



FERROVIARII

Moldovei

N 25 (5841) 24 iunie 2015

Ziarul apare din 1 mai 1941

La Magistrala moldovenească

Orarul îngrijirilor este respectat

O misiune responsabilă au electro-mecanicul superior Veaceslav Virskii și electromecanicul Ștefan Rudi, angajați în secția nr.3 semnalizare și comunicații Bălți. Ei au grijă de profilaxia și reparația întregului aparataj liniar de comunicații din sectorul Ocnița, inclusiv de selecție și frecvență înaltă, cel de la centrala telefonică automatizată.

Ambii specialiști sînt buni profesioniști, se impun prin conștiinciozitate. Aceste calități le ajută să respecte graficul lucrărilor de îngrijire a aparatajului și înălturare a neregulilor apărute în procesul exploatării, asigurînd o calitate bună.

Sectorul din subordinea celor doi electromecanici cuprinde trei direcții, ce se întind de la postul blocare km 61, Lipcani pînă la stațiile Vălcineț, Sofia.

Vladimir SEVERNÎI



Imagine: Iurie KOZLOV

Se pune miza pe forțele proprii

Feroviarilor de la stația Ghindești se străduie să păstreze integritatea edificiilor exploatare. Fiecare angajat de aici conștientizează necesitatea folosirii rezervelor accesibile de economisire în această perioadă dificilă pentru calea ferată.

Extinderea perioadelor de timp dintre reparațiile capitale conduce la reducerea cheltuielilor. Sînt menținute în ordine încăperile de serviciu, pe teritoriu s-au plantat



Imagine: Iurie KOZLOV

straturi de flori, ceea ce face mai plăcut aspectul estetic al teritoriului.

În timpul reviziei de primăvară Serghei Tomșa, vicedirector general al ÎS «Calea Ferată din Moldova», responsabil de infrastructură și tracțiune, care a condus activitatea comisiei, a prezentat colectivul drept un exemplu demn de urmat. Plin de inițiativă, șeful stației Valeriu Tișco a declarat, la rîndul său, că mișcăriștii de la Ghindești sînt gata să facă tot ce le stă în puteri pentru a asigura și în continuare integritatea clădirilor fără a aștepta intervenția constructorilor, dacă vor fi aprovizionați, desigur, cu materialele necesare.

Listele de personal ale stației sînt completate cu specialiști experimentați, ce nu admit încălcarea cerințelor securității circulației. Îndeplinesc cu strictete dispozițiile dispecerilor de circulație privind respectarea orarului pe sectorul din subordine impiegtății de mișcare Valentina Bencovskaia, Janna Beher, Ion Cărbune, Svetlana Popovski.

Vladimir OSTAPENCO

ÎN IMAGINE: Janna Beher, impiegtat de mișcare cu o vechime în muncă de 20 de ani în domeniul transportului

Înlătură vegetația pe traseele de cablu

În această perioadă de vară comunaționistii și energeticienii se confruntă cu necesitatea de a înlătura tufarii și ramurile pomilor, din cauza cărora se pot produce scurtcircuite ale cablurilor liniilor aeriene de comunicație și transmisie electrică. O asemenea sarcină revine, printre altele, echipei mobile din cadrul secției nr.3 semnalizare și comunicații, care muncește pe linia curentă Unchitești-Cobilinea a direcției Mateuți a magistralei.

Volumul de muncă executat este destul de mare, dar, în opinia electromecanicului superior Eduard Groza, nu este suficient. Tăierile ar putea fi intensificate dacă s-ar

rezolva două probleme acute: la topoarele din dotare s-ar adăuga ferestraie pe benzină și listele de personal ar fi completate cel puțin parțial.

Dispoziția de muncă depinde mult de condițiile habituale. Există condiții pentru prepararea bucatelor și prinzit, baie, odihnă după o zi de muncă. Totuși, necesită reparație serioasă, dar mai bine — să fie înlocuit vagonul habitual, care are numeroase fisuri, acoperis spart. Dacă vara condițiile în interior sînt cit de cit suportabile, apoi iarna este practic imposibil să te afli acolo.

Vlad DOBROV

Munca la pasajul de nivel de la Basarabasca nu este deloc simplă. Si nu doar pentru că circulația rutieră aici este foarte intensă, pasajul fiind unicul loc de traversare a căii ferate cu automobilele în această localitate din sudul republicii.

