

FEROVIARII MOLDOVEI



N 33 (5903) 10 noiembrie 2016

Ziarul apare
din 1 mai 1941

CFM se pregătește să înfrunte gerul

În dimineața zilei de luni, 7 noiembrie 2016, lurii TOPALA, director general al ÎS "Calea Ferată din Moldova", a organizat o consfătuire operativă, la care s-au discutat chestiuni actuale, ce țin de organizarea procesului de trafic, asigurarea securității circulației, protecția sănătății și securitatea muncii.



Sarcina cea mai importantă:
a pregăti calea ferată
de iarnă în termeni optimi

Audiind rapoartele șefilor serviciilor vizate despre starea de lucruri în gospodăriile din subordine, lurii Topala a orientat asistența spre îndeplinirea sarcinilor curente în contextul pregătirii Magistralei moldovenești pentru activitatea în perioada rece 2016-2017.

Conform dispoziției directorului general, fiecare domeniu al căii ferate are sarcinile sale, astfel încât în perioada rece toată infrastructura feroviară să funcționeze cum se cuvine.

Analizând mersul îndeplinirii programelor în prag de iarnă, trebuie remarcat, că CFM se pregătește de iarnă la modul cel mai serios. Firește, există și probleme, cauzate de situația economică precară. Activează la capacitate maximă comisia specială a căii ferate în frunte cu Serghei Tomsa, vicedirector general, responsabil de infrastructură și tracțiune. Dânsul adună toată informația privind lucrările de pregătire pentru iarnă, care ulterior este discutată cu șeful magistralei, preconizându-se acțiuni concrete de soluționare a problemelor existente.

În procesul de pregătire a magistralei pentru funcționarea stabilă în perioada rece o atenție deosebită se acordă liniilor de cale ferată. Comisii speciale au verificat starea tehnică a căilor de acces, aflate în subordinea secțiilor liniei. La toate stațiile căii ferate au fost desemnate persoanele responsabile de curățarea de zăpadă și gheață a macazurilor, cu excepția stațiilor Chișinău-1 și 2, unde nu s-a făcut aceasta din cauza deficitului de picheri în secția linii din capitală. S-a elaborat planul de dezapezire, acțiunile de prevenire a deraierii materialului rulant în circum-

stanțele înrăutățirii condițiilor climaterice și periclitării circulației trenurilor. Au fost întocmite schemele de amplasare a personalului, mijloacelor tehnice de dezapezire. Continuă aprovizionarea stațiilor cu defoc, asigurarea filialelor cu echipament de iarnă, astfel încât feroviarii să-l primească până la răcirea timpului. Această acțiune decurge cam greu din cauza problemelor de gen material. La ordinul administrației căii ferate, în gospodăria Centrului de reparație a vagoanelor a fost anunțată luna de asanare a instalațiilor de frânare ale vagoanelor din proprietatea CFM, menită să prevină rateurile mijloacelor tehnice. Vagoanele ce staționează ajung pe pozițiile de reparație curentă și cu detașare a reviziilor tehnice, unde ele sunt examinate, inclusiv instalațiile de frânare. În acest moment sunt verificate și pregătite de exploatare 483 vagoane. Are loc instruirea respectivă a lăcătușilor. Ei sunt familiarizați cu particularitățile deservirii tehnice a frânelor pe timp de iarnă. În gospodăria locomotive sunt în toi reviziile cu comisia a materialului rulant și gradului de pregătire a acestuia și a gospodăriei în ansamblu pentru iarnă.

În conformitate cu planul de activitate a comisiei căii ferate, aprobat de către directorul general, în luna noiembrie vor avea loc ultimele ședințe ale acesteia. La data de 8 noiembrie curent a avut loc ședința ordinară a comisiei respective sub conducerea lui Serghei Tomsa. În cadrul ei s-a discutat mersul pregătirii de iarnă în gospodăria mișcare, serviciul tracțiune, Centrul de reparație a locomotivelor și Centrul de reparație a vagoanelor. Următoarele ședințe sunt planificate pentru 10 și 15 noiembrie. Despre ele vom povesti detaliat în ediția următoare a ziarului nostru.

Ultima acțiune în procesul de pregătire a Magistralei moldovenești pentru activitatea în perioada de iarnă va fi tradiționala revizie de toamnă cu comisia a gospodăriei feroviare, pe care o va întreprinde șeful ÎS "Calea Ferată din Moldova".

Irina KRAEVSKAIA

Imagine: Iurie KOZLOV

PROTECȚIA SĂNĂȚĂII ȘI SECURITATEA MUNCII

Atestat, deci cu nivel înalt de cunoștințe

La ÎS "Calea Ferată din Moldova" continuă instruirea conducătorilor locurilor de muncă, a specialiștilor și reprezentanților angajaților în domeniul protecției sănătății și securității muncii, prevăzută în Legea RM nr.186 "Despre protecția sănătății și securitatea muncii" (art.17, al.7).

