

PRIORITATILE ECONOMIEI

Probleme • Analize • Soluții

Pentru asigurarea unei bune aprovizionări în toate ramurile economiei naționale, a unei regularități de ceasornic în desfășurarea procesului productiv

TRANSPORTUL DE MĂRFURI PE CALEA FERATĂ: OPERATIV, RITMIC, EFICIENT

Prin tradiție și nu întâmplător. Gara din Timișoara localității și Gara fabricii. O denumire justificată în primul rând de faptul că ea satisface și astăzi în bună măsură traficul de produse industriale realizate de întreprinderile din cartierul cu același nume. Fără a fi vorba de mărfuri primite și expediate a mersuri considerabile în primul rând. Este ilustrativ în acest sens faptul că numai în primul trimestru al anului 1978 din această gară au fost livrate spre diversi beneficiari din țară și de peste hotare cu un număr de tren în plus față de aceeași perioadă a anului trecut. Pe ansamblu, staționarea vagoanelor la operația încărcare-descărcare, în tranzit cu preluare și tone expediate s-a redus cu 4 la sută. Pe de altă parte, timpul mediu de staționare a unui vagon între două încărcări-descărcări s-a redus cu două ore și jumătate.

Despre măsurile care au contribuit la creșterea indicelui de utilizare a parcului de material rulant ne-a vorbit șeful stației, tovarășul Ioan Diaconu. Astfel, mai toate întreprinderile din zonă și-au amenajat rampe proprii de încărcare-descărcare, decongestionând, în același timp, spațiile din gară. În ultimii ani, stația a fost echipată cu instalații moderne de siguranță a circulației și a fost extinsă capacitatea de manipulare pe linii concomitent cu dotarea cu mijloace mecanice pentru operațiile de încărcare-descărcare. Un stimul în plus l-a constituit introducerea de la 1 aprilie a acordului global pentru întregul personal muncitor.

Ponderea cea mai mare în traficul de utilitate și activități industriale din capacita-

tea stației o deține întreprinderea mecanică. Media zilnică a livrărilor este de circa 120 tone, dar sînt situații, ca cele din ultimele 6 zile, cînd volumul livrărilor se ridică pînă la o gamă largă de tren complet. Evident, atît pentru întreprindere, cît și pentru C.F.R., este adeseori generatoare de perturbări. „Ideal

tuile podurilor rulante și macaralele de mare gabarit, ar fi necesar ca parcul de vagoane pus la dispoziție să fie corespunzător acestor necesități. Este vorba despre vagoanele de 18,5 m lungime pe șosii, al căror număr, cu toată bunăvoința regională C.F.R., este adeseori insuficient. Drept urmare, se im-

o depășire la expediție de 57 tone utilizate pentru export și 80 tone la intern. Situația n-a fost întotdeauna așa. Luînd ca termen de comparație realizările din ultimele luni ale anului trecut, cu cele din luna aprilie ale celui conduse de maestrul Iosif Tudoran, mărturia cifrelor este deosebit de elocventă. La încărcări, cantitatea de mărfuri s-a dublat. Pe de altă parte, dacă în primul trimestru din 1977 întreprinderea a plătit circa 70.000 lei pentru imobilizări de vagoane, pe primele patru luni din acest an nu s-a plătit nici un ban. Explicațiile actuale, situații, unanım apreciată ca foarte bună, pe care le considerăm utile pentru capacitatea lor de a fi generalizate și în alte întreprinderi cu același profil de producție, sînt următoarele: în luna februarie din acest an a fost reorganizat biroul de transport prin participarea la acord global a întreprinderii, inclusiv manipulatorii, care sînt autorizați ca legători de sarcină, ceea ce elimină necesitatea verificării siguranței la transport a încărcăturilor de către lucrătorii căilor ferate și eventualele returnări ne dorite ale unor vagoane. Pe cît posibil, operațiile de încărcare se fac direct în halele de producție. Pentru a spori și mai mult fluiditatea transportului, încă din acest an întreprinderea și-a dotat cu o nouă locomotivă Diesel, la un cost de 1.200.000 lei, și o nouă remorcă, care asigură la dimensiunile vagoanelor capacități de producție.