Probleme suplimentare crează aflarea plăcilor din beton armat ale pardoselii exact în zona macazurilor stației. Aici se întîlnesc ca într-un mănunchi de fier șinele de linie, formînd nouă intersecții de bază și una auxiliară. Circulația transportului auto este dirijată separat cu ajutorul a trei bariere semiautomate și două mecanice, în dependență de orarul circulației trenurilor și lucrările de manevră. Probabil, nicăieri la magistrală nu mai există o asemenea situație?



Sector important, ce necesită vigilență permanentă

Barierele sînt acționate de la panou și pupitrul de dirijare, amplasat într-o încăpere de la etajul doi al clădirii de serviciu. Am reușit să discut cu paznicul de barieră Lilia Arman.

— M-am angajat la magistrală urmînd exemplul părinților mei și anterior la stația nodului feroviar am muncit la descompunerea trenurilor, — a specificat doamna feroviar. — Însă după ce cocoșa de manevră a fost închisă din motive tehnice pe o perioadă îndelungată, am fost nevoită să mă recalific. Bariera de nivel la calea ferată este un sector foarte responsabil, ce necesită vigilență permanentă. Există și perioade mai liniștite, desigur, dar atunci cînd începe procesul de manevre ori se deplasează trenurile trebuie să fii cu ochii în patru, deoarece la barieră se acumulează un număr mare de automobile, indiferent dacă e zi sau noapte. Anume pe aici trec cursele de autobuz, de exemplu, spre Chișinău, Chilia, Belgorod-Dnestrovsk, Odessa.

De rînd cu Lilia Arman la pasajul de nivel mai fac de serviciu Natalia Cravenco, Aculina Monastirli și Liuba Enachi, ultima îndeplinind și funcțiile de brigadier. În caz de necesitate le țîn locul montatorii de linii Tudor Moraru și Eduard Eremeev de la districtul trei al secției linii nr.3. Toți pot fi caracterizați ca niște specialiști disciplinați, capabili să ia decizii corecte în situații extreme, dar și principiali. În general conducătorii auto ce se deplasează pe acest sector sînt disciplinați, conștientizează importanța respectării cu strictete a regulilor securității circulației, dar mai există și vitezomani.

În cazul anumitor încălcări paznicii de barieră notează numerele de înmatriculare a automobilelor cu pricina și le transmit poliției rutiere ca să întreprindă acțiuni. Pentru ele a devenit firească respectarea cerințelor securității circulației, cum s-ar zice, cu exces de zel. Această e foarte important pentru prevenirea coliziunilor trenurilor cu mijloacele de transport auto, care se pot solda cu victime umane și mari daune materiale.

Are importanță și aspectul, că grație susținerii din partea secției linii la pasajul de nivel au fost create condiții habituale și de muncă destul de bune. Muncitoarele sînt asigurate cu echipament special.

În perioada rece funcționează bine soba, nu există probleme în ce privește aprovizionarea cu cărbune. Indicatoarele rutiere, pardoseala de beton, barierele au o stare satisfăcătoare. Acoperișul clădirii este trainic, dotat cu burlane. De funcționarea sistemelor automate ale pasajului au grijă specialiștii secției semnalizare și comunicații din localitate. Există legătură telefonică directă cu dispecerul secției linii. Specialiștii acestei întreprinderi efectuează controale regulate, făcînd notițele respective în registre. În unul din ele paznicii de barieră înscriu indicatorii contorului electric după fiecare tură, luptînd astfel pentru economisirea energiei electrice costisitoare.

Încercînd să-și aducă obolul la amenajarea locului de muncă și dornice de frumusețe, angajatele de aici au curățat de stof un petec de pămînt din preajma clădirii și în fiecare primăvară sădesc pe el flori. Interiorul încăperii este «inundat» de plante de cameră bine îngrijite. Pardoseala de beton este curățată în permanență de noroi și gunoi.

Nu poate fi trecută cu vederea problema securității personale a muncitoarelor de la bariera de nivel în timpul nopții. Postul se află într-o regiune izolată și, dată fiind situația criminogenă actuală complicată din republică, ar fi bine ca ușile și balconul clădirii să fie zăbrelete în scopul împiedicării accesului în interior a persoanelor străine. Cu asemenea zăbrele sînt dotate unele pasaje de nivel ale căilor ferate din țările vecine.

Vladimir OSTAPENCO

ÎN IMAGINE: paznicul de barieră Natalia Cravenco

Imagini: Iurie KOZLOV





Economie îmbinată cu flexibilitate

Aceste două componente principale predomină în activitatea colectivului secției specializate de producere a construcțiilor asamblate din beton armat din cadrul TP-1 Bender.