După ce s-a desfășurat la Ocnița, această acțiune importantă a fost organizată și la nodul feroviar Bălți. Ea a trezit în colectivele de muncă un interes atât de mare, încât numărul celor prezenți la cursuri a depășit cifra de 130 de solicitanți,

declarată anterior. Numai din secția liniei au participat 64 specialiști. Și nu e de mirare. În ultima perioadă de timp feroviarilor noștri, la orice sector ar munci, conștientizează tot mai mult importanța însușirii la perfecție a cunoștințelor privind prevenirea cazurilor de traumatism de muncă.

Sala de festivități a secției liniei nr.5 a găzduit reprezentanții întreprinderilor locale și ai stațiilor liniare pe parcursul a patru zile. Colaboratorii serviciului securitatea și sănătatea în muncă — inginerul coordonator Vladimir Raico și specialistul de prima categorie Ștefan Buga — au explicat materialul, ca de obicei, într-o manieră accesibilă, departe de

a fi formală, operând cu exemple din activitatea practică. Au fost demonstrate câteva filme la subiectul respectiv. La sfârșitul instruirii ascultătorii au fost atestați.

Deja o perioadă îndelungată serviciul securitatea și sănătatea în muncă al căii ferate organizează asemenea instruirii o dată la trei ani pentru conducătorii locurilor de muncă, specialiști și reprezentanții angajaților. Renunțarea la serviciile contra cost de acest gen ale Inspectoratului de stat al muncii a permis economisirea numai la Bălți a 78 mii lei din bugetul magistralei, ceea ce nu e deloc de neglijat în condițiile financiare dificile de astăzi.

Vreau să fac câteva referințe

la cei ce organizează instruirile. Vladimir Raico muncește în domeniul transportului feroviar 26 de ani, după absolvirea Colegiului de construcții din Chișinău, specialitatea "Construcții industriale, civile și rurale". În cadrul serviciului securitatea și sănătatea în muncă activează din anul 1997. Ștefan Buga a absolvit Colegiul feroviar din Odesa, are o vechime de

muncă la calea ferată de 23 de ani, o bună parte din ei a muncit mecanic-secund, brigadier la sectorul reparații și maestru înterimar la depoul de locomotive Chișinău. Din anul 2010 este colaborator al serviciului securitatea și sănătatea în muncă.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagine: Ștefan BUGA



Colaboratorii serviciului securitatea și sănătatea în muncă alături de un grup de ascultători ai cursului la nodul feroviar Bălți

03/11/2016



■ ÎN COLECTIVELE DE MUNCĂ ALE CFM

Accentul pe oportunitățile interne

Economia de piață impune feroviarilor moldoveni condiții, care-i fac să se orienteze în special spre asemenea indicatori-cheie ai activității precum rentabilitatea și profitul. Conștientizează bine acest adevăr și colectivul stației Ghindești, care, de rând cu asigurarea securității circulației, acordă multă atenție găsirii posibilităților de îmbunătățire a muncii cu încărcăturile.

Indiscutabil, situația economică din zona adiacentă stației nu este deloc simplă, dar în anul curent, după cum a menționat șeful întreprinderii Valeriu Tișco, s-a înregistrat în sfârșit o tendință de creștere a volumului de încărcare și descărcare. Dacă în anul 2015 au fost încărcate 77 și descărcate 284 vagoane, apoi deja în cele nouă luni ale anului curent acești indicatori sunt respectiv de 49 și 252 vagoane. Calculând perioada rămasă până la finele anului și numărul cererilor depuse de agenții economici, volumul de trafic va depăși nivelul anului trecut.

— O anumită doză de optimism insuficientă, bunăoară, exemplul întreprinderii "Alfa Nistru" din Soroca, clientul nostru principal și permanent, care a încărcat pe parcursul a nouă luni cu 17 vagoane mai mult decât în perioada similară a anului trecut, — a reiterat Valeriu Tișco. — Producția sa se bucură de cerere stabilă în Belarus, Rusia, Kazakstan și chiar în Mongolia. Stația s-a mai ales cu un client, care a descărcat deja 30 vagoane descoperite cu pietriș pentru reparația șoselelor, iar până la sfârșitul lunii noiembrie va descărca în total 170 vagoane. Alți agenți economici descarcă la stația noastră îngrășăminte minerale, gaze lichefiate.

Se poartă negocieri cu firma comercială "Cereale-Flor" privind transportarea cerealelor. În acest scop ea trebuie să repare linia de acces din proprietatea sa, pe care vor putea fi avansate vagoanele pentru încărcare. Întreprinderea a fost informată despre numărul traverselor necesare conform condițiilor tehnice pentru răirea focarelor de putregai. Soluționarea problemei este stopată deocamdată de situația, că la întreprindere se schimbă parțial conducerea. Ar putea transporta cereale pe calea ferată spre porturile dunărene și firma "Arbomax", a cărei linie de acces este îngrijită de picherii noștri conform unui contract încheiat în acest scop. Odată specialiștii ei au purces chiar la un experiment: să transporte cereale în containere fără a le cobori de pe platformele de cale ferată. A fost confecționat și un dispozitiv special. Însă ulterior, din cauza tarifelor majorate firma a renunțat la colaborarea cu calea ferată și a ales să-și transporte marfa cu camioanele de mare tonaj. Astăzi feroviarilor trebuie să caute posibilități de a recuceri încrederea clientului. Să sperăm, că grație noii politici tarifare mai flexibile, promovate de ÎS "Calea Ferată din Moldova" în frunte cu

directorul general Iurie TOPALA, se va găsi un compromis.