IN STATION DE EXPEDIERE A UTILAJELOR COMPLEXE ALE INTREPRINDERII MECANICE TIMISOARA

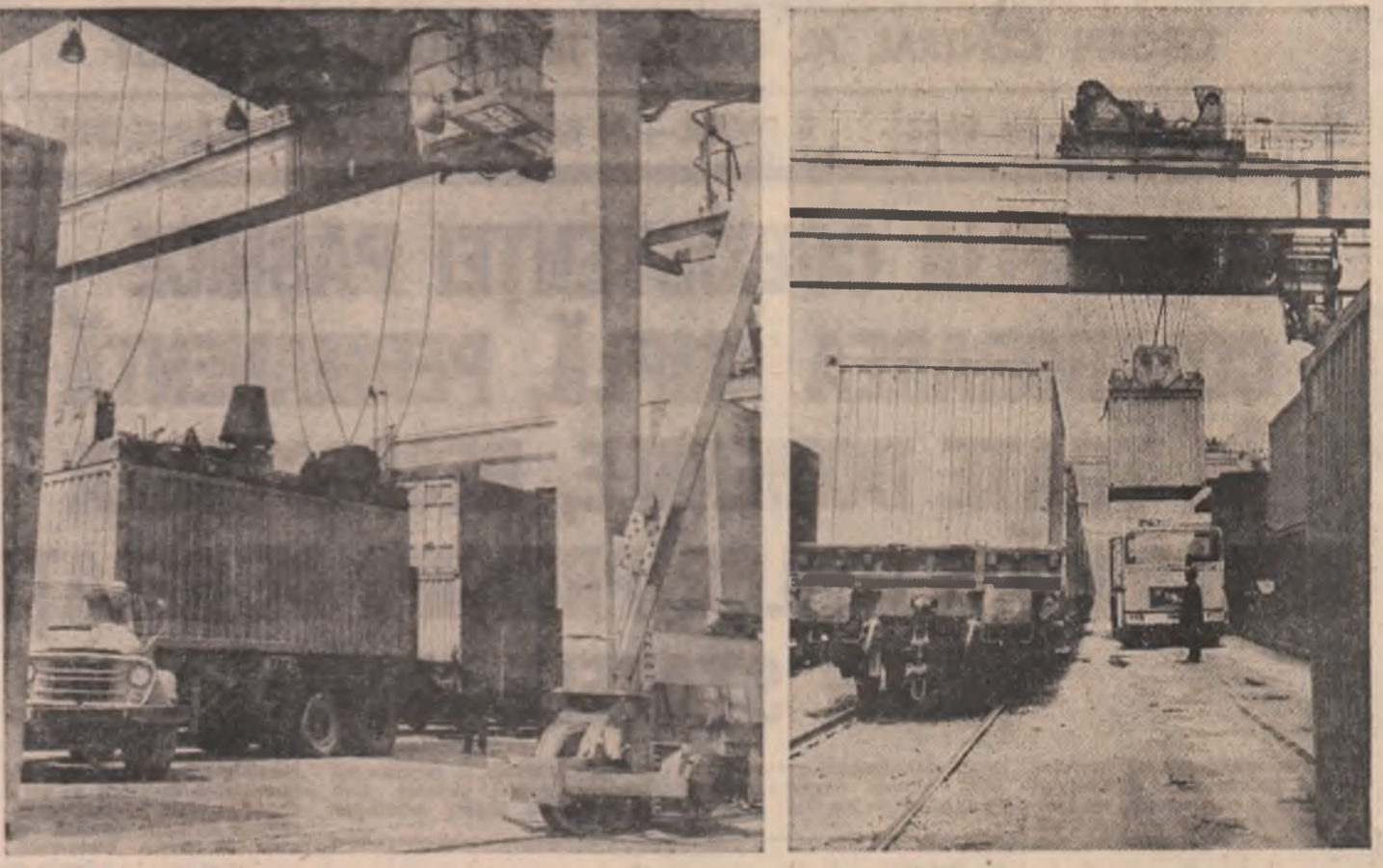
Măsurile tehnico-organizatorice care, în mai puțin de un an, au dublat capacitatea de încărcare

ar fi, apreciază Ioan Panduru, șeful biroului de transport de la întreprinderea mecanică Timișoara, că în urma producției și a activității C.F.R. de a se realiza necesarul de vagoane este o stare de echilibru. Detaliind acest aspect, întreprinderea face și o primă propunere. Tîndu-și cont de faptul că 73 la sută din producția întreprinderii o consti-

