

FEROVIARII MOLDOVEI



N 35 (5905) 24 noiembrie 2016

Ziarul apare
din 1 mai 1941

■ REVIZIA DE TOAMNĂ CU COMISIA – 2016

Inspectarea generală a ÎS "CFM"



La data de 22 noiembrie a.c. comisia în frunte cu directorul general al ÎS "Calea Ferată din Moldova", Iurie TOPALA, a început inspectarea infrastructurii feroviare pe sectorul de nord al magistralei. Obiectivul principal al activității comisiei este de a verifica gradul de pregătire tehnologică a subdiviziunilor structurale ale căii ferate către perioada de iarnă 2016-2017.

Prima întreprindere mare pe itinerarul comisiei a fost nodul feroviar Bălți. Toate filialele acestuia s-au pregătit minuțios pentru revizie. S-a realizat un volum mare de muncă, care va fi evaluat de membrii comisiei: vice-directori generali, reprezentanți ai Federației sindicale a feroviarilor din Republica Moldova, șefi ai serviciilor. În baza rezultatelor controlului va fi întocmită lista lacunelor și obiectivelor, care urmează a fi înlăturate operativ în cel mai scurt timp.

Membrii comisiei au vizitat toate stațiile principale de pe sectorul de nord: Mateuți, Șoldănești, Cobâlnea, Rogojeni, Ghindești, Florești și altele.

În ziua de 23 noiembrie a.c. au susținut examenul la pregătirea de iarnă feroviarilor sectorului de sud al magistralei.

Anterior, în ziua de 16 noiembrie curent, o comisie a conducerii CFM în frunte cu Serghei TOMȘA, vicedirector general, responsabil de infrastructură și tracțiune, a vizitat cele mai depărtate sectoare ale Magistralei moldovenești: Brătușeni și Lipcani.

Ca de obicei, atenția principală s-a concentrat pe starea gospodăriei liniei. Controlul a demonstrat, că picherii districtelor din partea locului sub conducerea maistrilor Vasile Bejenari, Alexandru Iusip și Anatolie Condriuc (care în momentul inspectării era înlocuit de brigadierul Anatolie Crucean) n-au pierdut timpul în zadar. Chiar și în condițiile deficitului acut de materiale pentru suprastructura liniei, a combustibilului și altor resurse, ei au reușit să înlăture multe lucrări în scopul pregătirii liniilor din subordine pentru exploatarea în perioada rece.

Pe direcția Cernăuți, bunăoară, au fost executate în măsura posibilităților lucrări de rărire a focarelor de putregai al traverselor. S-au folosit nu doar traversele noi din beton armat, furnizate de secția liniei Ocnîța, ci și cele la mâna a doua, de care picherii au reușit să facă rost micșorând diagrama unei linii nesolicitate de la stația Lipcani. S-a mizat și continuă să se mizeze în special pe depistarea la timp și lichidarea operativă a devierilor de la normă, care apar.

Nu poate să nu alarmeze situația gravă de la stația Brătușeni, unde au fost instituite mari limite de viteză din cauza barelor de macaz uzate și a numeroaselor traverse putrede. Încă acum o lună picherii de aici au solicitat secției liniei 19 grinzi de macaz și 46 traverse noi din beton armat pentru a remedia parțial situația. Deocamdată cererea n-a fost îndeplinită. Membrii comisiei au promis să clarifice situația și să ajute în măsura posibilităților.

Soluționarea problemei este importantă nu doar pentru asigurarea securității circulației, ci și pentru că la stație s-a îmbu-



Tradiționala poză la începutul reviziei de toamnă cu comisia

nătățit semnificativ munca cu încărcăturile după implementarea la calea ferată a unei politici tarifare mai flexibile. O demonstrație chiar cifrele. Numai în zece luni ale anului curent aici au fost încărcate 503 vagoane, iar 788 — descărcate. De la începutul lunii noiembrie au fost deja încărcate peste 130 vagoane, planul fiind 225. Sunt transportate materiale de construcție (pietris și moloz din carierele locale, expediate în Ucraina), pietris de granit din cariera satului ucrainean Gnivani pentru reparația șoselelor, cereale etc. La stație sosesc

vagoane grele, care au un impact colosal asupra macazurilor și liniilor de manevră. Sunt necesare într-adevăr acțiuni radicale pentru a preveni eventuale incidente. Cu totul alta este starea liniilor de acces din proprietatea combinatului de panificație, fabricilor de zahăr și conserve, care bucură privirea. Conștientizând importanța asigurării securității circulației, agenții economici sunt dispuși să cheltuiască pentru traverse cât e nevoie.