Specialiștii biroului marfă al stației depun eforturi considerabile pentru a menține la nivelul convenit relațiile constructive cu agenții economici, perfectând operativ și competent documentele. Nu apar nici un fel de probleme vizavi de oferirea și lansarea pe pozițiile de încărcare-descărcare a materialului rulant. Merită apreciere în primul rând prestația de muncă a casierilor de marfă și de bilete Maria Stolearov și Natalia Gumenai, receptionerului superior Vladimir Vicluc. Un ajutor mare acordă vizorul comercial de sector Victor Ursachi.

Pe măsură ce se inviorează activitatea cu încărcăturile, necesită o îngrijire mai bună gospodăria liniei a stației. Însă din cele patru linii existente aici pe două este interzisă circulația și operațiunile de manevră din cauza focarelor de putregai. De aceea l-am întrebat pe șeful stației, dacă se întrevăd careva progrese în soluționarea acestei probleme acute.

— Relansarea liniilor ar permite efectuarea lucrărilor de manevră cu cheltuieli mai mici, realizare foarte importantă în condițiile actuale, — a spus dânsul. — Am discutat deja cu picherii chestiunea reparației și lansării liniei nr.2. De curând secția liniei Bălți a primit un lot mare de traverse noi din beton armat și ar putea aloca o mică parte pentru răirea focarelor de putregai, ce pun în pericol securitatea circulației la stație.

Cât despre securitatea circulației, colectivul stației se străduie să nu admită nereguli. În scopul perfecționării cunoștințelor teoretice și a deprinderilor practice se organizează în mod regulat instruirii tehnice conform planului tematic. Sunt analizate neapărat cazurile, admise la alte sectoare ale magistralei. Șeful stației organizează controale inopinate, inclusiv și nocturne.

Pentru toți a fost o încercare serioasă furtuna puternică, care într-o noapte de vară a provocat multe neazuri oamenilor din partea locului. La panou se afla impiegatul de mișcare Svetlana Popovski. Când vântul a rupt cablul de electricitate și postul CE s-a pomenit fără curent electric și comunicație, mișcărista nu s-a pierdut cu firea. În cel mai operativ mod ea l-a anunțat despre cele întâmplate la telefonul mobil pe șeful stației. Circulația a două trenuri trebuia să fie asigurată în regim manual. Cu o lanternă în mână, Valeriu Tișco s-a îndreptat spre macazuri. Grație acțiunilor întreprinse întreruperile de circulație au fost evitate. Abia când s-a zorit de ziuă au putut fi văzute consecințele nefaste ale furtunii. În localitate au fost scoși din rădăcină numeroși ploi. Teritoriul stației era plin de ramuri rupte din copaci. Receptionerul superior Vladimir Vicluc și soția sa Vera, angajată la stație, casierita Natalia Gumenai în frunte cu șeful stației s-au apucat să facă ordine. La înlăturarea consecințelor furtunii au muncit și alți specialiști de pe sector. E vorba, în particular, de specialiștii SCB sub conducerea electromecanicului superior Victor



Șeful stației Valeriu Tișco



La stația Ghindești



Impiegatul de mișcare Tatiana Cărbune



Casierita Maria Stolearov

Melnic din cadrul secției nr.3 semnalizare și comunicații, de echipa de energeticieni a secției nr.3 alimentare cu energie electrică, sosită de la Bălți. Situația s-a agravat din cauză că în una din zonele cu macazuri a stației vântul puternic a doborât cinci piloni de electricitate ai rețelelor electrice raionale, situați chiar sub linia feroviară de transmisie electrică. A trebuit să fie restabilit și pilonul, căzut în preajma depozitului de conserve. Până la urmă curentul electric și comunicațiile au fost restabilite și stația și-a reluat activitatea în regimul convenit.

Colectivul a muncit cu sârguință și la pregătirea întreprinderii pentru activitatea în perioada rece a anului. Oamenii de aici s-au deprins să mizeze în primul rând pe forțele proprii. Fără a aștepta constructorii, feroviarilor au vopsit țeava de gaz, pentru a o feri de rugină și a-i da un aspect estetic decent. Au fost reparate banchetele la peron. Ramurile adunate după furtună au fost depozitate și în caz de necesitate ar putea fi folosite iarna ca defoc, cu atât mai mult s-au păstrat două sobe de rezervă. Chiar în preajma postului CE vântul a rupt o creangă groasă de tei, pe când acoperișul n-a avut de suferit, deși în sat multe case au rămas parțial fără ardezie. Aceasta se datorează calității bune a reparației, efectuate acum câțiva

ani de constructorii sectorului Bălți al secției edificii civile.