Activitatea întregului personal operativ din biroul de transport al întreprinderii a fost organizată în acord global. Toți muncitorii, inclusiv manipulatorii, sînt autorizați a instalațiile actuale sînt dotate cu echipamente care asigură la dimensiunile vagoanelor capacități de producție.

pune o atenție sporită pentru producția și repararea acestui tip de vagoane, tîndu-și cont și de faptul că în următorii ani capacitatea întreprinderii va deveni insuficientă. Radiografînd situația din zona de încărcare, primul lucru care se remarcă este operativitatea cu care se muncește. Față de sarcina de plan s-a înregistrat

I. DANCA



Un sistem modern, în continuă dezvoltare: TRANSCONTEINERIZAREA

Din totalul volumului de mărfuri rulate zilnic prin gara „16 Februarie” din București doar 10 la sută se mai transportă după vechiul sistem, prin coletărie. Restul de 90 la sută din volumul mărfurilor ce sosește sau pleacă într-o zi sînt transportate „prin nou și modernul sistem, numit aici „transport”. Produsele ce trebuie transportate pe calea ferată sînt conținute în unitate specială, apoi aduse cu un auto-tractor special pe rampa de încărcare. De aici conținutul este ridicat imediat cu ajutorul macaralelor în vagonul pregătit pentru a anuna destinația și expediat în cel mai scurt timp. Odată ajuns în gara pentru care a fost înălțată această este dus cu mijloace asemănătoare pînă la unitatea destinată, unde sînt grupate mărfurile, conținutul fiind încărcat cu alte produse pentru orice localitate din țară.

Acest nou sistem de transport prezintă, mai multe avantaje după cum aveam să constatăm și noi, urmînd într-una din

zilele trecute modul în care se desfășoară activitatea în stația C.F.R. „16 Februarie”. În primul rînd, toate operațiile amintite sînt executate foarte activ. Nu mai este necesar spațiu de depozitare. Deși, cum arătam, doar 10 la sută din volumul mărfurilor intrate în gară mai sînt transportate prin coletărie, pentru depozitarea lor este nevoie, în prezent, de un spațiu de înmagazinare de cîteva ori mai mare decît cel folosit pentru produsele conținute. Apoi a fost eliminat un important volum de forță de muncă, pentru toate lucrările efectuate timp de 8 ore fiind nevoie, în afară de conducătorii auto de pe autotractori și macaragi, doar de un singur om care să verifice seria conținutului și a documentelor de transport. În aceste condiții securitatea transportului este asigurată la ridicată, conținutul fiind protejat cu dispozitive speciale pentru prinderea diferitelor tipuri de mărfuri.

În ultima vreme tot mai multe unități economice bucureștene folosesc conteinere

rele pentru transportul mărfurilor ce trebuie expediate la diferiți beneficiari din țară sau la export. După cum aveam să aflăm de la tovarășul Mihai Cernea, șeful districtului C.F.R. „16 Februarie” București acest modern și eficient sistem de transport pe calea ferată va cunoaște în anii următori o puternică dezvoltare. Sînt, în conținere, într-un număr important de stații C.F.R. urmînd a fi construite noi rampe mecanizate care să fie dotate cu instalații și utilaje moderne, fapt ce va conduce la creșterea eficienței întregii activități desfășurate la transporturile de marfă.

N. MILITARU

Linia 36 a stației C.F.U. de la Combinatul de îngrășăminte chimice din Tg. Mureș în zona documentării. Pe o distanță de cîteva sute de metri ni se oferă: resturi de cărămidă, paie, ciment, cărămidă, nisip, lemn, balast, nisip, într-un cuvînt toate materiile necesare și materialelor primare ce se transportă pe calea ferată. Un sir lung de vagoane blochează linia. Altfel spus, în această stație, în mod obișnuit, lipsa de existență a unor reprezentanți ai C.F.R. în gară este un fapt normal. Că vagoanele sînt ajunse în stația Cristești-Mureș în stare nepozabilă pentru a fi încărcate cu produsele combinatului. Și atunci, din lipsă de alt soț, stația C.F.U. a fost nevoită să cedeze una din liniile sale stației C.F.R. Cristești pentru curățirea vagoanelor.