Colectivul în frunte cu șeful stației Mihail Iachim are grijă de ordine și curățenie în

încăperile de serviciu și pe teritoriu. Vârșitul s-a înlăturat cu forțele proprii. Din cauza ploilor au fost amânate până la primăvară lucrările de vopsire. Sectorul de construcție al secției edificii civile a oferit o cantitate mică de vopsea și var din rezervele proprii. Sobele sunt pregătite, însă din cele trei este exploatată deocamdată doar una, deși la nordul republicii temperatura aerului este mai mică de 0 grade. Cauza este lipsa lemnului și cărbunelui, dar feroviar-

Imagini: Iurie KOZLOV

Continuare în pag.4 ►



Grație managementului reușit al directorului general al ÎS "Calea Ferată din Moldova", Iurii TOPALA, în anul 2016 au fost procurate mai multe traverse, decât în 2-3 ani anteriori.

Secția liniei Bălți: cu responsabilitate maximă

Starea gospodăriei liniei a Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova" este în permanență în vizorul conducerii magistralei. Starea de lucruri în secția liniei Bălți, unde lungimea liniilor îngrijite constituie 365 kilometri (inclusiv 135 km de linii de stație), reflectă întocmai problemele comune. Din cele 618 mii de traverse circa 200 mii de traverse din lemn și 10 mii — din beton armat sunt deteriorate. Există un deficit acut de alte materiale din suprastructura liniei, combustibil și lubrifianți, personal. Și dacă în asemenea condiții extrem de complicate picherii de aici reușesc să asigure un punctaj de 70-80 unități, planul fiind 110, ne putem imagina ce eforturi uriașe trebuie să depună.

— Ceea ce ne salvează este nucleul de specialiști calificați de la districtele de picheri, situate pe direcțiile Mateuți și Ungheni, care s-au păstrat chiar și în condițiile unei fluctuații sporite a cadrelor, — concluzionează șeful întreprinderii Alexei Cruglii. — E vorba de maistri, brigadieri, montatori de linii, care își conștientizează profund datoria profesională. Ei sunt specialiști trecuți prin greutăți de-a lungul timpului, și pe care ne bazăm permanent în procesul de realizare a sarcinilor.

La spusele conducătorului, mai adaug: în secția liniei Bălți reușita depinde în mare parte și de veriga de conducere, puternică și responsabilă la toate nivelurile. În persoana șefului Alexei Cruglii, a adjunctilor săi Gheorghe Grosu și Ion Morari, altor specialiști. Împreună ei reușesc să ia decizii corecte în situații concrete, uneori absolut imprevizibile, se deplasează în mod regulat pe sectoare pentru a fi în permanență la curent cu evenimentele.

Calea ferată, pomenindu-se într-o situație financiară dificilă din cauza reducerii semnificative a fluxului de marfă, nu poate oferi picherilor întotdeauna suportul necesar. De aceea colectivul mizează, ca și până acum, pe rezervele interne. Ce-i drept, acestea scad văzând cu ochii. Rămân tot mai puține linii nesolicitate, unde pot fi demontate traverse pentru a le folosi la rărirea focarelor de putregai de pe traseele principale. Între timp au apărut segmente, unde pe o sută de metri trebuie înlocuite de la 30 până la 50 traverse. Deja de mult timp nu se mai efectuează reparații capitale. În ultimii zece ani secția nu a primit aproape 5 mii traverse necesare pentru stabilizarea situației, astfel încât să nu crească numărul focarelor de

putregai. Circa jumătate din macazuri au grinzile de lemn uzate. Conform calculelor, sunt necesare cel puțin 6 mii de traverse noi de macaz pentru a exclude limitele de viteză la stațiile, unde are loc procesarea încărcăturilor: Bălți-Slobozia, Bălți-orăș, Alexandreni, Florești, Șoldănești etc. S-a ieput rezerva pieselor de schimb pentru macazuri. Or, deja astăzi se află la limita uzurii mai bine de 23 inimi de macaz. Ele sunt supuse încărcării prin sudare, însă peste câțiva timp uzura se face resimțită, deoarece durata de exploatare a stratului încărcat este limitată. E nevoie de peste 40 cadre cu ace de macaz. Cât privește sinele, pe traseul principal n-au fost reparate doar cele de la kilometrul 27, restul deja demult au fost repositionate. Deci, și această rezervă e pe cale de a se ieputa.

