

FERROVIARUL

Moldovei

N 23 (5839) 10 iunie 2015

Ziarul apare din 1 mai 1941

Întrevedere internațională la Chișinău

În perioada 2-5 iunie 2015 la Chișinău a avut loc o întrevedere internațională, la care au fost coordonate volumele orientative și condițiile de transportare a încărcăturilor comerciale externe pe calea ferată între Republica Moldova, Ucraina, Bulgaria, România și Rusia prin trecerile de frontieră ale Ucrainei și României, Moldovei și României pentru anul în curs.

La consfătuire au participat reprezentanți ai IS «Calea Ferată din Moldova» (CFM), Societății Naționale a Traficului feroviar de marfă din România «CFR Marfă», «Căilor ferate de stat din Bulgaria — Trafic de marfă» EOOD, Administrației de stat a transportului feroviar din Ucraina (UZ) și SAD «Rossiiskie jeleznie doroghi» (RJD).

Delegația CFM a fost condusă de Arcadie VICOL, vicedirector general, responsabil de activitatea comercială la IS «Calea Ferată din Moldova».

În cadrul consfătuirii s-au făcut bilanțurile realizării traficului de mărfuri comerciale externe cu transportul feroviar în anul 2014 între căile ferate participante la consfătuire; au fost coordonate volumele orientative de transportare a mărfurilor comerciale externe pe calea ferată în anul 2015; s-au stabilit «Principiile de bază de asigurare a traficului mărfurilor comerciale externe pe

calea ferată între România, Republica Bulgaria, Republica Moldova, Federația Rusă, Ucraina, alte state CSI, Republica Letonia, Republica Lituania, Republica Estonia și Georgia prin trecerile de frontieră ale Ucrainei și României, Republicii Moldova și României».

După cum s-a menționat, volumul total de transportare a mărfurilor din țările CSI, Republica Letonia, Republica Lituania, Republica Estonia și Georgia în România și Republica Bulgaria s-a majorat în anul 2014 comparativ cu 2013 cu 494,5 mii tone ori cu 16 la sută față de anul 2013.

Din Republica Bulgaria și România spre țările CSI, Republica Letonia, Republica Lituania, Republica Estonia și Georgia volumul de trafic a crescut anul trecut comparativ cu 2013 cu 36,5 mii tone ori cu 7 la sută.

Pentru a evita staționarea îndelungată a vagoanelor la trecerile de frontieră pe direcțiile RJD—

UZ, UZ—CFM, UZ—CFR și CFM—CFR, reprezentanții căilor ferate participante la consfătuire au căzut de acord să respecte volumele medii zilnice stabilite de încărcare și predare a încărcăturilor plus cele coordonate suplimentar pe parcursul lunii, precum și să nu admită încărcarea în perioada, cind acționează limitele convenite.

Părțile au stabilit nomenclatorul mărfurilor ce vor fi coordonate în calitate de volume lunare de transportare, precum și lista încărcăturilor transportate cu vagoane supuse transbordării, marfă supusă transbordării ori transvazării la stațiile de frontieră ale UZ, CFM și CFR; au examinat și coordonat «Modalitățile și condițiile de transportare a unor încărcături în traficul dintre Republica Bulgaria, România, Republica Moldova, Ucraina, Federația Rusă, alte state CSI, Republica Letonia, Republica Lituania, Republica Estonia și Georgia prin trecerile de frontieră ale Ukrai-



nei și României, Republicii Moldova și României» etc.

La sfârșitul întrevederii a fost semnat un Protocol, care intră în vigoare pe 1 iulie 2015.

A fost acceptată propunerea delegației Ucrainei privind organizarea consfătuirii ordinare de coordonare a volumelor de transportare a mărfurilor de export, import și tranzit între căile ferate din Republica Bulgaria, România, Republica Moldova, Ucraina și Federația Rusă în luna februarie 2016, în Ucraina. Participanții la consfătuire și-au exprimat recunoștința delegației Ucrainei pen-

tru această invitație amabilă și administrației Căii Ferate a Moldovei pentru excelența organizării a actualei întrevederi de la Chișinău.

