



FEROVIARII Moldovei

N 26 (5842) 1 iulie 2015

Ziarul apare din 1 mai 1941



LUNI — ZI A CONTROLULUI

Pe 29 iunie 2015, în cadrul Zilei ordinare a controlului s-a discutat despre starea de lucruri curentă la Magistrala moldovenească și sarcinile subdiviziunilor întreprinderii pentru săptămâna în curs. Vladimir CEBOTARI, director general al IS «Calea Ferată din Moldova», a oferit cuvîntul șefilor serviciilor de bază ale căii ferate, implicate nemijlocit în asigurarea securității circulației, desfășurarea ritmică a procesului de trafic, protecția sănătății și securitatea muncii.

La capitolul asigurarea securității circulației există întrebări legate de activitatea serviciului locomotive, care trebuie rezolvate în mod operativ. La sfîrșitul săptămîinii trecute a avut loc un incident de transport la un pasaj de nivel cu accidentarea unui automobil. Din fericire, n-au existat victime.

În săptămîna curentă este planificat un volum mare de muncă

pentru picheri, și anume reparații capitale pe sectorul largara—Prut. Următorul pe listă va fi sectorul Cimișlia—Zlotei.

Crește vîolumul producției la întreprinderea de traverse din beton armat de la st. Bălți. Pînă la ora actuală aici s-au fabricat 7600 traverse. Startul lucrărilor de îngrijire și reparație a liniilor este destul de bun. Acest ritm însuflă încrederea că picherii vor reuși să pregătească temeinic liniile de ca-

le ferată pentru perioada de iarnă.

Traficul de import-export de marfă se desfășoară la magistrală conform planului. Este posibilă creșterea volumului de tranzit. Are loc pregătirea infrastructurii magistralei pentru transportarea cerealelor.

Analizînd luările de cuvînt ale șefilor serviciilor, directorul general a înaintat sarcina reducerii timpului de circulație a trenurilor de călători din contul creșterii vitezei

de deplasare a acestora. Planul de încărcare nu se îndeplinește. Una din cauze este scăderea prețului la zahăr, care i-a făcut pe agenții economici să ocupe o poziție de așteptare. Descărcarea decurge mai bine. Pe calea ferată sosesc materiale de construcție, cărbune.

Situația de ansamblu la calea ferată rămîne în continuare complicată. Bugetul deficitar are impact negativ asupra mersului realizării sarcinilor curente de producție și achitării la timp a salariilor. E o realitate, de care trebuie să țină cont întregul colectiv al Magistralei moldovenești și să depună toate eforturile pentru stabilizarea situației economico-financiare a CFM.

Irina KRAEVSKAIA

La Magistrala moldovenească

Pe pasageri îi ademeneste confortul

Traficul de călători pe calea ferată va fi rentabil doar în cazul cînd acesta va deservi un număr cit mai mare de oameni.

Sînt conștiente de acest adevăr și echipele însoțitorilor de vagon de la DDC, care muncesc în trenurile de cursă lungă. Ei depun toate eforturile pentru a crea condiții confortabile pasagerilor, îndeplinindu-și cum se cuvine obligațiunile de serviciu. Se impun prin amabilitate și atenție față de călători, prin menținerea ordinii și curățeniei în vagoane însoțitoarele Maria Iacuseva și Elena Stegari (în imagine), care circulă cu trenurile pe direcția Moskova. Prima muncete la Direcția deservire a călătorilor deja 23 de ani, angajîndu-se aici la îndemnul mătusei sale, care de asemenea a muncit înso-



țitoare de vagon. A doua — din anul 1994, după absolvirea școlii tehnice «Fediko».

Vlad DOBROV

Imagine: Iurie KOZLOV

Stația Sofia are un nou client

E vorba de firma comercială «Orom-Imexpo», specializată în achiziționarea producției agricole în zona adiacentă. Creînd în preajma stației o bază tehnico-materială bine dotată, din 25 decembrie trecut pînă în iunie curent, ea a expedit în portul Reni pe calea ferată primele 40 vagoane cu cereale. Referindu-se la această colaborare, șefa stației Galina Strateliuc a relatat, că agentul economic respectiv s-a stabilit pentru mult timp în zonă: deci, relațiile de parteneriat se vor consolida tot mai mult. Important e ca în sezonul agricol din acest an să existe condiții climatice favorabile pentru obținerea unor recolte mari de grîu și floarea soarelui. Cit privește feroviarii, ei sînt pregătiți să ofere fără întîrziere materialul rulant solicitat pentru încărcare, să perfecteze corect documentele, încasînd, desigur, plata pentru serviciile oferite conform tarifulor în vigoare la calea ferată.