De existența acestor vulnerabilități am avut ocazia să mă conving, deplasându-mă cu motră nodului feroviar de la Bălți până la Mateuți și retur împreună cu șeful întreprinderii și alte cadre de conducere ale secției liniei nr.5.

Deplasarea a fost organizată cu scopul de a vedea, ce trebuie să se mai întreprindă pentru asigurarea desfășurării ritmice a traficului de marfă și călători în perioada rece a anului. Era cât se poate de clar, că picherii de la districte au muncit mult pentru asigurarea securității circulației la nivelul convenit. Dar pretutindeni muncitorii vorbeau despre necesitatea unei îmbunătățiri serioase a aprovizionării tehnico-materiale.

— Ne confruntăm cu mari dificultăți, și ceea ce însuflă speranță e doar situația, că administrația căii ferate se arată disponibilă să susțină gospodăria liniei, în

măsura posibilităților reale, — a ținut să menționeze Alexei Cruglii.

S-a discutat, în particular, despre recenta achiziționare, la inițiativa directorului general al CFM, Iurii TOPALA, a unui număr mare de traverse noi din beton armat din Ucraina, a câtorva loturi de traverse de lemn din Belarus. Se poartă negocieri cu colegii din Kazakstan privind posibilitatea achiziționării macazurilor. Numai în ultimele trei luni secția liniei nr.5 a primit circa 1780 traverse noi din beton armat. După ce a fost soluționată problema prinderilor ele sunt folosite la rărirea focarelor de putregai pe cele mai vulnerabile segmente. În special pe direcția Ungheni, unde este intens nu doar traficul de marfă, ci și cel de călători. Au fost înlocuite toate grinzile de lemn ale podurilor feroviare de la km 37 și 113 pe direcția Mateuți, parțial cele ale podului peste Nistru. Picherii nutresc speranța, că în 2017 vor mai primi cel puțin 150 grinzii de lemn pentru a asigura menținerea în stare bună a acestui pod. Totuși, fără achiziționarea masivă a traverselor și grinzilor noi, barem șine, nu ne va reuși prea multe.

În acest context mi-am amintit, cum în timpul reviziei de primăvară cu comisia directorului general Iurii Topala, probabil, cu gândul la viitor, l-am întrebat pe Alexei Cruglii, ce număr de traverse ar putea poza singular secția linii cu forțele proprii, dacă ar dispune de acest material din suprastructura liniei. Șeful subdiviziunii a răspuns: 8-10 mii, în afară de reparațiile capitale. Cu condiția completării locurilor vacante și grupării respective a forței de muncă.

Atunci, când i-am amintit conducă-

torului secției linii despre această discuție, dânsul n-a renunțat la cele spuse atunci, dar a ținut să explice: pozările singulare vor rezolva doar parțial problema. Pentru a stabili cel puțin situația pe sector (adică a poza cel puțin 45 mii traverse), fără a ține cont de perspectivă, chiar și în cazul achiziționării masive a traverselor pozarea cu forțele proprii va dura vreo șase ani. De aceea, pentru a urgenta desfășurarea lucrărilor și, respectiv, a reduce cheltuielile tangențiale, este mult mai rentabilă efectuarea reparațiilor capitale, care permite mecanizarea și eficientizarea lucrărilor de montare a panourilor de linii. Evident, dânsul are dreptate.

Într-un articol publicat de ziarul "Äkonomiceskoie obozrenie" la data de 30 septembrie 2016 (intitulat "Lunga cale a CFM spre împrumut"), directorul general Iurii Topala a povestit, că din suma totală a împrumutului de 105 milioane euro din partea BERD și BEL, cu care a fost semnat în sfârșit acordul, jumătate va fi destinat reabilitării infrastructurii și liniilor de cale ferată.