Nicolae BARBĂSCUMPĂ, șef al serviciului relații internaționale și protocol al Direcției strategii și relații internaționale a IS «CFM»

ÎN IMAGINE: Arcadie Vicol, vicedirector general, responsabil de activitatea comercială la IS «Calea Ferată din Moldova», semnează Protocolul

Imagine: Iurie KOZLOV

Sînt încărcate cereale și nisip

Feroviarii stației de frontieră Vălcineț, asigurînd circulația trenurilor în ambele direcții, respectă cu strictețe cerințele securității circulației. La fel de importantă pentru ei este și organizarea lucrărilor de încărcare-descărcare, grație stabilirii unor contacte strînse de afaceri cu agenții economici din zona respectivă.

E vorba, în particular, de încărcarea cerealelor. Iar la mijlocul lunii mai întreprinderea comercială «Tezeu-lux» a expedit primele în actualul sezon 36 vagoane cu nisip în adresa fabricilor de sticlă din capitală. Principalul client al stației posedă un teren de încărcare bine dotat cu macarale și alte instalații necesare, unde mișcării se străduie să lanseze operativ numărul solicitat de vagoane pentru încărcare. O

atenție deosebită se acordă stării cutiilor vagoanelor descoperite, de pregătirea cărora se ocupă revizia tehnică-comercială de la stația nodului feroviar Onița. Pentru a evita pierderile de marfă pe parcurs trebuie astupate chiar și cele mai mici găuri și fisuri.

Feroviarii domeniului trafic de marfă de la stație cîntăresc cu atenție fiecare vagon după încărcare, perfectează corect actele de însoțire. Se încasează taxele respective conform tarifelor în vigoare pentru serviciile oferite.

Vladimir DOBROV

ÎN IMAGINE: casierii marfă-bilete Galina Reabco și Ludmila Filipciuc posedă o bogată experiență de muncă cu agenții economici

Imagine: Iurie KOZLOV

Scopul eforturilor – rezultatul stabil

Atenție sporită se acordă protecției sănătății și securității muncii angajaților la stația Țira.

Grație insistenței șefului mișcărilor din localitate Victor Balamut și susținerii administrației căii ferate, o parte a geamurilor vechi ale clădirii de serviciu au fost înlocuite cu termopane moderne. Ele exclud pătrunderea curentului și păstrează bine căldura în perioada rece a anului. Înainte de a lua masa muncitorii au posibilitatea să-și spele miinile cu săpun. Zilnic se face curățenie în odaia impieगतului de mișcare și sala de așteptare. Se menține ordinea și curățenia pe teritoriu, care are un aspect estetic plăcut. Se organizează la timp instruirile necesare, a fost amenajat colțișorul respectiv. Conform bilanțurilor anului trecut colectivul a fost stimulat pentru participa-

rea la concursul de protecție a sănătății și securitate a muncii, organizat la calea ferată.

O atenție la fel de mare se acordă asigurării securității circulației, deosebit de importante pe acest sector cu relief complicat. Impieगतii de mișcare sînt specialiști competenți, îndeplinesc conștiincios instrucțiunile, dispozițiile dispecerilor cu circulația.

Vlad PAVLOV

ÎN IMAGINE: la panou – impieगतul de mișcare Galina Țira

Imagine: Iurie KOZLOV



OFERTE DE MUNCĂ

STAȚIA CHIȘINĂU
ANGAJEAZĂ URGENT:

- ✓ LĂCĂTUȘ-INSTALATOR SANITAR,
- ✓ TÎMPLAR.

Studii medii tehnice, experiență de muncă în domeniu.
PRIN TRANSFER.