In activitatea practică subdiviziunile magistralei noastre desori au nevoie de construcții din beton armat de diverse configurații. În asemenea cazuri nu e tocmai cel mai potrivit a apela la serviciile costisitoare ale unor firme comerciale, deoarece este destul de ușor a organiza procesul propriu de producere a acestor construcții. O dovedește experiența Trenului poduri nr.1, la sediul central al căruia de lângă satul Varnița activează o secție specializată, ce satisface cererea de articole din beton armat a întreprinderii respective, dar și comenzi ale altor sectoare.

În limbaj profesional, este vorba de un poligon de fabricare a articolelor din beton armat, pentru că armatura este confecționată în încăperea, pe cînd procesele tehnologice de formare și uscare au loc în aer liber. În perioada desfășurării reviziei de primăvară cu comisia pe teritoriul întins al secției munca era în toi. În spațiul dintre postul de preparare a mortarului și formele amplasate haotic (în timp ce în una din ele se turna mortar, în alta aceasta se întărea deja) se deplasa o macara, mutînd dintr-un loc în altul greutatea. La un moment dat aceasta s-a oprit. Un muncitor în vestă portocalie a agățat cîrligele de o placă de beton și a ridicat mina: vira!

Facem cunoștință: Ilie Rața, betonist cu vechime mare de muncă și calificare înaltă. La întrebarea, cum stau lucrurile, dinsul povestește, că principala particularitate a secției specializate este flexibilitatea procesului de producere, ceea ce permite fabricarea operativă a oricărui articol comandat. Așa s-a întîmplat, bunăoară, acum doi ani și ceva, cînd au primit o comandă specială de confecționare a construcțiilor din beton armat pentru noua pasarelă din zona de manevre a stației Basarabeasca. Anterior acestea erau produse doar la întreprinderile mari de profil. Or, specialiștii secției nu s-au pierdut cu firea — s-au pregătit. Deși sarcina era destul de complicată, au executat-o în termenul stabilit și la un înalt nivel calitativ. În prezent, deoarece mai există rezerve de metal, ciment, nisip și pietriș, are loc fabricarea traverselor și semitraversele, jgheburilor, pătratelor pentru indicatorii hectometrici, plăcilor pentru pasajele de nivel, inelelor de fîntînă, capacelor etc.

Procesul tehnologic aplicat necesită calificare și respectarea multor secrete. Betonul armat este un material ce îmbină într-un tot întreg mortarul, care își asumă tensiunea comprimării, și metalul, menit, din contra, să destindă. Astfel trebuie găsit acel «mijloc de aur», cînd în procesul de exploatare cele două materiale să nu se contrapună, ci să creeze o compoziție rezistentă. Produsul începe la sectorul armatură, unde l-am văzut pe armaturierul Taghir Adgamov și colegul său tîind cu mult profesionalism și sirguintă vergile metalice de lungimea necesară. Și formele trebuie să fie suficient de dure, încît gradul de flexibilitate a părților laterale și de jos să asigure în procesul de formare a articolelor respectarea unor dimensiuni exacte. Cunoscut bine această cerință betonistii Radu Rusu, Dionisie Strișca și Anatolie Mititica, care pregătesc formele pentru a fi umplute, precum și Vasile Gandacov. Un alt moment important e că fiecare articol, în dependență de menirea sa, are propriul sistem de pozare a armaturii,

rețetă de beton și tehnologie de fabricare. Numai astfel se poate atinge un grad înalt de rezistență în procesul exploatării ulterioare. Unor exigențe deosebite trebuie să corespundă traversele, care în timpul circulației trenurilor suportă o greutate imensă.

Cea mai mare prioritate tehnico-economică, de care beneficiază colectivul secției, constă în aceea că pentru usca-

asamblate din beton armat este o problemă destul de complicată. Confruntîndu-se cu ea, mulți producători se gîndesc tot mai des la surse alternative de încălzire, în locul gazelor naturale și energiei electrice. Iar ceea ce-i reține într-o anumită măsură este următorul factor. În condițiile uscării naturale gradul de rezistență al producției de 70 la sută, bunăoară, se obține pe parcursul a 8-10 zile, pe cînd în

metoda vibrării. Prezintă interes tehnologiile privind folosirea la uscare a unor heliocolcolectorii speciali, capabili să concentreze energia solară pentru a crea temperaturi înalte.