Cunoscând situația economică dificilă a magistralei, colectivul se străduie să economisească. În perioada de iarnă gazele naturale se consumă în strictă dependență de temperatura de afară. Iluminarea peronului este conectată noaptea doar în momentul sosirii trenurilor. Lunar se consumă nu mai mult de 0,7 metri cubi de apă, care din lipsa unei fântâni este luată din rețeaua de apeduct a localității. Nu are sens să fie săpată fântâna, deoarece apa se află aici la mai bine de 60 metri adâncime. Ba mai mult: până la ea trebuie săpat în straturi dure de sol.

Creionări la portretul șefului stației: Valeriu Tișco a absolvit Colegiul tehnic de transport feroviar din Bălți. Este angajat la calea ferată din anul 2000, a acumulat o bună practică de muncă în calitate de impiegat de mișcare la stația Ghindești. Funcția responsabilă de șef al stației a ocupat-o la data de 24 august 2014, conform unei dispoziții a directorului general al ÎS "Calea Ferată din Moldova". De remarcat, că în calitate de conducător reușește să păstreze în colectiv bunele tradiții de muncă, formate de-a lungul anilor.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagini: Iurie KOZLOV

Pe calea dezvoltării inovative

Avertizări pentru mecanicii de locomotivă pe o tabletă specializată, locomotive cu dispozitive de înregistrare și alte noutăți inovative interesante din domeniul materialului rulant au fost prezentate la o expoziție, organizată recent la Calea ferată de sud a SA "Ukrzaliznița". Ele demonstrează, că pot fi ignorate o multitudine de hărtoage, ca, bunăoară, cu privire la limita de viteză, oferită echipajelor de locomotivă pentru fiecare sector al magistralei.

Sistemul BLIK — complexul programare-aparataj, elaborat pe baza tabletei electronice Samsung Galaxy Tab 3, permite de a primi în timp real blanchete de preîntâ-

pinare, precum și foaia electronică naturală. Grație inovației, mecanicii de locomotivă verifică orarul circulației trenurilor și viteza de sector. De rând cu aceasta, el poate folosi nemijlocit în rută schemele logice pentru depistarea și lichidarea defecțiunilor posibile sau apărute, determinate anterior. În caz de necesitate mecanicul de locomotivă mai poate verifica încă o dată pe ecran schemele stațiilor, situate pe parcursul materialului rulant, lua cunoștință de limitele de viteză concrete, inclusiv până la fiecare pichet. În volumul memoriei virtuale a complexului se mai păstrează suplimentar multă informație cu privire la instrucțiunile de serviciu și ordinele de

asigurare a securității circulației și a activității regulamentare.

Un viu interes al practicienilor a trezit locomotiva, ieșită din halele uzinei în 1989, care a fost prezentată la expoziție. Rationalizatorii au dotat mașina cu un dispozitiv portativ de înregistrare video a imaginilor și mișcării în cadrul exploatarei. Informația fixată este trecută în arhivă și poate fi folosită la investigația circumstanțelor eventualelor accidente rutiere. Asemenea dispozitive sunt instalate nu doar în cabină, ci și în încăperea-diesel.

A fost demonstrată funcționarea dispozitivului modernizat, cu ajutorul căruia poate fi monitorizat mai strict procesul cheltuirii combustibilului diesel de către locomotivele de manevră 4M93.

(Ziarul "Maghistrali")



■ LA CONTROL — PREGĂTIRILE DE IARNĂ

Depoul de locomotive nr.3: programul este îndeplinit cu succes

În mod tradițional depoul de locomotive Basarabeasca, condus de Vladimir CIOBAN, începe în fiecare an pregătirile de iarnă încă vara. N-a fost o excepție nici anul curent. O comisie din specialiștii principali ai întreprinderii în frunte cu inginerul-șef Roman Ceavdari a întocmit "Programul acțiunilor de pregătire a depoului pentru activitatea în perioada de toamnă-iarnă 2016-2017". Cele preconizate se realizează cu succes.

Astfel, bunăoară, până la data de 3 octombrie curent la depoul de locomotive nr.3 s-a încheiat completarea echipelor de dezapezire și desemnarea persoanelor, care vor avea grijă iarna să încălzească locomotivele și trenurile diesel; mecanicii de locomotivă novici muncesc în echipă cu mecanici-secunzi experimentați. Până la aceeași dată s-a planificat asigurarea angajaților depoului cu haine și încălțăminte specială conform normativelor; analiza repetată în comun cu echipajele de locomotivă și echipele de reparatori, în special cu novicii, a cazurilor de rateuri ale locomotivelor și trenurilor diesel pe parcursul iernilor trecute, studierea instrucțiunilor privind



Imagine: Iurie KOZLOV

pregătirea pentru iarnă a gospodăriei; instalarea dispozitivelor TAD de protecție contra zăpezilor, mutarea difuzorilor cuvei frigiderului în poziția de încălzire a spațiilor diesel; prepararea materialelor de etansare (pânză de sac, carton, sticlă, pâslă). O co-

misie verifică gradul de pregătire pentru funcționarea în condiții de iarnă a traseelor termice și de apă spre depozitul de combustibil, a caselor de odihnă pentru echipajele de locomotivă la stațiile Basarabeasca, Căinari, Etulia, Cahul și Giurgiulești,

Obiectul preocupărilor — construcțiile ingineresti

Pe sectorul întins al secției linii Bălți se află 297 construcții ingineresti, care asigură circulația trenurilor și păstrarea terasamentelor în zonele cu relief complicat. De menținerea lor în conformitate cu normele securității circulației are grijă o echipă formată din 35 angajați sub conducerea șefului-adjunct al întreprinderii Ion Morari.