Din acești bani va fi supus unei reconstrucții serioase în special sectorul de sud, pe care e transportată cea mai mare parte a mărfurilor de tranzit. Cele mai substanțiale încasări în bugetul feroviar vin din traficul de tranzit. O atare situație nu-i descurajează pe picherii bălțeni și iată de ce.

Pentru soluționarea problemelor secției linii de aici ar putea fi alocate materialele la mâna a doua, obținute în procesul reconstrucției sectorului de sud (traverse, șine, macazuri), ceea ce nu e deloc rău în situația creată.

Pe parcursul pregătirilor către perioada rece a anului secția linii a realizat o serie de acțiuni în scopul sporirii siguranței construcțiilor ingineresti, destul de numeroase pe sector. Am relatat deja despre înlocuirea grinzilor de lemn pe poduri. Alte lucrări executate sunt: curățarea canalelor de măr și vegetație, consolidarea pereților laterali ai tunelului prin metoda injectării, montarea ulucelor de evacuare a apelor.

Pe direcția Mateuți zidurile de piatră ale multor fântâni de control au fost înlocuite de inele din beton cu capac, ceea ce a permis economisirea cimentului. În scopul prevenirii căderii pietrelor pe șine a început evacuarea acestora de pe pan-te pe liniile curente Florești—Ghindești și Șoldănești—Mateuți atât manual, cât și cu ajutorul macaralei cu căus. Aceeași macara va aduna și încărca pe platforme piatră rămasă în urma demolării zidăriei vechi a fântânilor de control.

Din păcate, nu s-a reușit vopsirea planificată a elementelor metalice ale podului de la km 113 de către TP-1. Construcția n-a mai fost vopsită deja de un sfert de secol, deși, conform cerințelor, aceasta trebuie să se facă cel puțin o dată în cinci ani. Lucrarea ar putea fi executată în anul viitor, dacă bugetul căii ferate va dispune de banii necesari.

O problemă serioasă, la fel ca și la magistrală în ansamblu, continuă să rămână deficitul de specialiști. Din cauza salariilor mici mulți muncitorii abandonează CFM.

Actualmente se prezintă zilnic la serviciu, cu excepția celor aflați în concedii, concedii de boală ori disponibilizați, nu mai mult de 100 montatori de linii, ceea ce nu este deloc suficient. În realitate sunt necesari 160 montatori de linii. A rămas un singur șofer la două automobile.

Situația este într-adevăr complicată. Or, colectivul întreprinderii, muncind cu responsabilitate maximă, începe iarna destul de bine pregătit pentru desfășurarea traficului de marfă și călători. Dar o asemenea dispoziție necesită suport real.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: are loc schimbarea grinzilor de lemn pe podul peste râul Nistru (km 121)

Imagine din arhiva personală a lui Alexei CRUGLI



■ ACTIVITATE COTIDIENĂ A FERVIARILOR MOLDOVENI

S-a intensificat munca cu încărcăturile

În cadrul procesului tehnologic complicat și multiplu, care se desfășoară la ÎS "Calea Ferată din Moldova", nu poate fi nicidecum subestimată importanța serviciului mișcare și în special a stațiilor feroviare. În momentul de față la Magistrala moldovenească funcționează 81 stații. Șapte din ele sunt stații ale nodurilor feroviare, care activează pe bază de autogestiuine. La filialele gospodăriei mișcare muncesc în prezent circa 1800 angajați. E vorba de mișcăriști și vagonari, specialiști ai domeniilor trafic de marfă și călători etc. Cu toții își îndeplinesc conștiincios, calitativ și operativ sarcinile de producție.

În rezultatul analizei activității de muncă a colectivelor stațiilor feroviare ale magistralei pe parcursul primelor zece luni ale anului 2016 s-a constatat, că în ultima perioadă de timp la aceste întreprinderi s-a intensificat munca de procesare a încărcăturilor. Multe colective ale stațiilor au îmbunătățit indicatorii cantitativi și calitativi.