Poate că vreodată se va implementa și în secția specializată a TP-1 ceva similar pentru accelerarea circulației mijloacelor. Dar intrucît nu e vorba deocamdată de producerea în serie, ne vom mulțumi cu baza existentă. Sarcina e ca în condițiile financiare actuale dificile ea să fie menținută în stare tehnică convenită. În special postul de preparare a mortarului, care deja mulți ani este exploatat în mediu de beton agresiv.

Experiența demonstrează cu certitudine, cît este de important a dezvolta la calea ferată activitatea auxiliară. E necesar doar a ști cum se poate obține un randament maxim al acesteia, astfel încît



Imagini: Iurie KOZLOV

rea articolelor după formare nu sînt necesare surse artificiale de căldură. Deoarece procesul de producere are loc în aer liber, rolul acestora îl îndeplinește energia solară gratuită, de care se bucură din abundență regiunea de sud a țării. Această circumstanță face să scadă, firește, prețul de cost al producției, ba în condiții naturale și calitatea articolelor obținute e mai bună.

De remarcat, că reducerea consumurilor de energie la producerea articolelor

cazul uscării industriale prin evaporare ori în autoclav aceeași rezistență se poate obține în doar 11-16 ore. Un alt neajuns al muncii în aer liber este caracterul sezonier. Or, în ultimul timp au apărut în practica mondială multe tehnologii, ce permit a găsi soluții optime. E vorba, printre altele, de folosirea unui fel de mortar, care în condiții naturale capătă rezistență de 40-50 la sută în 24 de ore. Secretul principal constă în mărcile speciale de ciment, rețetele de mortar, tasarea intensă prin

prețul de cost al producției să nu depășească limita rezonabilă a cheltuielilor.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINI:

1. Armaturierul Taghir Adgamov
2. Betonistul Ilie Rața
3. Betonistii Radu Rusu, Dionisie Strișca și Anatolie Mititica
4. Betonistul Vasile Gandacov
5. Aspectul general al postului de preparare a mortarului



Imagine: Iurie KOZLOV

Sectorul de linii din subordinea districtului nr.4 al secției liniei Chișinău este parte a unui culoar internațional de transport feroviar. Deja această circumstanță îi imprimă o importanță aparte pentru traficul de marfă și călători.

Toamna trecută picherii de aici împreună cu colegii lor din cadrul SML-294 au reușit să repare capital circa un kilometru de traseu principal la stația Ghidighici. Totuși, problema răririi putregaiului traver-

selor rămâne deocamdată nesoluționată, complicându-se și mai mult din cauza deficitului acut la ora actuală a acestui material din suprastructura liniei. O altă problemă este lipsa numărului necesar de montatori linii. Însă muncitorii, care chiar și în condițiile motivării insuficiente nu s-au lăsat tentați de valul migrației (e vorba de oamenii verificați prin fapte de-a lungul timpului), mențin punctajul la nivelul convenit. În prezent el constituie 46 unități, planul fiind 50. Cei mai buni, în opinia maistrului-picher Fiodor Tudor, sint Andrei Crocea, Andrei Jalbă și alții. Dînsul a remarcat și suportul oferit de ad-

■ ACTIVITATE COTIDIANĂ A PICHERILOR

Verificare prin fapte concrete

ministrația secției liniei și a sectorului nr.1, din care fac parte picherii de la Ghidighici. În cazul efectuării unui volum mare de lucrări se practică metoda de grup, cînd se combină provizoriu eforturile citorva districte.

Este eficientă verificarea sistematică a stării liniilor. Deficiențele depistate, dacă ele nu solicită intervenție rapidă, desigur, precum și acțiunile planificate de prevenire stau la baza organizării reparațiilor și îngrijirilor curente.

Starea liniei este controlată atît vizual, cît și cu ajutorul instrumentelor — după șabloane și nivele. Se ține cont de rezultatele testărilor cu căruciorul defectoscopic, notate într-un registru special. Oricînd pot apare surprize neplăcute, iar în condițiile verii curente aride — cu atît mai mult. Sub influența temperaturilor ridicate ale

mediului ambient rosturile joantelor de șină se pot deforma, cauzînd flambajul liniei. Picherii districtului sint pregătiți să facă față unor situații neordinare, aplicînd profesionalismul lor.

Dispoziția de muncă depinde mult de condițiile de activitate și habituale. Montatorii liniei sint asigurați cu îmbrăcăminte specială, se organizează la timp instruirile necesare. Sint într-o stare destul de bună încăperile situate în aceeași clădire cu biroul marfă al stației Ghidighici. Aici oamenii își pot schimba hainele, pot lua masa.