— Cea mai mare problemă e că aceste construcții ingineresti sunt foarte vechi, iar efectuarea volumului necesar de reparații este împiedicată de cele mai multe ori de lipsa acută a materialelor, cauzată de situația financiară precară a magistralei, — reiterează Ion Morari. — Totuși, specialiștii noștri dau dovadă de insistență și au reușit să efectueze anumite lucrări de pregătire a gospodăriei din subordine către perioada rece a anului.

Primul pe lista realizărilor poate fi plasat podul feroviar de la km 37 al direcției Mateuți, situat în preajma satului Gura Camencii din raionul Florești. Efectuând câteva deplasări la fața locului, echipa în frunte cu maestrul-poduri Serghei Sobîșceanski a înlocuit 136 grinzi de pod uzate cu altele noi, achiziționate în Belarus. De fiecare dată trebuia săltat parțial circuitul de linie cu lungimea de 152 metri. Or, grație îndemnării muncitorilor nu a fost necesară utilizarea mijloacelor tehnice speciale, ceea ce a redus substanțial cheltuielile. Pe un alt pod — cel de la km 27 — aceeași echipă a schimbat până la începutul lunii noiembrie 57 plăci de pavaj. Chiar și în condiții climatice nefavorabile această lucrare importantă ar putea fi continuată, dacă va fi alocat combustibil pentru motolocomotivă, care va transporta plăcile de la sediul central al secției până la destinație.

De schimbarea grinzilor de pod s-a ocupat și echipa maestrului Dumitru Batiușka de la Șoldănești. Este vorba, în special, de un asemenea edificiu important precum podul peste râul Nistru. Aici a fost efectuată conform planului înlocuirea respectivă a 72, 78 și 63 grinzi de pod pe trei deschideri. Pe podul de la km 113 au fost schimbate 28 grinzi. Este cazul să

amintim și de vechiul tunel, construit în anul 1893. Pătrunderea apei din izvoarele subterane și carsturile, care încep, în opinia specialiștilor, pe câmpul din preajma satului Mateuți, a cauzat formarea golurilor în spatele peretilor laterali. Aceasta necesită investigații geologice serioase, în baza rezultatelor cărora s-ar putea elabora proiectul reparațiilor capitale. Dar și de astă dată problema constă în

lei de săh în locurile vulnerabile ale tunelului la adâncimea de până la un metru. Anul trecut au fost consolidate prin această metodă pereții portalurilor 19-12. În prezent, în contextul pregătirilor de iarnă, lucrări similare s-au executat la portalurile 8, 9 și 10.

Un bun nivel de organizare al pregătirilor de iarnă demonstrează echipele, care au în grija lor terasamentele de cale



Maistrul Dumitru Batiușka, șeful-adjunct al secției linii nr.5 Ion Morari, muncitorii superiori Vasile Șveț și Igor Donțu pe podul feroviar peste râul Nistru

lipsa banilor. Podarii din partea locului, însă, nu cedează în fața greutăților, ci continuă prin toate mijloacele să mențină construcțiile ingineresti în stare sigură pentru securitatea circulației trenurilor. Se face uz de tehnologia injectării, care și-a dovedit avantajele la alte șantiere, fiind sigură, simplă la aplicare și comparativ ieftină, ceea ce în contextul economisirii este foarte important. Ea constă în injectarea sub presiune a mortarului din ciment curat în niște orificii, forate sub forma tab-

ferată. Ele se ocupă de curățarea de măr și vegetație a canalelor de evacuare a apelor. Echipa maestrului Roman Grosu a montat pe 100 de metri ai liniei curente Fălești-Cătranăc (km 51 al direcției Ungheni) rigole pentru evacuarea apelor acumulate în timpul ploilor și evitarea spălării traverselor. O altă lucrare de instalare a ulucelor a avut drept scop scurgerea liberă a apei de ploaie la km 79, în preajma zonei de intrare cu macazuri a stației Bălți-orăș.

la depozitul de combustibil va fi controlată integritatea instalațiilor de alimentare, acestea vor fi separate printr-un gard; s-au montat de asemenea fâșii de cauciuc la portile reviziei tehnice a locomotivelor. Colectivul DL-3 a făcut tot posibilul pentru a termina depozitarea cantității necesare de nisip, lubrifianți, verificarea transportului auto al depoului, pregătirea inventarului de dezapezire, confecționarea etanșelor pentru portile depoului, halei de îngrijire tehnică a locomotivelor. O deosebită atenție se acordă sticlării geamurilor și ușilor încăperilor, instruirii la protecția sănătății și securitatea muncii.