combinat și sosește convoiului în combinat”. Cu toate acestea analiza indicativă rezultată din acest prim trimestru evidențiază rezultate pozitive. La capitolul trenuri încărcate consumăm o denădăre de peste 2.000 tone. Încărcătura statică pe oie s-a realizat în proporție de 102,11 la sută, nu-

tranzit, a sefiilor de manevre și manevrantilor. Creșterea condițiilor de operativitate în descărcarea și încărcarea vagoanelor preocupă și stația C.F.U. Luînd ca termen de referință situația primului trimestru al anului trecut cînd combinatul a plătit locații în valoare de peste un milion lei,

liniile vagoanelor aparținînd unor unități ale Ministerului Chimiei pentru care se plătește chirie. Împreună cu tovarășul Iosif Diller, operator de manevre la stația C.F.U., analizăm durata cursei tur-retur a unor astfel de vagoane. Un vagon cu lesie caustică de la Govora face drumul normal în 6-7 zile. Se

care din cauza supraaglomerării face să se consume pentru respectivă manevră 5-6 ore. Asistăm la descărcarea amoniacului. Operația se face sub presiune. Prolungirea liniei de descărcare permite depozitarea a 16 cisterne într-o zi față de 5-6 ciste descărcate în anii trecuți. Fostă forțată trimisă în vagoane-nosetă

insă sînt clozuri de cărămidă care cu siguranță vor perfora cîteva saci dină la destinație. Aflăm că se experimentează o nouă tehnologie de încărcare în chind. Documentată rezultatele nu sînt satisfăcătoare. Se caută noi soluții, activitate în care sînt antrenati mai mulți factori.

Situația transportului mărfurilor chimice pe C.F.R. în declarația ing. Vasile Urdea, director tehnic al combinatului, este acceptabilă dar nu corespunzătoare. Se transportă de cîteva sute ori în același timp în vrac se transportă de minereu, cărbune, cămășii... Uneori se face transportul în vagoane deschise care datorită depresiunii vremii favorizează deprecierea materiilor prime, producînd creșterea la descărcare. În ce ne privește unele probleme încercăm să le rezolvăm cu forțe proprii. Micșorarea distanței între zona azot 1-3 și zona azot 2 este o măsură care contribuie la creșterea vitezei de debarșare a azotului în vrac. Momentan construm o nouă linie de descărcare a utilajelor. În privința vagoanelor C.F.R.-ul va trebui să pună în exploatare C.F.R. linie adecvată transportului produselor lor. Asa vrea să-mi argumenteze dorința cu un singur exemplu: noi livrăm îngrășăminte în vrac. Avîntajul este de durata noastră, întrucît se atîng pe cîmp însă, se pierd uneori cantități între 20-30 la sută, fapt care dezavantajează unitățile beneficiare din agricultură.

Linie, 85 de vagoane sînt respinse de beneficiari pentru că nu sînt curățite sau prezintă defecțiuni. În schimb, alte 50 de vagoane sînt îndreptate și tot de beneficiari — pe rampele de descărcare. C.F.R.-ul poate asigura în orice moment necesarul de vagoane pentru transportul cărbunelui. Dar cu ce eficiență?

IN STATION DE EXPEDIERE A PRODUSELOR CHIMICE DE LA COMBINATUL DIN TG. MUREȘ

Manevre făcute cu încetinitorul: depășirea de la un depozit la altul, pe numai 300 m, în 5-6 ore. Pină sosește de la Govora, un vagon ar putea face inconjurul pămîntului.

Planul a fost depășit, penalizările sînt nule, dar activitatea este încă departe de nivelul optim

în acest an nu se înregistrează nici o penalizare pentru C.F.R. Unul din factorii ce au condus la redresarea situației din acest punct de vedere este organizarea de către comitetul U.T.C. din combinat a unor echipe de tineri, de intervenție operativă la descărcatul și încărcatul vagoanelor. Dar dacă lucrurile s-au pus „pe roate” în ceea ce privește utilizarea la parametrii de eficiență ceruți ai vagoanelor proprietății C.F.R., nu același lucru se poate spune despre fo-

Intințec însă situații cînd unele faze chiar 18-28 zile. Drumul „normal” al unui vagon cu acid clorhidric de la Borzesti la Tg. Mureș este de 9 zile, uneori însă acesta durează 11 zile.