În cadrul recente revizii de primăvară cu comisia s-a pus capăt disensiunilor dintre picheri și mișcăriști în legătură cu încălzirea pe timp de iarnă.

Situația este destul de bună și la alte districte de pe sectorul respectiv: Strășeni, Pirlita, Unțești etc. Totuși, deși s-a executat un volum semnificativ de lucrări, multe segmente necesită reparații serioase în continuare.

Vladimir OSTAPENCO

ÎN IMAGINE: în această perioadă fierbinte de vară maistrul-picher Fiodor Tudor și maistrul superior al sectorului 1 Ghenadie Negoită activează în condiții de alertă

■ OAMENII TĂI, MAGISTRALĂ!

OPȚIUNE DE O VIAȚĂ

Nina Bazulina, electromecanic superior în secția LAZ-RAT rețea locală telecomunicații, muncește 35 de ani în secția Basarabeasca semnalizare și comunicații. În această perioadă ea a acumulat o experiență bogată, pe care o împărtășește cu dărnicie tinerilor colegi, familiarizîndu-i cu «secretele profesiei». Împreună cu deprinderile și cunoștințele acumulate, dna Nina transmite celor tineri și atitudinea față de muncă, le altoiește dragostea pentru profesia de feroviar. Administrația secției nr.2 semnalizare și comunicații a apreciat mereu la justa valoare înalta responsabilitate și conștiinciozitate a Ninei Bazulina în procesul exercitării obligațiilor de serviciu, profesionalismul și devotamentul profesiei.

...Proaspătă absolventă a Colegiului electromecanic de transport feroviar din Kiev, în anul 1980 domnișoara Nina a fost repartizată la muncă în secția Basarabeasca semnalizare și comunicații. Aici dînsa și-a început biografia de muncă, dar și viața în cuplu.

Anume la Basarabeasca l-a cunoscut și l-a îndrăgit pe Anatolie, feroviar și el. Acesta, la rîndul său, n-a putut să rămînă indiferent la tandrețea și competența profesională a tinerei specialiste. În secția Nina Bazulina a muncit mai întîi în calitate de electromecanic aparate de control și măsură în comunicații. Peste un an, în 1981, a fost transferată în sala cu aparataj, unde a și muncit în următorii 12 ani. Iar pe parcursul ultimilor 16 ani ea activează în calitate de electromecanic superior în sala cu aparataj a centralei telefonice automate, rețeaua locală.

La fel de împlinită este și viața de familie a doamnei Nina. Împreună cu soțul Anatolie Bazulin au crescut și educat doi copii minunați: feciorul Serghei și fiica Tatiana.

După absolvirea Institutului de relații internaționale din Moldova feciorul a obținut specialitatea de politolog, iar fiica, absolventă a ace-

leesi instituții de învățămînt, își continuă studiile în România, la magistratură. Feciorul Serghei și-a întemeiat deja o familie. Împreună cu soția sa Irina, electromontor CTA în secția nr.2 semnalizare și comunicații, a dăruit bunicii o nepoțică — Iaroslava.

Anatolie Bazulin, trecut în lumea celor drepti, din păcate, a muncit mai bine de 20 de ani mecanic secției frigorifice la remiza vagoane nr.2. La calea ferată au muncit și părinții săi, care de asemenea nu mai sint în viață: tatăl Dumitru — constructor în secția nr.2 edificii civile și la remiza vagoane nr.2, mama — dădăcă la creșa feroviară. Urmînd exemplul părinților, Anatolie a continuat la vremea sa dinastia familiei de ferovieri Bazulin.

Or, Nina a conștientizat primele semne de dragoste față de viitoarea profesie încă în anii de școală, cînd era foarte pasionată de științele exacte, cînd admira la televizor munca specialiștilor în halate albe din laboratoarele științifice. Acea atmosferă necunoscută, neobișnuită și misterioasă o pasiona și ea a pășit cu insistență spre împlinirea visului...

— Astăzi pot spune cu fermitate, — a specificat, printre altele, Nina Bazulina, — că nu am dat greș la alegerea profesiei. Opțiunea a fost una pentru toată viața. Îmi pare bine, că am făcut o alegere justă.

...Vorbind despre viață și viitor, doamna Nina și-a exprimat presupunerea, că, probabil, nepoțica va fi cea care va continua dinastia de ferovieri Bazulin. La doar trei anișori Iaroslava preferă să se joace cu cabluri, mașinuțe și alte jucării de acest gen. Legătura dintre generații continuă.