Telefoane: 022 83-22-50,
022 83-41-57, 022 83-47-10




CONȘTIENȚIZÂND SITUAȚIA

Greutățile nu influențează calitatea reparației

De rind cu alte sectoare ale remizei vagoane nr.2 Basarabeasca, grație cărora întreprinderea s-a transformat într-o adevărată uzină de reparație a utilajelor feroviare, desfășoară o activitate intensă și secția nr.3 reparație a locomotivelor, condusă de specialiști cu experiență, precum maestrul superior Serghei Lapaev cu o vechime în muncă de 44 ani, absolvent al IITF din Dnepropetrovsk, și maestrul Constantin Chiper, care muncește în acest domeniu deja 38 de ani.

În această secție muncesc 24 persoane: lăcătuși calificați pentru reparația materialului rulant, lăcătuși la instalații de combustibil și un brigadier.

Printre cei ce nu-și precupețesc zilnic eforturile, consideră administrația remizei vagoane nr.2, este lăcătușul pentru reparația materialului rulant Nicolae Condrea, care muncește la întreprindere 40 de ani. Pe parcursul acestor ani el a acumulat o experiență bogată, pe care o împărtășește cu plăcere tinerilor. Pentru măiestrie profesională înaltă N.Condrea a fost premiat în repetate rânduri de către administrația întreprinderii. În tandem cu el muncește

și un alt specialist la fel de experimentat: Anatolie Beloscorenco, lăcătuș la reparația materialului rulant, feroviar cu vechime în muncă de 36 ani. Deși a fost nevoit să părăsească remiza vagoane nr.2 și să muncească citiva ani în secția liniei nr.3 și la SML-130, el a revenit ulterior în colectivul drag și deja 10 ani muncește aici.

Ceea ce caracterizează colectivul secției nr.3 a remizei vagoane nr.2 sînt profesionalismul și măiestria înaltă, dar și unitatea, coeziunea. Cei 24 specialiști de aici muncesc într-o atmosferă de bună înțelegere și ajutor reciproc, climat psihologic-moral confortabil, care domnesc în colectiv. Ei, la fel ca și remiza vagoane nr.2 în ansamblu, sînt gata să facă față oricăror sarcini.

Actualmente colectivul secției nr.3 își consacră toate eforturile la înlăturarea obiecțiilor, înaintea în timpul reviziei de primăvară cu comisia. Reparații au manifestat o înțelegere deplină și au conceput apelul directorului general al Magistralei moldovenești de a scoate din impas întreprinderea cu eforturi comune.

Liliana NICHIFOROV



ÎN IMAGINE: lăcătușii pentru reparația materialului rulant din secția nr.3 a remizei vagoane nr.2 Nicolae Condrea (la dreapta) și Anatolie Beloscorenco

Imagine: Iurie KOZLOV

Mereu în căutare este spiritul creativ al colectivului SML-294 Răuțel. De cînd îi țin minte, specialiștii de aici au implementat permanent în practică diferite dispozitive și mecanisme proprii, noi, capabile să faciliteze și să perfecționeze lucrările, ce țin de reparația capitală a liniilor și restaurarea șinelor. Din aceeași categorie face parte și dispozitivul pentru descărcarea operativă de pe platformele feroviare și încărcarea pe ele a tehnicii grele cu șenile sau roți, inventat și confecționat cu forțele proprii.

Firește, căile ferate folosesc multe mecanisme pentru soluționarea acestei probleme. Or, construcția inovativei de la Răuțel permite exploatarea foarte simplă a acesteia, fără a utiliza careva instalații auxiliare. E vorba de o scară metalică pliantă, amplasată la capătul platformei de la «coadă». Înainte de a începe descărcarea buldozerelor și greiderelor de pe platforme, de la scară se întinde în direcția opusă mersului un cablu gros pe o distanță de vreo zece metri și se fixează de șină. La semnalul persoanei responsabile de efectuarea operațiunii, respectîndu-se, desigur, cu strictețe regulile securității circulației, mecanicul locomotivei de manevre pornește încet mișcarea, trăgînd după sine în sensul de mers platformele cu tehnică. Sub acțiunea cablului întins scara se desface și se fixează cu acuratețe pe șinele de linie, formînd o pantă sigură. Greiderul și buldozerul sînt puse în funcțiune

SCARA-MINUNE ÎȘI ÎNDREPTĂȚEȘTE MENIREA

și coboară pe pantă mai întii înainte, apoi într-o parte, alături cu calea ferată. Pentru ca acestea să nu deterioreze șinele, sub șenile și roți se așează traverse de lemn. În același mod, dar deja invers, are loc încărcarea tehnicii pe platforme după executarea lucrărilor planificate.