În zona Azot 1-3 după descărcarea cisternei pe clorură de potasiu acestor pot fi încărcate imediat cu îngrășăminte complexe. Distanța între locul de descărcare-încărcare este de numai 250-300 metri. În actuala dispoziție a liniilor, drumul trece însă prin stația Cristești

cutie intervine și tovarășul Petre Eisler, șef de tură la revizia de vagoane, care încearcă să pună punctul pe „i”. „Arcurile sînt moi, obosite, ar trebui înlocuite. Sigur, sînt și cazuri cînd vagonul nu e încărcat bine, dar acestea sînt mai rare”. Cum persistă senzația de cerc vicios

vagoanele date înapoi fiindcă „bata capra” sînt încărcate ne regulamentul, marfa nu este așezată uniform. Cel care încarcă nu sînt instruit, nu cunosc normele noastre, nu sînt receptivi la observațiile noastre. Dar față de situație: în ultimele 12 ore am refuzat 48 de vagoane

Urmînd cum se desfășoară expedierea cărbunelui din Valea Jiului constatăm că în nici unul din cele patru mari puncte, de expediție — Lupeni, Coroișii, Petrila și Livezeni — nu există stocuri neluate. Dealtfel capacitatea de depozitare este foarte redusă, neapărent nici măcar există decît o singură soluție: livrarea sînt pasul cu extracția. Se realizează în continuare în practică această corelare între extracția și livrarea?

— Cu foarte mici excepții, da — ne răspunde tovarășul Ion Rădescu, șeful biroului transporturi din cadrul întreprinderii de preparare a cărbunelui Valea Jiului. C.F.R.-ul ne aprovizionează cu suficiente vagoane încît nu avem pe rampă produse livrate.

În principiu, problema transportului a fost asadar soluționată. Întrebarea care se pune este însă cum se realizează concret acest lucru?

Trebule să arătăm că dacă din punct de vedere numeric aprovizionarea cu vagoane este corespunzătoare, nu același lucru se poate spune despre asigurarea acestora în structura planificată. I.P.C.V.J. are nevoie de două tipuri de vagoane: navetă pentru transportul cărbunelui la Termocentrala din Mintia — Deva și ordinare, pentru deservirea celorlalți beneficiari. Dacă R.C.M. Petrosani nu asigură zilnic proporția necesară în practică acestor două tipuri de vagoane, se creează situații care pot fi considerate ca fiind defectuoase. În aceste condiții, pentru a fi adaptate la mii de vagoane de transport, în structura planificată, nemăifînd capabile să-și valorifice producția la un nivel superior. Dacă, spre exemplu, într-una din zile, (și fenomenul se petrece, din păcate, nu numai în structura planificată) C.F.R. Petrosani nu asigură numărul corespunzător de vagoane ordinare, cărbunele pentru fabricarea semioasului destinat întreprinderii „Victoria”. Cîștig este înlocuit în vagoane navetă și la drumul termocentralei

Pe platforma Combinatului siderurgic de la Galați, hodoroșind pe calea ferată. Întrebăm în tovarășul Constantin Ciocaru, șeful stației C.F.U. Cîțusa, cite asemenea vagoane primesc pe lună. În jur de 400 de vagoane, de incluziune nouă, interlocurtur. Consecințele se cunosc, dar noi

în tren și se plimbă de la Constanța la Galați, hodoroșind pe calea ferată. Întrebăm în tovarășul Constantin Ciocaru, șeful stației C.F.U. Cîțusa, cite asemenea vagoane primesc pe lună. În jur de 400 de vagoane, de incluziune nouă, interlocurtur. Consecințele se cunosc, dar noi

în acest an nu se înregistrează nici o penalizare pentru C.F.R. Unul din factorii ce au condus la redresarea situației din acest punct de vedere este organizarea de către comitetul U.T.C. din combinat a unor echipe de tineri, de intervenție operativă la descărcatul și încărcatul vagoanelor. Dar dacă lucrurile s-au pus „pe roate” în ceea ce privește utilizarea la parametrii de eficiență ceruți ai vagoanelor proprietății C.F.R., nu același lucru se poate spune despre fo-

Intințec însă situații cînd unele faze chiar 18-28 zile. Drumul „normal” al unui vagon cu acid clorhidric de la Borzesti la Tg. Mureș este de 9 zile, uneori însă acesta durează 11 zile.