Liliana NICHIFOROV

ÎN IMAGINE: Nina Bazulina, electromecanic superior în secția nr.2 semnalizare și comunicații, la locul de muncă

■ CONTINUĂM DISCUȚIA

Ideea s-a născut la SML-130

Într-un articol publicat de curînd în paginile ziarului nostru, intitulat «Scaraminune își îndreptățește menirea», povesteam despre un dispozitiv de o construcție originală, folosit de specialiștii SML-294 la coborîrea de pe platformele feroviare a tehnicii cu șenile și roți. Mesurierii de la Răuțel l-au construit din materialele avute la îndemînă, dînd dovadă de agerime și măiestrie. Ideea, însă, au preluat-o de la colegii din cadrul SMC-130 Basarabeasca.

A cum cîțiva ani anume aici un grup de inovatori sub conducerea lui Anatolie Barbat, pe atunci inginer-șef al întreprinderii, și a maistrului Gordei Seleznirov (actualmente mecanic-șef) a creat desenele tehnice, apoi a realizat inovația, care ulterior le-a servit drept model celor de la SML-294.

De pe urma unei asemenea colaborări între colegi toți au avut doar de cîștigat. Folosind acest dispozitiv, încărcarea și descărcarea mijloacelor tehnice poate fi efectuată mai operativ. În plus, dispare necesitatea unor mecanisme auxiliare, ce funcționează pe bază de electricitate ori combustibil lichid.

Pe parcursul ultimului deceniu colectivul SML-130 a reușit să realizeze și alte idei interesante, menite să îmbunătățească calitățile de exploatare a mijloacelor tehnice și utilajelor. Nu lipsesc acestea nici în prezent. «Ceea ce reține materializarea lor este doar lipsa mijloacelor, — concluzionează actualul inginer-șef al întreprinderii Vladimir Dabija, — spiritul inovator, ce necesită anumite cheltuieli materiale, se va intensifica neapărat în continuare odată cu redresarea situației financiare».

Sarcina principală a colectivului întreprinderii constă în efectuarea reparațiilor capitale a liniilor de cale ferată pe sectorul de sud al magistralei. Succesul realizării acestora depinde direct de aprovizionarea cu traverse din beton armat, care deocamdată e problematică din cauza multor dificultăți obiective. Totuși, chiar și în asemenea condiții, cu suportul căii ferate s-au găsit posibilități pentru a organiza pozarea a 900 metri panouri de linii asamblat pe linia curentă dintre stațiile largara și Prut. Această lucrare, ce se va înfăptui în comun cu specialiștii secției liniei nr.3, este preconizată pentru finele lunii iunie.

Vladimir DOBREANSCHI



Imagine: Iurie KOZLOV

În poșida dificultăților

Situația privind aprovizionarea cu materiale ale suprastructurii liniei este în prezent dificilă. Or, colectivul districtului Vălcineț al secției liniei nr.6 — mastru-picher Nicolae Cucer — continuă să asigure pe sectorul din subordine punctajul convenit pentru circulația trenurilor. În anul curent el atinge 24-36 unități, planul fiind 100. Se pune accentul pe efectuarea calitativă în primul rînd a reparațiilor curente, care includ, în particular, ripările, lupta cu spălările balastului, depistarea și înlăturarea operativă a devierilor de la normele de întreținere a șinelor și traverselor. Are loc de asemenea tăierea tufișurilor, nimicirea buruienilor din preajma liniilor. Cele mai bune rezultate le înregistrează echipele conduse de Eduard Pavlov (Vălcineț) și Alexandru Koroli (Naslavcea). În ultimul timp se aliniază la ele și echipa lui Aurel Sîtnic (Verejeni).

Picherii dispun de condiții habituale destul de bune, drept exemplu servînd, bunăoară, clădirea din regiunea stației Verejeni. Urmînd indicațiile membrilor comisiei făcute în timpul unei inspectări a căii ferate, aici au fost reparate calitativ vestiarul, sala pentru intrarea muncitorilor și odaia de priz.

Vladimir SEVERNÎI

ÎN IMAGINE: printre cei mai conștiincioși muncitori ai districtului este și Oleg Run-covskii, montator de linii cu experiență

Imagine: Iurie KOZLOV





FELICITĂRI!

Administrația și comitetul sindical ale secției linii Basarabeasca îl felicită cordial cu ocazia zilei de naștere pe **Nicolae NICOLAEV**, maistrul plantații verzi.