Coborîrea de pe platformă sau urcarea pe ea a fiecărei unități de tehnică durează cîteva minute, mecanizatorii demonstrînd multă dibăcie. Dacă privești dintr-o parte întreaga operațiune, pare că totul se întîmplă ca într-o magie. Nu degeaba mecanizatorii au botezat dispozitivul «scară-minune», împrumutînd cuvîntul neobișnuit pentru zilele noastre din poveștile vechi cu magii.

De remarcat, că de cînd există întreprinderea specialiștii ei au implementat un număr mare de inovații și accesorii diverse, care în timp s-au dovedit a fi utile și eficiente, inclusiv la construcția tronșoanelor feroviare Revaca-Căinari și Cahul-Giurgiulești, unde condițiile de muncă la montarea liniei au fost deseori extreme. Aplicarea inovațiilor are un impact benefic și asupra economisirii, în special acum, cînd resursele energetice devin tot mai costisitoare. De citiva ani colectivul acestei

Timpu trece, iar starea unicului tunel de cale ferată al magistralei noastre din apropierea stației Mateuți continuă să provoace neliniște. Această construcție veche, săpată în stratul calcaros al stîncii încă în anii 1891-1893, este deocamdată întreținută de picherii secției liniei Bălți astfel încît să asigure securitatea circulației trenurilor. Or, cit de mințios ar fi «cirpite găurile» cu ceea ce au la îndemînă picherii, reparația capitală este inevitabilă. De aceea deja astăzi trebuie stabilită tehnologia, care va fi aplicată aici. Reșînd din posibilitățile financiare limitate, ea trebuie să fie nu doar una sigură, ci și cit mai ieftină.

În acest sens nu e de neglijat, în opinia mea, experiența interesantă, utilizată la reparația tunelului de pe linia curentă Sambor-Ujgorod a Căii ferate Liviv, unde se crease o situație similară cu cea de la noi.

Cumpătare de gospodar plus experiență germană

Într-un interviu acordat ziarului ucrainean «Maghistrali» șeful-adjunct al Departamentului construcțiilor ingineresti din cadrul «Ukrzaliznitatea» Gheorghii Linnic povestea, că anul trecut Trenul poduri nr.61 a descoperit niște fisuri periculoase în finisajul bolții tunelului cu pricina. Prin ele se strecurau apele subterane, tencuiala de ciment a căzut, plasa de metal era puternic afectată de coroziune. La fața locului au fost invitați specialiștii Institutului «Livivtransproect». În urma unor cercetări migăloase s-a propus consolidarea bolții cu ajutorul unor construcții masive. Soluția era acceptabilă, dacă n-ar fi fost prețul de cost prea mare al lucrărilor și durata lungă a «ochiurilor» necesare, care ar fi putut afecta orarul circulației trenurilor. De aceea feroviarul a început să caute o soluție tehnică mai potrivită sub toate aspectele. Soluția optimă a venit din partea companiei germane Minova, specializată în reparația construcțiilor subterane cu aplicarea ancorelor autoforante de injecție.

Vis-a-vis de tunel esența tehnologiei constă în substituirea în locurile deteriorate a armaturii vechi din plasă metalică cu plasă din plastic de sticlă, fortificarea căptușelii cu ancore din plastic de sticlă în locul proptelilor. Plus la toate acestea se propunea prelucrarea spațiului din spatele căptușelii tunelului cu gudron special din două componente.