În zona Azot 1-3 după descărcarea cisternei pe clorură de potasiu acestor pot fi încărcate imediat cu îngrășăminte complexe. Distanța între locul de descărcare-încărcare este de numai 250-300 metri. În actuala dispoziție a liniilor, drumul trece însă prin stația Cristești

cutie intervine și tovarășul Petre Eisler, șef de tură la revizia de vagoane, care încearcă să pună punctul pe „i”. „Arcurile sînt moi, obosite, ar trebui înlocuite. Sigur, sînt și cazuri cînd vagonul nu e încărcat bine, dar acestea sînt mai rare”. Cum persistă senzația de cerc vicios

vagoanele date înapoi fiindcă „bata capra” sînt încărcate ne regulamentul, marfa nu este așezată uniform. Cel care încarcă nu sînt instruit, nu cunosc normele noastre, nu sînt receptivi la observațiile noastre. Dar față de situație: în ultimele 12 ore am refuzat 48 de vagoane

Urmînd cum se desfășoară expedierea cărbunelui din Valea Jiului constatăm că în nici unul din cele patru mari puncte, de expediție — Lupeni, Coroișii, Petrila și Livezeni — nu există stocuri neluate. Dealtfel capacitatea de depozitare este foarte redusă, neapărent nici măcar există decît o singură soluție: livrarea sînt pasul cu extracția. Se realizează în continuare în practică această corelare între extracția și livrarea?

— Cu foarte mici excepții, da — ne răspunde tovarășul Ion Rădescu, șeful biroului transporturi din cadrul întreprinderii de preparare a cărbunelui Valea Jiului. C.F.R.-ul ne aprovizionează cu suficiente vagoane încît nu avem pe rampă produse livrate.

În principiu, problema transportului a fost asadar soluționată. Întrebarea care se pune este însă cum se realizează concret acest lucru?

Trebule să arătăm că dacă din punct de vedere numeric aprovizionarea cu vagoane este corespunzătoare, nu același lucru se poate spune despre asigurarea acestora în structura planificată. I.P.C.V.J. are nevoie de două tipuri de vagoane: navetă pentru transportul cărbunelui la Termocentrala din Mintia — Deva și ordinare, pentru deservirea celorlalți beneficiari. Dacă R.C.M. Petrosani nu asigură zilnic proporția necesară în practică acestor două tipuri de vagoane, se creează situații care pot fi considerate ca fiind defectuoase. În aceste condiții, pentru a fi adaptate la mii de vagoane de transport, în structura planificată, nemăifînd capabile să-și valorifice producția la un nivel superior. Dacă, spre exemplu, într-una din zile, (și fenomenul se petrece, din păcate, nu numai în structura planificată) C.F.R. Petrosani nu asigură numărul corespunzător de vagoane ordinare, cărbunele pentru fabricarea semioasului destinat întreprinderii „Victoria”. Cîștig este înlocuit în vagoane navetă și la drumul termocentralei

IN STATION DE EXPEDIERE A PRODUSELOR SIDERURGICE DE LA COMBINATUL SIDERURGIC GALATI

Lunar, circa 400 de vagoane se plimbă de la Galați și Constanța. Sub semnul necesității: instruirea tehnică a muncitorilor de mișcare și gargarizarea și dirijarea optimă a garniturilor și a parcului de vagoane.

În locul soluțiilor cerute de aceleași interese comune, manevre păgubitoare între stațiile C.F.U. și C.F.R.

incărcare. Dacă încărcăm mai puțin, sîntem penalizați de C.F.R. că nu folosim întreaga capacitate a vagonului, dacă încărcăm cît trebuie atunci „bate capra” și ne vin vagoanele înapoi. Și așa zilnic se plimbă peste 100 de vagoane de la rampele de încărcare la punctele de primire ale C.F.R.-ului și înapoi. Marfa intrînd la beneficiar, iar eficiența muncii noastre este scăzută. Cheltuiim în zadar muncă și combustibil”. În dis-

și nu se demăișă nici o soluție, realizăm o înfîntare între șeful stației C.F.U. Mălina, tovarășul Andone Postelnicu, și șeful stației C.F.R. Mălina, tovarășul Gheorghe Simionescu.