La depoul de locomotive nr.3 există o rezervă permanentă de piese de schimb, materiale, segmente reparate de calorifere. În cadrul fiecărei lucrări de îngrijire tehnică tip 2 este asigurată verificarea funcționării instalației de alimentare cu nisip, SART, a lubrifiantilor, a stării elementelor TAD de protecție contra zăpezii. Până la data de 17 octombrie a.c. au fost asigurate cu carbune subdiviziunile stațiilor Căinari, Etulia, Giurgiulești și RT-2; a fost verificată tehnica din dotare, sistemul de încălzire a vagonului și încălzitoarele macaralelor. Ultimul acord în procesul de realizare a Programului va fi revizia de toamnă cu comisia a locomotivelor și rezervelor, funcționării caloriferelor în cabinile mecanicilor de locomotivă, verificarea stării saltelelor de etansare, a geamurilor și ușilor locomotivelor; completarea și aprobarea componenței echipajelor de locomotivă și a echipelor de reparatori în dependență de volumul de trafic și reparație.

Liliana NICHIFOROV

Echipa de terasament sub conducerea maestrului Nicolae Pleșca a demontat vechile fântâni de control pe direcția Mateuți. Construite acum 120 de ani din piatră, ele s-au prăbușit în sensul direct al cuvântului. Deoarece cimentul este scump, reparația lor ar fi fost costisitoare. De aceea s-a procedat altfel: în locul fântânilor au fost instalate 33 inele din beton cu capac. Iar piatra scoasă din fântâni va fi utilizată în alte scopuri. Inele au fost fabricate în secția articole din beton armat a TP-1.

După încheierea reparației macaralei cu cupă cu gheare, aflată în posesia secției liniei, vor fi organizate lucrări pe panee pentru înlăturarea pietrelor, care ar putea să cadă pe șine. Ele au loc în debleurile de la km 34 și 38, precum și pe sectorul Soldănești—platforma Lipceni al direcției Mateuți.

Or, nu toate lucrările preconizate au putut fi duse la bun sfârșit. Pentru anul curent s-a planificat, bunăoară, vopsirea elementelor metalice ale podului de la km 113 lângă tunelul peste râul Ciorna. Conform regulilor de exploatare asemenea vopsiri se efectuează o dată în cinci ani, pe când podul respectiv n-a avut parte de ele deja aproape un sfert de secol. Specialiștii TP-1, care posedă experiență în acest sens, s-au pregătit de vopsit. Din păcate, însă, a trebuit să amâne lucrarea din același motiv: lipsa banilor. Mai e ceva. În activitatea de muncă podarii și specialiștii în domeniul terasamentelor se confruntă cu problema organizării deplasărilor pe linie. Acum câteva luni a fost scurtată până la stația Rogojeni, iar ulterior — anulată definitiv, cursa trenului diesel matinal de la Bălți (anterior trenul respectiv se deplasa până la Mateuți). De atunci muncitorii se deplasează pe linie cu motriza nodului feroviar, care nu circulă regulat, ba și costă scump secția liniei, chiar și în cazul cooperării cu alte întreprinderi cointerestate.

Specialiștii consideră o bună cale de ieșire parțială din impas folosirea camionului GAZ-66. Acesta este comod pentru transportarea pe linie a muncitorilor, materialelor și instrumentelor. Dar în prezent, din păcate, este defectat. E nevoie de 600 lei pentru a procura piesa necesară. Ar fi bine ca specialiștii sectorului construcții ingineresti al secției liniei să fie ajutați cu acești bani, cu atât mai mult că cererea de achiziționare a piesei defectate a fost transmisă serviciului liniei al căii ferate încă acum câteva luni.

Vladimir DOBREANSCHI

Imagine de autor



FELICITĂRI!


Dumitru Durnescu

Administrația Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova" îl felicită cu ocazia zilei de naștere pe **Dumitru DURNESCU**, șef al serviciului securitatea și sănătatea în muncă.

— Îi dorim omagiului multă sănătate, bunăstare în familie și succes în domeniul profesional spre binele CFM!

* * *

Administrația și comitetul sindical de la remiza vagoane pasageri Chișinău adresează cordiale felicitări de ziua nașterii lui **S.KOTELNIK**, șef al întreprinderii, precum și lui **V.CALUGĂRI**, inginer pentru muncă și salarizare, **Iu.RAILEAN**, maistru, **S.MERZLEAKOV**, mecanic compresor, **D.COMENDANT**, maistru, **N.BABAIA**, pietrar în secția auxiliară, **S.ABDULGANOV**, brigadier, și cu ocazia împlinirii vârstei de 35 de ani lui **Andrei GORNEA**, maistru la sectorul electric de material rulant.