Într-un limbaj mai accesibil, ancorele reprezintă niște țevi sub formă de tije separate, unite cu manșoane. Ele se produc din substanțe fibroase combinate, care posedă un grad înalt de rezistență

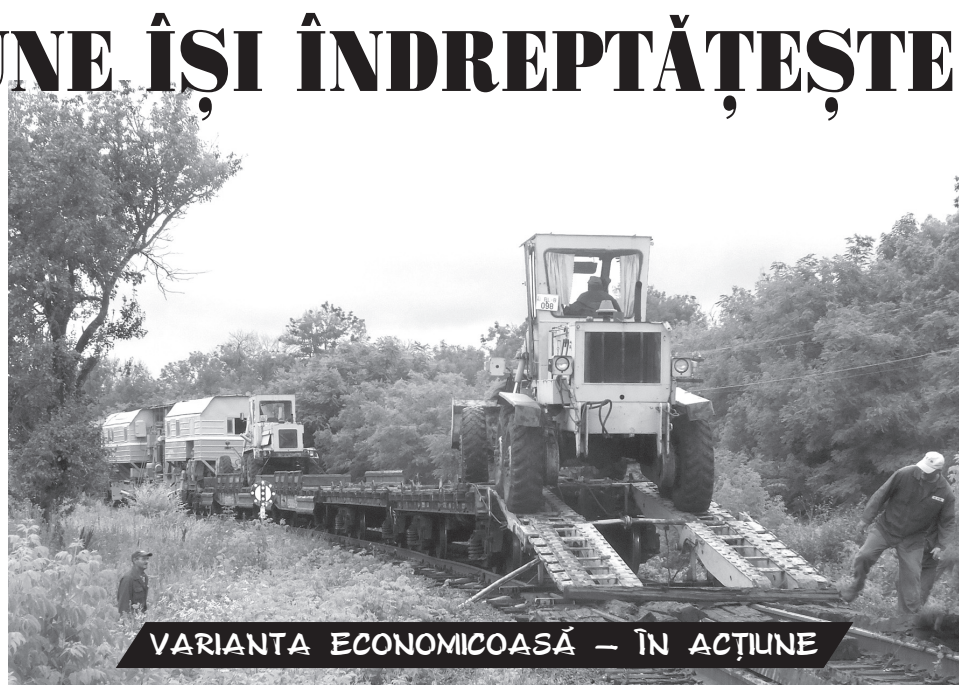
mecanică, rezistență la coroziune, flexibilitate, sînt ușor de transportat. În favoarea lor vorbește și avantajul, că ancora din plastic de sticlă rezistă la o greutate de pînă la 40 tone, iar plasa polimerică — pînă la 3 tone pe metru pătrat.

Aplicînd tehnologia germană, specialiștii Trenului poduri al căii ferate vecine vor consolida bolta tunelului cu forțele proprii cu ajutorul unor instrumente manuale, achiziționarea și exploatarea cărora va permite a economisi o sumă considerabilă comparativ cu varianta propusă inițial. Dacă în varianta Institutului de proiectare «Livivtransproect» lucrările ar fi costat 12 milioane hrvne, apoi în cel de-al doilea caz costul total al proiectului va constitui 1,5-2 milioane de hrvne, inclusiv circa 60 mii hrvne pentru procurarea perforatoarelor și pompelor de injecție. La ora actuală o hrvnă ucraineană este egală în medie cu 0,8-0,9 lei moldovenești. S-a calculat, că operațiunea tehnologică de forare a ancorelor va dura două-trei săptămîni.

Compania Minova face parte din grupul internațional «Minova Internațional LTD» (Marea Britanie). Pe teritoriul Ucrainei a fost creată o întreprindere mixtă cu participarea ei, care propune materiale izolante pentru consolidarea rocilor de mină, materiale de umplutură, ancore de fixare, diverse învelișuri.

Un moment important în activitatea companiei îl constituie tehnologia hidroizolării injectante și aplicarea rășinilor poliuretanică pentru soluționarea problemelor geomecanice.

