape de etapa de implementare pare a fi proiectul sistemului de transport Hyperloop, realizat de fondatorul companiei cosmice SpaceX și companiei de automobile electrice de lux Tesla Motors, antreprenorul american Elon Musk. Se preconizează că pasagerii vor călători în «capsule» metalice presurizate, menținute în stare de semi-imponderabilitate, care pot găzdui câte 6-8 persoane și care vor circula prin niște tuburi din oțel, în care presiunea aerului este extrem de redusă.

Parțial, sistemul este similar unor tuburi pneumatice, utilizate în birourile mari sau în centrele comerciale pentru transportarea capsulelor cu documente sau bani.

Dacă totul va merge conform planului,

distanța Los Angeles—San Francisco va putea fi parcursă în aproximativ 30 de minute, de două ori mai rapid decât timpul de zbor între cele două orașe. Proiectul este destul de costisitor — conform estimărilor preliminare, construirea unui kilometru de asemenea sistem de transport se va estima la 3 mln. dolari. Cu toate acestea, având în vedere costurile mai mici și eficiența energetică, biletul pentru o călătorie cu Hyperloop ar fi mult mai ieftin față de un bilet de tren sau de avion. Mai mult, trenul vid elimină practic posibilitatea coliziunilor.

Viteza de circulație optimă de 6-8 mii km/oră ar putea fi atinsă în 3-5 minute, în acest sens fiind necesară o distanță de circa 200 km. O porțiune similară de timp va fi necesară și pentru frinare, când, aproape, energia electrică va reuși să revină în sistem din contul recuperării sale.

Brevetul pentru tehnologia trenului zburător prin tunel aparține inginerului american Daryl Oster. Dar autorul ideii însăși este profesorul de la Institutul tehnologic din Tomsk, Boris Weinberg. În anii 1911-1913, în laboratorul de fizică, savantul a creat și testat un model de tren vidat pe suspensii electromagnetice. Această invenție a devenit celebră în toată lumea — Weinberg era aplaudat la Petersburg, în SUA despre aceasta se publicau numeroase articole, iar documentariștii americani au turnat și un film despre «magnetoplanul» siberian. Principiul de funcționare a trenului vidat a fost descris de către profesorul Weinberg în cartea sa «Mișcarea fără frecare».

Aceste idei lansate în secolul trecut nu au putut fi realizate din motive lesne de înțeles — erau prea costisitoare și nu exista suportul tehnic necesar. Acum, la o distanță de peste un secol, imposibilul devine posibil.

Integrare

BIJUTERIE PE MANA
TEREN CU LEGUME
DORITOR
A NU FACE NIMIC
AAGĂȚA
ADEMENTIT
CÂNTEC DE SLAVĂ
TĂRA-GĂNAȚI
ASTIMA
TRASEE DE STRĂBĂTUȚ
A INTRA ÎN PĂMÂNT
CURELUȘĂ
ILIE BARBU
MANIERĂ
ACORD GLOBAL (PL.)
DRAGOSTE ANIMALICĂ
CANICULAR
VERBAL
SOLO DE TROMPETĂ
CĂLDĂRI
IN LIGĂ
A ÎNSUFLEȚI
REGINA LA SAH
MAI MARELE POPILOR
FLUVIU EGIPTEAN
COMPLET
ÎN SALĂ
ZĂPADĂ
BERBECI CASTRAȚI

Din revista «Integrare pentru toți»

Curiozități statistice

Calea ferată — mai sigură

La începutul secolului trecut, revista franceză «Le Genie Civil» a dat publicității unele date comparative privind statisticile accidentelor din transporturi. Pe timpuri, când se călătorea cu diligența, numărul victimelor care au avut de suferit în călătoria cu acest gen de transport era de circa 300 la fiecare 100 mln. de pasageri. Totodată, în perioada 1835-1875, la același număr de 100 mln. pe calea ferată reveneau 19 victime, în 1885-1894 — 3,4, iar în 1906-1913 — 1,6.