*Domnul să vă dea de toate,
Bucurie, sănătate,
Viața să vă fie plină
De belșug și de lumină.
Casă, masă, succes, bani,
Noroc bun și la mulți ani!*

* * *

Administrația și comitetul sindical de la stația Bender vin cu felicitări către agenții biroului predare **Dumitru VIȘNEVSKII**, — cu


Serghei Kotelnik

ocazia JUBILEULUI de 60 de ani, și **Veaceslav NEGRU** — la împlinirea vârstei de 55 de ani.

*Noi vă dorim din suflet sănătate,
Noroc, fericire, bucurii,
S-aveți mereu succese-n toate,
Mulți bani în pungă și doar împliniri!*

* * *

Administrația și comitetul sindical de la depoul de locomotive Bălți transmit cele mai cordiale felicitări cu ocazia minunate-

lor evenimente din viața lui **S.TANASOV**, zurgar — 65 de ani din ziua nașterii, **A.MOROSAN**, mecanic-secund — 55 de ani din ziua nașterii, **L.CLIPA**, muncitoare la baie — 45 de ani din ziua nașterii.

*La mulți ani cu sănătate,
Să aveți belșug în toate,
Bucurii și împlinire,
Viață bună, fericire!*

* * *

Colectivul stației Călărași o felicită cu prilejul zilei de naștere pe **Parascovia STRATAN**, impiegat de mișcare.

*Un îngeras să te păzească,
O-mbrățișare să te încălzească,
Un zâmbet să te facă fericită,
O inimă să te facă iubită.*

* * *

Administrația și comitetul sindical de la remiza vagoane Bălți vin cu felicitări de ziua nașterii către **Nadejda ILIȚA**, brigadier, **Ivan STEFANTOV**, lăcătuș, **Ludmila CUȘNIR**, șefă de depozit, **Sergiu Gherman**, maistru, categoria I, **Ruslan VIERU**, recepționar de vagoane. Le dorim multstimăților omagiată sănătate, bunăstare și succese în toate!

FILE DE ISTORIE A ȚINUTULUI NATAL

Drumul comercial Moldovenesc: misterele căilor date uitării

(Sfârșit. Începutul în nr.32)

Dovada că orașul Călărași, bunăoară, s-a aflat pe acel drum comercial antic, era biserica bizantină din centrul localității, care a fost distrusă în mod barbar în anii '70 ai secolului trecut. Informațiile despre ea s-au păstrat în arhiva orașenească. Călărășenii în etate își mai amintesc și azi beciurile imense, transformate în depozite. În zona de codru există până în prezent bucăți din vechiul drum, năpădite de arbori și tufari.

Acum vreo zece ani chiar în centrul orașului Fălești a început să se surpe pământul și făleștenii au aflat cu uimire, că orașul e situat pe o întreagă rețea de labirinturi parțial astupate. Se presupune, că acestea se întind pe o lungime de circa șapte kilometri până în satul Albinetul Nou, unde de asemenea s-a descoperit o construcție antică subterană. **Am avut ocazia să discut cu specialiștii, care au coborât în ea, și iată ce mi-au povestit.** O parte din galeriile subterane au peretii clădiți din cărămidă roșie și piatră plată, iar în ele poate întoarce cu ușurință un car încărcat.

E vorba, cel mai probabil, de niște galerii subterane secrete, unde negustorii locali își ascundeau mărfurile și vitele în timpul invaziilor dușmane. Galerile puteau fi folosite și în scopuri de contrabandă, pentru a nu plăti vamă la intrarea în localitate.

Un interes aparte prezintă crucea mare de piatră, situată în câmp lângă stația Rogojeni, pe care băștinașii o numesc Crucea căruțașului. Inscripția cu litere chirilice, săpată în piatră, s-a șters în timp. De aceea e imposibil a afla cine și-a găsit locul de veci sub ea și care a fost cauza morții. Ceea ce se cunoaște cu certitudine este că a fost instalată cam pe la mijlocul secolului XVII. Una din legendele, care circulă prin partea locului, spune că în vremurile de demult acolo s-a întâmplat o tragedie nemaipomenită, legată de atacul tâlharilor asupra unui convoi de care. De remarcat, că **denumirea satului Bahmut din zona Codrilor și a stației de cale ferată de acolo** provine de la cuvântul "bahmat" din limba tătară, ce semnifică o specie veche de cai, comercializată masiv în timpurile străvechi la iarmaroacele din Moldova și de peste hotare. Asem-

nea denumiri există de asemenea în Ucraina și Rusia.