Această firmă comercială a construit pe terenul achiziționat cîteva silozuri de mare capacitate pentru pregătirea către export și păstrarea cerealelor înainte de transportare. A fost privatizată și reparată conform regulilor securității circulației linia feroviară de acces, pe care circulă locomotiva de manevră sosită de la Bălți. Pe pozițiile de încărcare pot fi avansate concomitent pînă la nouă vagoane.

De remarcat, că la stația Sofia s-au efectuat anterior lucrări de încărcare-descărcare a mărfurilor. Pe timpuri aici a existat o întreprindere de colectare a fructelor și legumelor. Or, după lichidarea treptată a kolhozurilor procesul de creștere



industrială a producției agricole s-a redus la zero și activitatea ei a încetat. Ultimul vagon cu fructe a fost expedit consumatorilor în anul 1999.

De rînd cu organizarea procesării încărcăturilor în noile condiții, o sarcină la fel de importantă pentru mișcării stației rămîne asigurarea circulației trenurilor pe sectorul din subordine conform orarului. Revizia recentă cu comisia a demonstrat, că feroviarii de aici sînt pregătiți să desfășoare la nivelul convenit traficul estival de marfă și călători. Impiegatul de mișcare Maria Luchian cu o vechime în muncă de 34 ani în transport, absolventă a Colegiului feroviar din Etlek, a răspuns corect la întrebările membrilor comisiei în cadrul recentei revizii, dovedind o bună cunoaștere a instrucțiunilor de serviciu și a situației pe sector. Merită o înaltă apreciere și munca lui Alexandru Proca, un alt impiegat de mișcare. Specialistii districtului de picheri din localitate, aflat în subordinea secției linii Ocnîța, chiar și în condițiile deficitului de traverse noi din beton armat mențin linia în stare bună pentru circulația sigură a trenurilor.

Multe din inițiativele bune în colectiv se datorează șefei stației Galina Strateliuc, care muncete în domeniul aproape 35 de ani. Dînsa este un conducător cu experiență, atașată profesiei sale.

Vladimir DOBREANSCHI

Vagoanele pornesc la drum în stare bună

a acesteia constă în situația, că aici are loc recepționarea-predarea vagoanelor și mărfurilor.

De rînd cu comerțanții, mișcării, colaboratorii serviciului pază paramilitară și vameșii, la aceste operațiuni importante participă și feroviarii reviziei tehnice-comerciale din localitate. Ei verifică starea tehnică a mecanismului de rulare și cutiilor, creînd o barieră sigură în calea rebutului.

Mai bine de zece ani muncesc la acest sector responsabil, îndeplinindu-și conștiințios obligațiunile de serviciu, revizorii de vagoane Ion Sec-

rier și Petru Cernat (în imagine).

Vladimir OSTAPENCO

Imagine: Iurie KOZLOV



În drumul lor de la Kuciurgan spre stațiile Basarabeasca, Reni, Giurgiulești ori invers, marfarele se opresc neapărat la stația Căușeni. Importanța tehnologică



Din asemenea silozuri încarcă cerealele în vagoane firma comercială «Orom-Imexpo»



ORARUL CIRCULAȚIEI:

Doar atunci cînd mărfurile și pasagerii sînt transportați la destinație fără întîrziere, fără rețineri pe drum și în cantitatea necesară, este posibilă o concurență egală cu alți participanți la piața serviciilor de transport. Or, și obținerea unor venituri bune. Acestea sînt regulile economiei de piață, care impun feroviarilor moldoveni importanța respectării cu strictețe a orarului circulației trenurilor, bazat pe capacitatea de circulație și de trafic a liniilor exploatare.

Despre activitatea dispeceratului serviciului mișcare al ÎS «Calea Ferată din Moldova», care se ocupă de dirijarea operativă a procesului tehnologico-organizational complicat din domeniu — urmează în continuare.