Fără grabă...

În 1888, în Anglia, trenurile parcurgeau distanța dintre Londra și Manchester cu cea mai mare viteză din lume — aproape 48 mile pe oră (aproximativ 71 km/h). Totodată, același tren expres făcea cursa Sankt-Petersburg—Moskova cu o viteză de două ori mai mică.

Calculul cu lacrimi

În 1902, jandarmii au perfectat la Căile Ferate Baltice protocoale de călătorie fără bilet în valoare de 4,8 mii ruble, în 1903 — de 5,3 mii, iar în 1904 — de 5,7 mii. Respectiv, în baza cererilor înaintate în instanță, s-au pretins încasări în valoare de 500, 720 și 1140 de ruble. Dar s-a reușit perceperea a doar... 8, 12 și 150 de ruble, ceea ce ridică semnificativ cheltuielile de judecată.

Factorul uman

În 1914, în SUA, trei pătrimi din toate deraierile și coliziunile de pe drumuri au avut loc din vina feroviarilor, care nu și-au îndeplinit atribuțiile de serviciu. Totodată, ei înșiși în 96 la sută din cazuri și-au pierdut capacitatea de muncă nu în cadrul unor catastrofe, ci a unor accidente minore, care puteau fi prevenite. S-a schimbat ceva între timp?

În obiectiv — Magistrala moldovenească



Imagine: Veaceslav REABOI (Bălți)

NEVER OSIMIL

Gări feroviare de o arhitectură uimitoare

Dincolo de menirea sa principală, o gară feroviară este și un obiectiv turistic al orașului în care se află, cu o istorie și arhitectură aparte, irepetabilă.

Gara Haydarpaşa din Istanbul (Turcia) seamănă mai mult cu un palat pe apă, decât cu o gară feroviară. Edificiul acesteia se înalță pe malul Bosforului.

Spectaculoasa gară din Dunedin (Noua Zeelandă) este construită în stilul renascentist flamand, din bazalt negru, cu stilpi de granit roz. A fost inaugurată în 1906.

În fiecare simbătă în gară are loc târgul producătorilor locali, iar în luna martie, aici se desfășoară cel mai cunoscut fashion show din Noua Zeelandă, platforma principală devenind, astfel, cel mai lung catwalk din lume.

Stația Expo MRT din Singapore, dimpotrivă, este un model de arhitectură modernă. Unicitatea acesteia stă în designul, cosmic. Dispune de un dom inspirat de obiectele zburătoare neidentificate și reflectă căldura soarelui din Singapore.

Gara Centrală din Milano (Italia) este recunoscută drept cea mai frumoasă din Europa, amintind un edificiu monumental din perioada Imperiului Roman.

Edificiul original al Grand Central Station (New York) a fost construit în stilul Beaux-Arts — eclectic, combinând tradițiile



Gara Haydarpaşa din Istanbul

stilului renascentin italian și al barocului francez. Fațada clădirii impresionează prin arcade mari, coloane corintiene cu sculpturi ce îi întrușează pe Mercur, Minerva și Hercule.

Podeaua e pictată de artistul francez Paul Helleu, iar constelațiile de pe tavan au fost preluate dintr-un manuscris medieval. Lumina pătrunde în interior prin ferestrele arcuite de 23 de metri înălțime. E cea mai mare stație de tren din lume, cu 44 de platforme și 67 de garnituri de-a lungul lor.

Gara Chhatrapati Shivaji, din Bombai (Mumbai, India) a intrat în Patrimoniul Mondial al UNESCO. Arhitectul britanic Frederick William Stevens a avut nevoie de 10 ani pentru a construi edificiul, finisându-l în 1887. Din punct de vedere arhitectural, gara este un exemplu incântător al stilului victorian gotic, la care se adaugă motive indiene: turnulețe, arcade, o cupolă minunată și un design excentric. Impresionează și lemnul sculptat cu măiestrie și țesăturile realizate de meșterii artizani din partea locului.