Rezultate bune au înregistrat mișcăriștii stației Vălcineț. Planul de încărcare fiind 60,5 mii tone, au fost încărcate 63 mii tone, adică 104,2 procente. La stație au fost descărcate 1204 vagoane, planul fiind îndeplinit cu 106,6 procente. A fost depășit planul de încărcare și la stația Giurgiulești. În loc de cele 54478 tone planificate au fost încărcate 54507 tone. Aceste rezultate se datorează activității bine coordonate a impiegaților de mișcare, șefilor de manevră, specialiștilor biroului predare, recepționarilor de mărfuri și bagaje.

A făcut față cu succes planului de încărcare și descărcare a vagoanelor colectivul stației Ocnîța. Planul de încărcare a fost îndeplinit aici cu 101,7 procente, cel de descărcare — cu 102,2 procente.

Merită menționat aparte colectivul stației Sofia. Odată cu venirea la stație a agentului economic SRL "Orom-Imexpo", în 2015 munca cu încărcăturile a fost reluată. La lansarea liniei noi de acces e considerabil aportul șefei stației Galina Strateliuc. De la începutul anului curent la stația Sofia au fost încărcate 233 vagoane (15,7 mii tone), planul de încărcare fiind îndeplinit cu 105,6 procente. A contribuit semnificativ la obținerea acestui rezultat și colectivul stației Drochia, deoarece documentele de trafic sunt perfecte acolo. Și angajații stației Drochia au

îndeplinit planul de descărcare cu 132,5 procente, descărcând 506 vagoane.

Muncește ritmic colectivul stației Ghindești, care a realizat cu 118,4 procente sarcina la încărcare și cu 120,1 procente — la descărcare. În perioada respectivă activitatea de procesare a încărcăturilor s-a desfășurat cu succes și la stația Chișinău. Au fost descărcate 4216 vagoane, iar planul de încărcare a fost realizat în proporție de 106,1 procente.

Au mai depășit planurile de încărcare colectivele stațiilor Iargara, Bender, Basarabeasca, Cimișlia. Merită apreciere pentru munca lor colectivele stațiilor Ghidighici, Răuțel, Mateuți, Revaca, Bender, Brătușeni, Alexândreni, Comrat, care au depășit considerabil planurile la descărcare.

Sarcina colectivelor stațiilor CFM, care procesează încărcături, este de a atrage în continuare la colaborare agenți econo-

mici pentru a le transporta marfa pe Calea Ferată a Moldovei.

În rezultatul realizării acțiunilor de reducere a consumurilor de exploatare toate cele 7 stații aflate la autogestiuine, care fac parte din structura serviciului mișcare, au obținut indicatori buni la reducerea cheltuielilor. La stația Bălți-Slobozia consumurile de exploatare au scăzut cu 1583,4 mii lei, ceea ce constituie 9,7 la sută, la stația Chișinău — cu 1735,5 mii lei ori cu 8,9 la sută, la stația Ocnîța — cu 4,3 la sută, la stația Basarabeasca — cu 3,8 la sută, la stația Giurgiulești — cu 7,3 la sută.

...Impiegații de mișcare, șefii de manevră, specialiștii birourilor predare, recepționarilor de mărfuri și bagaje, reprezentanții serviciului călători și ai aparatului de conducere de la stațiile feroviare ale Magistralei moldovenesti realizează zilnic, în regim non-stop tot ce le stă în puteri, fiecare la locul său de muncă, pentru îndeplinirea cu succes a sarcinilor de producție, pentru depășirea situației economico-financiare dificile, în care s-a pomenit ÎS "Calea Ferată din Moldova".

Zinaida DIMOVA,
inginer-coordonator
al serviciului mișcare al ÎS "CFM"



FELICITĂRI!



Mihail Arusoi

Administrația serviciului pasageri al CFM îl felicită cu ocazia zilei de naștere pe Mihail ARUSOI, șef al gării feroviare Chișinău.

— Îi dorim omagiatului multă sănătate, succese în domeniul profesional, bunăstare în familie.

*O viață lungă să trăiești
Cu multă demnitate,
S-aveți mereu doar bucurii,
Succese mari în toate!*

Administrația și comitetul sindical de la remiza vagoanelor pasageri Chișinău adresează cordiale felicitări cu ocazia JUBILEULUI Iuliei CUȘNIRENCO, cusătoreasă în secția finisare lemn.