Cei doi sefi, obișnuiți cu manevre, se scrutează reciproc, și încearcă fiecare să manevreze în folosul lui. „Eu” și „tu” nu se se contopesc aici în „noi”, interesele comune sînt parcă uitate. „Păreră mea, spune Gheorghe Simionescu, este că

ne nelăncărate corect, și fiindcă nu aveam tonajul necesar, sînd fiindcă erau murdare”. Șeful stației C.F.U., tînărul Andone Postelnicu, pledează desigur pentru „asa-zisă cauză” a sa susținînd că arcurile sînt defecte, că vagoanele murdare sînt primite de la stația C.F.R., că nici el nu are în achemă curățitori de vagoane etc., etc.

„Problema principală, insistă tov. Gh. Simionescu, rămîne încărcarea corectă a vagoanelor.

Am propus de mai mult timp să realizăm o instruire tehnică a celor care încarcă. Pot să instruiască, cu aici, numai să fie organizați, mobilizați în acest sens”.

Retinînd această propunere și auzind atențiile factorilor de răspundere, insistăm, împreună cu tovarășul S. Măneacu, inginer șef al uzinei. Asa aflăm că în ce privește lucrările de investiții s-au stabilit noi termene cu constructorii și că vor fi reparate cîteva zile. Cît privește vagoanele returnate din stația Mălina, tov. inginer șef se gîndește la două soluții: „1) Stația C.F.R. să aibă în punctele de încărcare în toate turile, reprezentanți proprii care să supravegheze încărcarea conform normelor de siguranță; 2) Să se realizeze o instruire tehnică a celor care încarcă, în așa fel încît să fie înlăturată aceste mari neajunsuri.

Indiscutabil, ambele soluții trebuie luate în considerare, pentru că, în final, să se adopte cea mai eficientă. Important este să nu se mai tergiverseze la înfîntă acest loc dubitător, să se ia măsurile necesare pentru a se înlătura toate lipsurile care provoacă întîrzierile mărfurilor pe calea ferată, nefolosirea întregii capacități de transport, cheltuieli neeconomice.

Minia unde se arde. În loc să fie transformat în cocs el este utilizat drept combustibil în loc, cu cărbunelui inferior, iar pentru fabricarea cocsului se aduce cărbune din import. Iată de ce tovarășul Florian Petrescu, șeful serviciului aprovizionare, desface, transporturi din cadrul I.P.C.V.J. făcea observația că C.F.R.-ul „a devenit un adevărat dirijor al producției de cărbune”, noi nedoriți, care se ceră a fi abandonat cît mai grabnic. Beneficiarul se plînge de asemenea că primește deseori vagoane care nu îndeplinesc condițiile de etanșetate cerute, (uneori prezintă chiar serios defectuțiuni) sau vagoane murdare cu resturi de materiale — ciment, balast etc. — care necesită un mare volum de muncă pentru a fi curățate. De obicei, acestea sînt respinse, (circa 50 vagoane pe zi) creîndu-se diferențe între C.F.R. și beneficiar și nu în ultimul rînd daune economiei naționale, pentru că ele se plimbă inutil dintr-un loc într-altul.

Fiindcă a venit vorba de aceste drumuri inutile, trebuie să mai subliniem și un alt fenomen. După cum ne informa tovarășul inginer Victor Iloiu, șeful R.C.M. din Stația C.F.R. Petrosani, operațiile de descărcare (spre deosebire de cele de încărcare, care sînt integral mecanizate) se desfășoară foarte lent, ceea ce provoacă o adevărată vîzută pentru descărcarea celor 50 vagoane ce vin zilnic, staționările la exploatarea miniere atîng în medie 20-24 ore, dar în unele cazuri chiar zile întregi. Întreprinderile miniere Uricani, Paroseni, Vulcan, Livezeni și altele preferă să plătească locații mari decît să-și descarce vagoanele în termenele stabilite. „Dacă descărcările s-ar încadra în traficele adăușă tovarășul inginer Iloiu, am putea asigura în plus, zilnic, din Vale, cît puțin 50 vagoane și n-am mai plimba altele goale de la mari distanțe”.

ION CHIRIC ALEX. BĂLGĂDEAN