In cadrul activității dispeceratului și a tuturor celorlalți participanți ai procesului de trafic orarul circulației are două variante: normativ și executat. În primul caz el are rolul de document orientativ, adică ceea ce trebuie urmat, iar în al doilea — de factor realizat. Dacă condițiile de transportare a mărfurilor și pasagerilor ar fi ideale, cele două componente ar coincide. Însă în activitatea practică, îngreunată de numeroase probleme de ordin tehnic și financiar, de circumstanțe deseori imprevizibile, situația nu este deloc așa. Aceasta provoacă tensiune suplimentară, deseori solicită abordări neordinare pentru a găsi ieșire din situațiile extraordinare apărute. **Colectivul nu prea mare sub conducerea dispecerului superior, responsabil de circulație Miron Cociurca, care își are sediul în câteva încăperi de la etajul trei al blocului administrativ principal din strada Vlaicu Pircălab a municipiului Chișinău, este obișnuit să reacționeze la orice situație în modul cel mai competent, în dependentă de circumstanțe.**

— Colectivul nostru este format din specialiști responsabili, competenți, ceea ce asigură analiza operativă a situației pe liniile și la stațiile căii ferate, adoptarea unor decizii eficiente în legătură cu chestiunile apărute și verificarea executării întocmai a acestora, — povestește Miron Cociurca. — Este asigurată planificarea operativă calitativă pe zile și ture a activității de exploatare, sînt întocmite și se aduc la cunoștința sectoarelor dispeceriale, a nodurilor feroviare graficele de tură și planurile curente.



2

Conducătorul i-a nominalizat printre cei mai buni pe dispecerul Ion Grosu, șef de tură, pe dispecerul, responsabil de circulație Ruslan Șoltoian, Oxana Sinițaru, soții Eduard și Irina Bobov și alții.

Dar să revenim la orarul circulației. La elaborarea acestuia în variantă normativă, care trebuie să se înscrie armonios în orarul circulației trenurilor pe căile ferate din statele vecine, se ține cont în primul rînd de prevederile acordurilor internaționale, care asigură ieșire pe culoarele de transport. El este aprobat de către directorul general al magistralei cu participarea serviciilor implicate direct în desfășurarea procesului de trafic. De elaborarea ne-

mijlocită se ocupă inginerul-tehnolog coordonator al dispeceratului Ivan Kirilenko. Absolvent al Colegiului tehnic din Bălți, el muncește de vreo unsprezece ani în domeniul transportului feroviar. S-a dovedit a fi un bun specialist în perioada de activitate la serviciul călători, în biroul tehnic al serviciului mișcare. În cadrul dispeceratului activează deja al treilea an.



1

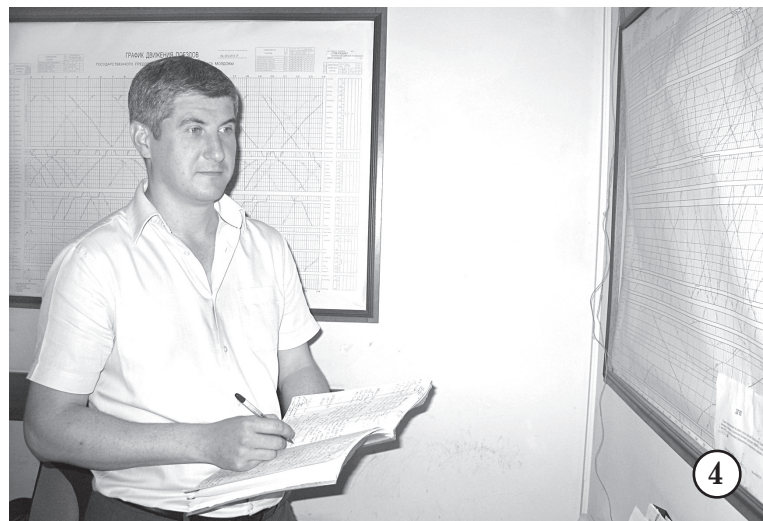


3

— Orarul normativ al circulației se întocmește o dată pe an, — reiterează specialistul. — Pe o coală de hirtie notez în primul rînd traseele trenurilor internaționale de călători, pentru care este stabilită ora tehnologică strictă a aflării într-un anumit punct, apoi cele ale curselor accelerate de marfă, curselor formate de expeditor și celor în trepte cu circulație permanentă și, în sfîrșit, ale celorlalte trenuri. Trenurile menite să circule în traficul local, bunăoară, cele de marfă locale, urmează un orar întocmit astfel, încît vagoanele să staționeze cît mai puțin la stațiile intermediare. Se ține cont de principalele elemente ale orarului: durata deplasării