*Flori frumoase, garofițe
Să răsără-n jurul tău,
Zile lungi și ferice
Îți dorim de jubileu!*

DESEMNĂRI ÎN FUNCȚIE

Printr-o dispoziție a directorului general al ÎS "Calea Ferată din Moldova", Alexei BOJENCO a fost desemnat în funcția de șef al serviciului semnalizare și comunicații.

Alături de stația feroviară Vălcineț

La Calea Ferată a Moldovei stația Vălcineț este cunoscută nu doar grație activității sale bine orientate de asigurare a traficului și securității circulației trenurilor. Ea are un rol important în formarea fluxului de mărfuri pe sectorul de nord, stabilind relații strânse de colaborare în particular cu firma "Tezeu-lux", care expediază vagoane cu nisip în adresa fabricilor de sticlă din capitală.

Reeșind din situația economică reală în zonă, se poate presupune, că posibilitățile de creștere a volumului de încărcare nu sunt nici pe departe iepuizate. În zona antreprenoriatului liber "Otaci", situată în apropierea stației, a avut loc recent un concurs investițional de selecție a rezidentului, care va construi pe baza fostei fabrici de articole din beton armat o întreprindere, ce va produce articole din beton poros. Concursul a fost câștigat de compania cu capital autohton BCA Factory. Ea intenționează să investească circa 10 milioane dolari SUA în modernizarea încăperilor goale și achiziționarea liniilor tehnologice noi.

Planul de afaceri elaborat prevede demararea procesului de producție a articolelor atât de solicitate în industria de construcție a locuințelor deja la mijlocul anului viitor. Cam jumătate din volumul ei va fi exportată în România și Ucraina. Nu este exclus, că întreprinderea va fi interesată de serviciile căii ferate pentru transportarea producției.

REPORTER "FM"

Punctaj reușit pe sectorul districtului



Un grup de picheri ai districtului alături de maestrul lor

Imagine: Vladimir DOBREANSCHI

Colectivul districtului de picheri condus de maestrul Eduard Vidmidi din cadrul secției linii Bălți îngrijește un important sector de linie pe direcția Ungheni, inclusiv gospodăria liniei a stației Răuțel. În pofida problemelor privind asigurarea tehnico-materială, muncitorii se străduie să facă tot ce le stă în puteri pentru a asigura nivelul convenit al securității circulației trenurilor. Punctajul nu depășește 20-25 unități, planul fiind 75. Merită o înaltă apreciere munca depusă de brigadierul Nicolae Cervaniuc, montatorii de linii Vlad Eftemița, Valeriu Lisăi, Dumitru Nicuriuc și alții.



Concurs de fotografii Aline Bastin

CER informează despre lansarea ediției a 4-a a Concursului feroviar european de fotografie, redenumit în memoria colegei și prietenei noastre decedate subit.

Trenurile unesc locuri, dar și oameni... În această calitate ele au fost mereu un subiect atractiv și de inspirație pentru artiști. Scopul acestui concurs este de a stimula creația pasagerilor transportului feroviar și a promova imaginea pozitivă a căilor ferate în Europa.

Fiecare din cele 12 cele mai bune fotografii va primi câte 200 euro în calitate de premiu, va fi propusă pentru Premiul Feroviar European—2017 și prezentată la Asamblarea Generală CER în perioada 7-8 februarie 2017.

ANUL ACESTA TEMA CONCURSULUI ESTE: "VIITOR PROMIȚĂTOR PENTRU CĂILE FERATE".

Pot participa la concurs nu doar membrii CER, ci și toți locuitorii celor 28 de state-membre ale Uniunii Europene, Albaniei, Bosniei și Herțegovinei, Georgiei, Macedoniei, Moldovei, Muntenegrului, Norvegiei, Serbiei, Elveției, Turciei și Ucrainei. Pot fi prezentate doar fotografiile făcute în aceste țări.