Oamenii au folosit secole la rând caarele pentru transportarea mărfurilor. Însă la mijlocul secolului XIX în Basarabia a fost lansată prima linie de cale ferată. Aceasta s-a întâmplat în zona de sud. În timpul întrevederii bilaterale din Crimeea între țarul rus Alexandru al II-lea și regele României Carol I-lea, s-a ajuns la un acord privind construcția liniei de cale ferată dintre Chișinău și Iași. Tânărul stat român căuta o nouă cale comercială transnațională spre porturile din Odesa, iar rușii, concurând cu Austro-Ungaria, aveau interese politice în zonă. Ambele părți au organizat licitații pentru elaborarea proiectului construcției, acestea fiind câștigate respectiv de compania basarabeană Lidkovski și întreprinderea privată românească în frunte cu inginerul Grigore Haliad. Urma să se decidă, unde va fi amplasat concret sectorul basarabean de cale ferată. Magnatul Alecu Balș, terenurile cărui se aflau pe malul stâng al Prutului vizavi de Țuțora, dorea foarte mult ca linia de cale ferată să fie construită pe lo-

cul vechiului drum comercial. Același lucru și-l dorea și mulți locuitori ai satelor din preajmă: Țuțora Veche, Buzdugani, Dănuțeni. Însă le făcea concurență proprietarul pământurilor din vecinătatea vadului Sculeni, unde după anul 1812 a fost transferată vama din Țuțora. Lupta era acută. S-a făcut uz de bani și relații personale. Într-un final a fost aleasă localitatea Ungheni și terenul unui oarecare Buznea, care nu s-a luptat deloc pentru amplasarea proiectului. Deja în aprilie 1873 a fost lansat sectorul de cale ferată Chișinău-Cornești, iar la data de 12 februarie 1876 la Ungheni a sosit primul tren de probă.

Astfel Țuțora, în pofida amplasării geografice avantajoase (e situată la intrarea în defileul amplu dintre colinele Cristești și Tomesti), a pierdut pentru totdeauna importanța sa de centru comercial remarcabil și s-a transformat într-o localitate obișnuită. Pe malul drept au decăzut iarmaroacele, iar pe cel stâng — numeroasele depozite, care se întindeau de la Dănuțeni până aproape de satul Valea Mare, actualmente raionul Ungheni. S-au păstrat până în zilele noastre doar rămășițele vechii cetăți sub formă de valuri de pământ, care au fost cercetate recent de arheologii moldoveni. Aproape că nu a rămas nici o urmă din vechiul drum de care, locul lui fiind ocupat de șosele ori câmpuri. Numai puținele cronici istorice ne mai amintesc despre el, de rolul pe care l-a avut în evul mediu pentru tranzitul comercial internațional dintre Est și Vest, pentru dezvoltarea economică a Principatului Moldovei.

Vladimir DOBREANSCHI

KALEIDOSCOP

Profesia — obiect al mândriei

La gările din Kazakstan vor fi anunțate prin difuzoare numele mecanicilor locomotivelor trenurilor de călători. Această decizie este una din acțiunile de ridicare a prestigiului profesiei de mecanic de locomotivă.



Informația se conține în comunicatul serviciului de presă al operatorului feroviar național — SA "Kazakstan temir joli". La căile ferate kazahe muncesc peste 16 mii de specialiști ai echipajelor de locomotivă.

Profesia de mecanic de locomotivă este una din cele mai importante și responsabile în transportul feroviar. Ea presupune anumite abilități și deprinderi, ce asigură în primul rând transportarea la destinație în condiții de siguranță a pasagerilor și mărfurilor.

În Kazakstan trenurile de călători sunt remorcate de mecanici de locomotivă cu o bogată experiență de muncă. E nevoie de ani buni de muncă pentru a deveni mecanic de categorie înaltă. Mai întâi persoana respectivă trebuie să muncească în calitate de mecanic-secund, apoi să urmeze o școală tehnică cu profil feroviar. Căpătând permisul de conducere a locomotivelor, ea va urma o anumită perioadă de stagiere sub conducerea unui îndrumător cu experiență și a instructorului. Abia după asta mecanicul de locomotivă capătă categoria a treia de calificare și permisiunea de a remorca un marfar.

Încărcăturile de tranzit au undă verde

La stația feroviară Șkirotava din Letonia a fost lansată o cocoasă modernizată de triere. Stația respectivă constituie unul din cele mai mari și importante noduri feroviare de compunere și transportare a marfanelor la stațiile portuare din Riga.

Finisarea lucrărilor va oferi o competitivitate mai mare căii de tranzit spre porturile Letoniei. Valoarea totală a proiectului depășește 40,3 mln. euro, 24 milioane dintre care au venit din fonduri europene. În urma realizării lui s-au construit 5 kilometri de linii noi, s-a implementat sistemul automatizat cu microprocesori de centralizare a cocoșei, precum și un sistem modernizat de dirijare și control. De rând cu acestea, a fost montat un sistem nou de frânare a vagoanelor cu 30 frâne automatizate, capacitatea de triere a cocoșei s-a majorat până la 3500 vagoane în 24 de ore. Există sistem electric de încălzire a macazurilor, semafoare noi, mijloace de cântărire a vagoanelor.

Terminale mobile

Companiile feroviare din SUA au propus un serviciu nou: păstrarea petrolului în cisterne.



Conform calculelor analiștilor, la ora actuală în țară staționează circa 20 mii cisterne feroviare, circa o treime din numărul total, deoarece în condițiile prețului scăzut al petrolului transportarea acestuia pe calea ferată a devenit nerentabilă. Într-o cisternă încap în medie 500-700 barili de petrol, iar costul păstrării unui baril e de circa 0,5 dolari lunar, adică de două ori mai scump decât păstrarea în terminalele petroliere.