pe un sector concret sau altul, intervalele dintre stații (inclusiv încrucișările ori succesiunea de trenuri), normele staționării în stație, durata aflării locomotivelor magistrale la stațiile depourilor de bază și de rulaj etc. Toate aceste elemente influențează securitatea circulației, capacitatea de trafic, viteza de sector, rulajul materialului rulant, adică principalii indicatori ai activității de exploatare. Orarul elaborat astfel și apoi tirajat în Kiev cu mașini speciale poate fi corectat de două ori pe an, ceea ce se întîmplă, de regulă, în momentele începerii traficului de iarnă și de vară.



4

La întrebarea, care sînt relațiile cu colegii vecini la intersecțiile cu Calea ferată Sud-Vest, Calea ferată Odessa și Calea ferată Liviv, precum și cu CFR «Marfă» și CFR «Călători» în condițiile schimbării fluxului de marfă, Ivan Kirilenko a răspuns:

— Neapărat se efectuează coordonări suplimentare reciproce. Este o practică operativă obișnuită cu relații constructive demult stabilite.

Cît privește dispecerii, responsabili de circulație, organizați în patru ture succesive, fiecare dintre ei este responsabil de respectarea orarului circulației și îndeplinirea planului de tură pe un sector concret (asemenea sectoare, numite cercuri de dispecerat, există trei: Bălți, Chișinău și Basarabeasca). Pe parcursul turelor de 12 ore ei au dreptul să dirijeze unipersonal circulația trenurilor în limitele sectoarelor din subordine, unde li se supun operativ toți feroviarilor implicați în activitatea cu trenurile (impiegații de mișcare de la stații, locomotivarii, vagonarii, picherii, specialiștii SCB și comunicații, energeticienii etc.). În odaia fiecărui dispecer, responsabil de circulație, este afișat pe perețe principalul document-călăuză: orarul normativ al circulației, consultat în permanentă. Datele reale despre circulația trenurilor, precum și toate devierile de la activitatea ritmică pe sector își găsesc deja reflectare în orarul executat al circulației. Dispecerul, responsabil de circulație îl întocmește manual pe o foaie de hirtie pe măsura mișcării trenurilor. Caroiajul coordonator al acestui grafic este similar caroiajului graficului planificat. Orarul executat servește la controlarea situației privind trenurile pe sector, întreprinderea operativă a unor acțiuni de reglementare și la analiza ulterioară a activității sectorului. În el se indică, în particular, nume-

rele trenurilor și locomotivelor de tren, numele mecanicilor de locomotivă, tonajul și lungimea convențională a garniturilor, trenurile ce necesită condiții speciale de mișcare.

Pe monitoarele dispecerilor, responsabili de circulație pot fi văzute în timp real lista vagoanelor, locul aflării acestora, genul încărcăturii, prezența vagoanelor la stații, operațiunile cu garniturile (compunere-descompunere, detașare-recepționare a vagoanelor), apropierea încărcăturii de stație, funcționarea vagonului de marfă, este fixată ora pornirii, sosirii și parcursul trenurilor prin stațiile sectorului etc.

Orarul presupune o anumită viteză a trenurilor, funcționarea perfectă a mijloacelor de tracțiune. Însă din cauza stării precare a gospodăriei liniei, a parcursului aproape dublu al locomotivelor uzate moral și fizic, care provoacă defecțiuni pe drum, nu e deloc ușor a respecta acești parametri. Mecanicii de locomotive nu reușesc întotdeauna să respecte fișele de conducere. Problema în cauză a fost abordată în cadrul adunărilor din aprilie curent de analizare a orarului circulației cu participarea reprezentanților tuturor subdiviziunilor de bază ale nodurilor feroviare. Soluționarea radicală a acesteia este posibilă cu condiția sporirii nivelului disciplinei executive în teren, ameliorării situației financiare a căii ferate, alocării mijloacelor pentru modernizarea, renovarea gospodăriei liniei și a stocului de locomotive. Deocamdată povara situațiilor dificile din trafic cade pe umerii dispecerilor, responsabili de circulație, cărora le vin în ajutor dispecerul superior și ajutorii săi.