Fotografiile cu rezoluție înaltă (preferabil în format orizontal) trebuie prezentate în variantă electronică **până la data de 15 decembrie 2016** prin intermediul paginii on-line specializate SER aici:

<http://www.cer.be/forms/3rd-european-railway-photography-contest>



REVIZIA DE TOAMNĂ CU COMISIA — 2016

Inspectarea generală a ÎS "CFM"

► **Sfârșit. Continuare din pag. 1**

lor li s-a promis să fie aduse. Sunt pregătite destul de bine pentru iarnă stațiile Lipcani, Criva și postul blocare de la kilometrul 61. Mișcăriștii și angajații sectorului trafic de marfă sub conducerea șefului stației Igor Dațco au nimicit buruiianul și au adunat frunzele căzute de pe teritoriu. Le-a fost de mare ajutor cositoarea de benzină, pe care mișcăriștii au cerut-o încă în timpul reviziei precedente. Au demonstrat un nivel înalt de organizare în special impiegații de mișcare de la stația Criva. Aici lipsește angajatul însărcinat cu ordinea, dar specialiștii — e vorba de trei femei, deși nu prea dispun de timp liber, au asigurat o curățenie aproape ideală în interiorul clădirii și pe peron.

La postul blocare muncitorii sectorului de construcții al secției edificii civile au astupat fisurile dintre temelii și podeaua vagonului de serviciu. Deja curenții de aer nu mai răcesc podeaua vagonului, în interior e mai cald. În plus, încăperile cu aparată SCB și panoul de dirijare sunt încălzite cu ajutorul unui convector. Căminul electric, care în caz de necesitate va servi drept sursă suplimentară de căldură, va fi folosit doar în timpul gerurilor.

Încăperile stației Criva sunt încălzite de la o sobă, iar cele ale stației Lipcani — de la centrala pe bază de cărbune. Și una, și alta au fost verificate, iar când va sosi cărbunele ele vor fi exploatate în dependență

de temperatura mediului ambiant. Vara din cauza secetei a scăzut semnificativ nivelul apei din fântână, de aceea uneori pompa cu vid trebuia deconectată. În prezent o asemenea problemă nu mai există, deoarece nivelul apei a crescut.

Pe sectorul respectiv volumul de procesare a încărcăturilor este destul de bun. De la începutul anului peste 1405 vagoane au fost încărcate cu pietriș din cariera de la Criva, ceea ce constituie circa 100 mii tone. Indicatorul putea fi și mai mare, dacă ar fi organizat suplimentar încărcarea și cariera firmei "Calcar". Din păcate, deși i s-au oferit reduceri la tarifele de transport, agentul economic n-a dorit deocamdată să reia colaborarea cu calea ferată. S-ar putea să se răzgândească la anul. Volumul descărcării a constituit 81 vagoane. Un agent economic, care transportă materiale de construcție și cărbune, închiriază o linie de acces a căii ferate. Are o stare bună și linia ridicată, care servește pentru descărcarea materialelor pulverulente.

Deoarece se află la o depărtare mare, feroviarul de la Lipcani folosesc Internet-ul pentru a transmite informațiile referitoare la încărcături. Corespondența de serviciu, precum și ziarul "Feroviarul Moldovei" sunt expediate de la Ocnița cu transport de ocazie — marfare ori motrisa nodului feroviar, care pleacă pe sector.

În ultima perioadă de timp pe cele două sectoare inspectate de comisie se face resimțită problema cadrelor, deși până mai

ieri listele de personal erau completate. La sectorul Lipcani, în afara dereticătoarei, lipsește și un șef de manevră. A demisionat din motive de boală casierul de bilete și locul e vacant, dar gara are nevoie de el, deoarece încasările din vânzarea biletelor sunt destul de bune: 1,164 milioane lei de la începutul anului.

La stația Brătușeni lipsește un macagiu și un receptioner. Există permisiunea de a angaja specialiști noi, dar problema nu poate fi soluționată deocamdată din cauza salariilor mici. E și acesta un motiv serios de reflecție.

S-au pregătit bine pentru revizia cu comisia energeticienii, specialiștii SCB și comunicații. E vorba de colectivul sectorului energetic Lipcani al secției nr.3 alimentare cu energie electrică, din care fac parte electromecanicul Serghei Lusip, electromontorul Vasile Chirca și șoferul Serghei Pasehnic, electromecanicii Vladimir Cebotari și Stanislav Lupu, electromontorii Valeriu Savin și Ion Lupoi din secția nr.3 alimentare cu energie electrică.