*Cîți ani – atîtea bucurii în viață,
Cîți ani – atîtea mii de clipe
cu dulceață,
Și tot atîtea mișoare-n buzunare,
Mulți ani din suflet și mult soare!*

La împlinirea frumoasei vîrste de 40 de ani mecanicul de tren frigorific **Vladimir PIMANOV** este felicitat de către administrația și comitetul sindical de la remiza vagoane frigorifere Basarabeasca, care îi doresc:

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

Administrația și comitetul sindical din cadrul remizei vagoane nr.3 Bălți îi felicită cu prilejul zilei de naștere pe **Andrei POPOVICI**, lăcătuș, **Ecaterina CRÎJANOVSKAIA**,

inginer-tehnolog, categoria I, lăcătușii **Ion GLAVAN**, **Gheorghe SCOLNIC**, **Nicolae CIBOTARU**, pe **Iulia TÎBIRNI**, distribuitoare de lucrări, **David ZAHAROV**, tîmplar, **Dumitru ZAIAT**, fochist.

*Viață lungă, spor în toate,
Mult noroc și sănătate,
Bani și tot ce vă doriți
Mulți, mulți ani fericiți!*

Administrația și comitetul sindical de la depoul de locomotive Bălți vin cu felicitări de JUBILEU către inginerul **Anatolie BOȚOC** și mecanicul de locomotivă **Roman BĂCINSKI**.

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

Colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică și comitetul sindical al întreprinderii felicită cu ocazia zilei de naștere pe **Tatiana DANILIU**C, electromontor pentru exploatarea contoarelor electrice la sectorul energetic Bender, **Anatolie LUNGUL** și **Ion BREABIN**, dispeceri-revizori în energetică, **Nicolae TODOROV**, electro-mecanic.

*La mulți ani cu sănătate,
Domnul să vă dea de toate:
Poate-un strop de fericire,
Poate unul de iubire,
Poate unul de noroc,
Poate toate la un loc!*



Integrame

■ În clipele de răgaz

...	AASANA	LUNA IUNIE (POP)	STĂ ÎN SAȚRĂ
DISTINCT	CONTUR	ITINERAR	
REZULTATE SURPRIZA			
COMANDANT MILITAR (OD.)			
ÎN RAMĂ!		DAT CA EXEMPLU	
ÎN COCĂ!		A TRECE PRIN FCC ȘI APA	
ZONE	PROPRIETARĂ	MAT	12 LUNI
PASIVĂ	DRAGOSTE	ALIFIE	A SCOATE DIN MINTI
NEPLĂCUT LA GUST			SCUMPLUL DE MINE
COMANDĂ DE STAT		EMISARI	PIATRĂ SEMPREȚIOASĂ
		ESENTIAL	INVECIATĂ
		A DIS-TRUGE	
TARA ȘĂHULUI		GELU ALBU	A BRĂZDA
PRONUME PERSONAL		APROXIMATIV	ATINS LA FAȚĂ!
	LUATĂ ÎN BALON		ALINA TURCU
	MATEI ARMAȘ		ISTEAȚĂ
	PLANTĂ AROMATĂ		SUBIECT INTERZIS
	MISCARE ÎN AER LIBER		AMATOR DE OI
		SMERIT	ULEI SFINTIT
		SAU	UMBRELA DE SOARE
PRIMA FEMEIE	PĂZITE DE CIOBAN	CLARITATE	
CULTIVATOR DE IN	100 M.P.	CEZAR OLARU	
		PILOT SECUND	
INSEALĂ LA CĂRȚI			DISTANTATI

Din revista «Integrame pentru toți»

ȘTIATI, OARE, CĂ?..

A existat oare... păsărica?

Știați că păsărica, ce trebuia să se ivească din camera de luat vederi în timpul filmării, într-adevăr a existat?

Astăzi picii, ademiniți cu aceleași cuvinte dintotdeauna: «Atenție la păsărică!», înzadar așteaptă să iasă din obiectiv acea aripată misterioasă. Nici chiar majoritatea fotografiilor nu știu, dacă a existat cîndva o asemenea ființă. Dar se dovedește că a existat!

La începutul secolului XX, cînd camerele de luat vederi, fotografiile și atelierele de fotografiat erau deja larg răspindite, iar a avea poze în casă devenise o modă, însăși procesul obținerii pozelor nu era nici pe departe perfect. În timpul filmării persoanele respective trebuiau să încrênească pentru un moment, altfel poza nu era reușită. Și dacă adulții se conformau, stînd nemîscăți cîteva secunde, apoi pentru copii era mai dificil să păstreze poziția necesară fără a se clinti din loc. În special cînd era vorba de o poză de grup. De aceea în anii '20 ai secolului trecut fotografiile inventivi încercau să capteze atenția micuților cu o păsărică de alamă, fixată lingă obiectiv.