lată un exemplu tipic: din cauza unei

defecțiuni neprevăzute a locomotivei pe linia curentă se oprește un tren. Pentru a evita careva incidente de transport și a normaliza graficul de circulație pe sector, se ia imediat decizia cu privire la ordinea acțiunilor și organizarea evacuării trenului de pe linie. Aceste și alte acțiuni de asigurare a îndeplinirii orarului circulației necesită nu doar abilități, fermitate, reacție rapidă, ci și rezistență în fața unei anumite presiuni psihologice. Nu oricare pretenent la postul de dispecer, responsabili de circulație posedă asemenea calități. De aceea candidații sînt selectați cu multă seriozitate, condițiile fiind: studii superioare obligatorii, obținute în instituții cu profil feroviar, activitate practică în calitate de impiegat de mișcare, experiență, cunoaștere a circumstanțelor concrete. La ele se mai adaugă capacitatea de reacție rapidă, de imaginare în minte a situației create, memoria motorică bună, gîndirea analitică, auzul perfect, dicția clară, capacitatea de pronosticare. La fel de importante sînt echilibrul psihologic, stabilitatea emotivă, concentrarea interioară, gradul de organizare, sirguinta, ingeniozitatea, rezistența.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINI:

1. Dispecerul superior, responsabil de circulație Miron Cociurca discută sarcinile curente cu Ion Grosu, dispecer, responsabil de circulație

2. Responsabil de elaborarea graficului normativ al circulației este inginerul-tehnolog coordonator Ivan Kirilenko

3. În tură — dispecerul, responsabil de circulație Oxana Sinițaru

4. Dispecerul, responsabil de circulație Ruslan Șoltoianu

Imagini: Iurie KOZLOV



■ ÎN PRIM PLAN

Cauză a întregii vieți

Printre specialiștii secției Basarabeasca semnalizare și comunicații, care mențin instalațiile SCB și de comunicație în starea cuvenită de funcționare și a căror prestație de muncă a fost apreciată la ședința de analiză de la remiza vagoane nr.2 în timpul recentei revizii de primăvară cu comisia a Magistralei moldovenesti, se numără pe bună dreptate și electromecanicul rețelei locale Valeriu Ghețelar. La fel ca și ceilalți specialiști ai secției, el conștientizează situația financiară actuală dificilă a CFM și face tot ce-i stă în puteri pentru a asigura buna funcționare a instalațiilor de comunicație.



Imagine: Iurie KOZLOV

Așa a vrut destinul, că acum 38 de ani Valeriu Ghețelar, un flăcău chipeș din Basarabeasca, a întâlnit pe o stradă din Odessa fata visurilor sale. De origine ucraineană, Lesea-Oxana l-a cucerit pe tânărul bulgar Valeriu pentru toată viața. Peste un an s-au căsătorit. Ar fi rămas să locuiască în Ucraina, unde Valeriu și-a găsit nu doar perechea, ci și muncă pe plac — electromontor la nodul raional de comunicații, dacă nu ar fi intervenit niște circumstanțe

familiale. Drept urmare, tinerii se mută cu traiul la Basarabeasca.

În anul 1980 Valeriu Ghețelar se angajează în calitate de electromontor pentru rețeaua locală în secția nr.2 semnalizare și comunicații. L-a avut îndrumător pe G.Soldatov, veteran al Marelui război pentru apărarea Patriei, specialist cu experiență, care i-a transmis novicei toate cunoștințele și deprinderile sale. Peste cinci ani Valeriu a început să muncească electromecanic la rețeaua locală. Astăzi, după 35 de ani de muncă în secția Basarabeasca semnalizare și comunicații, Valeriu Ghețelar își împărtășește cu plăcere cunoștințele și experiența colegilor tineri.

Doamna Lesea-Oxana, soția dînsului, a absolvit pe timpuri Institutul tehnic de silvicultură din Liviv și a muncit la magistrala noastră aproape 20 de ani.

Soții Ghețelar au crescut și educat trei feciori minunați. Al doilea dintre ei, Pavel, a urmat exemplul părinților, s-a angajat la calea ferată și deja zece ani muncește sudor la remiza vagoane nr.2. Dar inițial a mai muncit montator linii în secția liniei nr.3. Anul acesta Pavel împlinește 35 de ani. Doar cu un an este mai mare decât el fratele său Vasile, iar mezinul Dumitru — cu doi ani mai mic. Dintre toți trei feciori ai familiei Ghețelar doar Vasile este căsătorit. Deoarece nu are deocamdată copii, părinții sint în așteptarea nepoților.