La data de 22 noiembrie comisia și-a continuat activitatea pe sectorul de nord al magistralei, iar peste o zi a fost organizată deplasarea la sud. Despre rezultatele verificării în continuare a gradului de pregătire pentru iarnă al întreprinderilor feroviare vom povesti în edițiile viitoare ale ziarului nostru.

Vladimir DOBREANSCHI

În memoria colegului

În ziua de 13 noiembrie 2016, după o boală îndelungată, s-a stins din viață la vârsta de 91 de ani

Serghei TARASOV



Serghei Tarasov s-a născut la data de 2 martie 1926. După absolvirea Institutului de ingineri ai transportului feroviar din Dnepropetrovsk, facultatea construcției linii și gospodăriei linii, a muncit la căile ferate din Rusia și Kazakstan.

În anul 1964 a fost repartizat la Calea Ferată a Moldovei în calitate de inginer-șef al secției liniei Chișinău. S-a pensionat în anul 1986 din funcția de șef-adjunct al Căii Ferate din Moldova, responsabil de domeniul linii și construcției. Și-a continuat activitatea la calea ferată până în anul 1999 în calitate de șef al biroului tehnic al serviciului linii.

A muncit în domeniul transportului feroviar mai bine de 62 de ani. Este decorat cu insigna "Feroviar de onoare".

Sub îndrumarea lui Serghei Tarasov au fost construite la magistrală multe edificii, blocuri locative pentru feroviar. Printre acestea — și Palatul de cultură al feroviarilor din Chișinău.

Serghei Tarasov s-a impus mereu printr-un nivel înalt de profesionalism, responsabilitate pentru sectorul de muncă încredințat, bunățate și compasiune.

Feroviarul vor păstra mereu în suflet amintirea luminoasă despre Serghei Tarasov ca om generos și atent cu cei din jur.

Comitetul sindical al direcției, Consiliul veteranilor războiului și muncii exprimă sincere condoleanțe rudelor și persoanelor apropiate decedatului.

ȘTIRI INTERNAȚIONALE

Proiectul comun al Societății Naționale a căilor ferate din Franța (SNCF) și companiei Alstom a demarat în toamna anului 2016. Scopul lui este de a crea un tren, care să corespundă exigențelor tehnice, economice și ecologice moderne și să asigure un grad înalt de confort.

Costul achiziționării noului tren și cheltuielile de întreținere a acestuia se preconizează a fi cu 20 la sută mai mici comparativ cu trenurile de mare viteză, exploatare în prezent. Consumul de energie — cu cel puțin 25 la sută. Peste 90 la sută din materialele utilizate la fabricarea lui vor putea fi prelucrate și folosite din nou. Interiorul vagoanelor va fi asamblat pe bază de moduluri.

Caracteristicile definitive ale noului tren vor fi formulate către finele anului 2017. Pe parcursul a patru ani construcția va prinde contur, iar pe la mijlocul anului 2022

noile trenuri trebuie să fie disponibile pentru exploatarea regulată.

Societatea Națională a căilor ferate din Franța (SNCF) a organizat o prezentare a interiorului trenului cu etaj TGV Oceane. Compania Alstom va construi pentru SNCF 40 asemenea trenuri, care vor face legătura între Paris și regiunile din sud-vestul Franței. Din 11 decembrie 2016 primele trenuri de acest tip vor începe să circule de la Paris spre Bordo și Toulouse. Se preconizează ca până la începutul lunii iulie 2017, când va fi gata infrastructura liniei de mare viteză Tour-Bordo, producătorul va reuși să construiască 17 asemenea trenuri.

Viteza maximă de deplasare a trenului TGV Oceane este de 320 km/oră. Fiecare tren are 556 locuri de șezut, ceea ce depășește cu 22 la sută numărul locurilor în trenul TGV Atlantique, 158 din ele sunt de clasa întâi și 398 — de clasa a doua. Sunt rezervate locuri pentru patru cărucioare de invalid, fiecare din ele fiind dotat cu buton de chemare a personalului.

IN MEMORIAM



Administrația ÎS "Calea Ferată din Moldova" este profund îndurerată în legătură cu decesul prematur al șefului serviciului pază paramilitară

Valeriu ONILA

și exprimă sincere condoleanțe rudelor și prietenilor decedatului.