Doriți să probați o perucă?

Știați că omenirea folosește încă din antichitate perucile în calitate de podoabă capilară?

Pentru a semăna cu un bour puternic ori cu vulturul iute, strămoșii noștri din antichitate jupeau animalul, fixîndu-și pe cap o bucată din blana ori pielea acestuia. O asemenea podoabă determina statutul persoanei în societatea primitivă. Odată cu trecerea timpului perucile «animalice» s-au demodat. O altă funcție a perucii este de a masca defectele proprii podoabe capilare. Iulius Cezar, bunăoară, avea o mică chelie, și deoarece în Imperiul Roman perucile nu se bucurau de popularitate, el purta coroană.

În Evul Mediu părul era adus drept jertfă zeilor, iar în locul lui se purta perucă. Recurgeau la ea și nobilii, deoarece nu le-ar fi stat bine să poarte căciulă, pe cînd peruca le imprima un aspect decent. Iar na ei purtau chiar două-trei peruci.

Aveți nevoie de proteză dentară?

Știați că pe timpuri protezele dentare erau confecționate din... dinți? Aceștea nu au capacitatea de a se autoregenera, iar în condițiile nivelului tehnologic scăzut înlocuirea lor era destul de problematică.

Istoricii prezintă mărturii precum că încă acum cinci mii de ani în Egipt a fost găsită o metodă simplă de înlocuire a dintelui propriu. Oamenilor bogați li se implantau dinți sustrași de la alți oameni: de regulă, robi ori sârmani. Faraonii, însă, beneficiau de implanturi executate din fildeș. Dinții falși erau fixați de cei proprii cu niște firușoare din aur. În alte țări protezele dentare în antichitate erau confecționate din carapacea midioilor de mare, din colți de animale, din cuarț și ametist.

Europa, însă, a adoptat o cale mai sim-

plă. În timpul războaielor vrăciitorii mergeau în urma armatelor, sustrăgînd dinții soldaților căzuți în lupte. Astfel, bunăoară, după vestita luptă de la Waterloo apăruse expresia «dintii Waterloo-ului»: în acea bătălie și-au pierdut viața 50000 de soldați tineri. Dentistii și-au făcut rezerve de dinți pe mulți ani înainte.

Mai există un moment interesant ce ține de protezele dentare: în Evul Mediu în Anglia era binevenit ca părintii să dăruie mirilor proteze dentare. Cit mai multe.

Clama și inventatorul ei

Știați că un obiect atît de simplu, cum este clama de fixare, a fost inventată relativ nu demult: în anul 1899? Iar cel care «a dat viață» acestui fixator indispensabil al foilor de hirtie a fost norvegianul Iuhan Voller, matematician și inventator.

După cum își amintesc contemporanii omului de știință, el a inventat clama de nevoie. S-a întimplat ca acesta să se pomenească la un moment dat cu numeroase datorii. Uitîndu-se în jurul său, el a observat o bucată de sîrmă, cu care a și început să experimenteze. A îndoit-o în fel și chip și... a obținut patenta pentru cîteva variante de clame. Prima clamă avea formă triunghiulară. Patenta l-a ajutat pe Iuhan să cîștige suficienți bani pentru a-și achita datorii.

Deja în anul 1900 clamele au început să fie produse în SUA, iar firma britanică Gem Manufacturing a schimbat forma clamei triunghiulare a lui Voller în una ovală dublă, devenită ulterior clasică. E de menționat încă o chestie interesantă, ce ține de clamă: cetățenii Norvegiei n-au dat uitării clama și pe inventatorul ei, înălțînd la Oslo un monument în formă de o clamă gigantică. Cui este închinat acesta? Desigur, lui Iuhan Voller.



Pe 20 iunie 2015 a încetat subit din viață la vîrsta de 64 de ani în urma unui atac de cord

Sergei IANOVSKII



Sergei Iandovskii a muncit operator-ajustor al tehnicii de copiere-multiplicare în cadrul biroului «Dorproect», a activat în postură de vicepreședinte al comitetului sindical al Direcției IS «Calea Ferată din Moldova».

Prietenii și colegii sînt profund îndurerăți de trecerea în neființă a colegului-feroviar și exprimă sincere condoleanțe rudelor și prietenilor defunctului.

Fie-i țărina ușoară.