(Din publicațiile ziarului «Maghistrali»)



VARIANTA ECONOMICOASĂ — ÎN ACȚIUNE

întreprinderi de la st.Răuțel a renunțat să încălzească încăperile de serviciu în timpul iernii cu gaze naturale. El folosește în acest scop cazanele, alimentate în calitate de defoc cu traverse vechi. Apa folosită este pompată direct din fîntină, fiind aproape gratuită. Merită atenție construcția interesantă a mașinii de ciuruit balastul, confecționată și instalată pe teritoriul întreprinderii. Ce-i drept, în prezent ea nu este folosită din cauza costului mare de transportare a pietrișului de pe linii.

Dar în cazul cînd acesta se va scumpi semnificativ, ceea ce este absolut posibil, inovația va prinde bine. Însăși viața și situația financiară dificilă îi impun pe feroviarul să devină tot mai inventivi și întreprinzători.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: scara pliantă pentru încărcarea și descărcarea tehnicii grele — în funcțiune

Imagine: Iurie KOZLOV



«CURCUBEUL DORINTELOR»

SĂRBĂTOAREA COPIILOR A DAT STARTUL VERII MULTAȘTEPTATE



ÎN IMAGINI: 1, 2. Președintele Federației sindicatului feroviarilor din Moldova Ion Zaporozjan premiază câștigătorii concursului de desene Gabriel Ionașcu (1) și Olga Kiriacoglu (2). 3. Trenul dorințelor. 4. Iurie Chirtoca. 5. Grupul ansamblului «Busuioc». 6. Expoziția de desene ale copiilor.



După cum am relatat deja, pe 1 iunie în piața cu havuz a Palatului de cultură al feroviarilor a avut loc o festivitate grandioasă, consacrată Zilei Internaționale a protecției copilului, organizată de colaboratorii PCF.

Spectacolul a fost unul cu adevărat de amploare: au participat la el cîntăreți și dansatori, clowni și magicieni, și, desigur, copiii feroviarilor Magistralei moldovenești.

Festivitatea s-a desfășurat sub genericul «Curcubeul dorințelor»: piața a fost împărțită convențional în șapte stații-spectru — câte una pentru fiecare culoare a curcubeului, și cei ce au evoluat în aceste spectre au purtat costume de culorile respective. Fiecare stație a avut și un nume: «Starturi vesele», «Orașul meșterilor», «Miini dibace», «Experimentarium», «Treamdia», «Vacanța inteligentă», «Pensula fermecată».

Cu ocazia sărbătorii piața s-a transformat într-o adevărată țară a copilăriei: aici și-au găsit sălaș personaje din basme, eroi ai filmelor cu desene animate, au existat «centre de creație», unde copiii au modelat, au desenat, au participat la diverse jocuri sportive etc. Personajele din fiecare spectru au împărțit copiilor huluib de hirtie, propunându-le să scrie pe ei cele mai mari dorințe, după care huluibii erau adunați în saci speciali și încărcăți la fiecare stație în două vagonase trase de o locomotivă mică, ce se îndrepta spre «Stația dorințelor».

În fața copiilor și-au demonstrat măiestria cîntăreți: conducători — Angela Roșcovan, Saveliu Cojocar și alții, dansatori ai ansamblului «Busuioc»: conducător — Valentin Andronache, colectivul «Spais»: conducător — Marina Baban și multe altele colective de creație și soliști.

Cîteva ore a durat această minunată sărbătoare, care i-a bucurat și pe copii, și pe adulți. La organizarea ei au depus multe eforturi creative, măiestrie directorul PCF Iurie Chirtoca, vicedirectorul Olga Gurina, șefa secției sport a PCF Ludmila Gheorghieva, dar și toți ceilalți colaboratori ai Palatului de cultură al feroviarilor. Sărbătoarea a fost una reușită!

Alexandru NICHIFOROV

Imagini: Iurie KOZLOV