Acest an a venit în familia Ghețelar cu niște evenimente remarcabile: în martie — jubileul de 60 de ani din ziua nașterii dlui Valeriu, în februarie — 35 de ani din ziua nașterii feciorului Pavel, apoi 35 de ani vechime de muncă a capului familiei în secția nr.2 semnalizare și comunicații.

...Apropo, familia Ghețelar cu cei trei feciori mă făcu să-mi amintesc de povestea lui Ion Creangă «Soacra cu trei nurori». Numai că, reeșind din cuvintele calde ale soțului și feciorilor despre soția și mama dînsilor, dna Lesea-Oxana, ea nu va semăna nici pe departe cu cea soacră rea din poveste. Ba din contra: e convinsă, că pe lângă trei fii va avea și trei fiici, pe care și le-a dorit atât de mult.

Liliana NICHIFOROV

ÎN IMAGINE: Valeriu Ghețelar, electromecanic pentru rețeaua locală în secția nr.2 semnalizare și comunicații



La bunii gospodari mereu domnește ordinea

— Îmi place să fie în jur curat și frumos, — spune ea.

Stația este un loc important pe traseul feroviar Basarabeasca—Etulia—Reni. Aici asigură circulația trenurilor colectivul de mișcăriști experimentați, condus de șefa stației Elena Popova. Grație eforturilor tehnicianului-distribuitor de lucrări Maria Zamfirova este bine îngrijită încăperea districului de picheri din localitate al secției liniei nr.3.

Vlad DOBROV

ÎN IMAGINE: muncitoarea de la stație Nadejda Mamot

Imagine: Iurie KOZLOV

În această perioadă estivală bucură ochiul aspectul estetic al teritoriului stației Taraclia din sudul republicii. Dacă pe timpuri acesta era inundat de buruieni, apoi în prezent sub geamurile postului centralizare electrică își desfac petalele flori mirositoare. Domnește ordinea și în încăperile de serviciu. Meritul este, în primul rînd, al Nadejdei Mamot, muncitoare la stație, o femeie sirguincioasă, conștiincioasă.

Clădirile și construcțiile exploatate la stațiile feroviare vor rezista de-a lungul anilor doar în cazul cînd vor fi menținute în stare decentă acoperișurile, geamurile, ușile, fațadele, burlanele.

Toate acestea necesită, firește, reparații cel puțin curente. Or, chiar și pentru lucrări minime e nevoie de bani, care în prezent lipsesc catastrofal în bugetul căii ferate. Anume din această cauză pe sectorul de sud al magistralei, bunăoară, cea mai mare parte a obiectivelor expuse încă în timpul reviziei de toamnă cu comisia vizavi de întreținerea edificiilor stațiilor au rămas, din păcate, nerealizate.

■ CONȘTIENTIZÎND SITUAȚIA

Reeșind din posibilitățile reale



Deficitul acut de mijloace și materiale de construcție continuă și acum să creeze probleme specialiștilor TCM-740 din partea locului. Totuși, colectivul nu se dă bătut și încearcă să folosească toate rezervele accesibile. El execută o serie de lucrări de reparație la Basarabeasca. În timpul

ză direct respectarea cerințelor protecției sănătății și securității muncii. Astfel s-a decis ca muncitorii să repare sistemele de canalizare în clădirea serviciului pază paramilitară de la stația Etulia, la postul centralizare electrică al stației Cahul. S-a propus și o soluție tehnică pentru ieftinirea lucrărilor. Și dacă perfecționarea și curățarea sistemului de canalizare la edificiile nominalizate vor permite îmbunătățirea condițiilor habituale, în particular, muncitorii vor putea face baie, apoi reparația pardoselii celor două coloaze ale vagonasului de serviciu de la stația Colibaș, bunăoară, ar preveni un posibil traumatism.

De altfel, sarcina principală este păstrarea cu cheltuieli minime a clădirilor pînă se va ameliora situația financiară a căii ferate. Realizarea ei depinde în mare parte nu doar de constructori, ci și de mișcăriști, de modul cum păstrează aceștea patrimoniul. În acest sens este elocvent exemplul colectivului stației Comrat. Clădirea de serviciu exploatată aici a fost reparată capital acum mai bine de doisprezece ani. Or, ea arată ca și nouă atît în interior, cit și în exterior. Îmi amintesc cuvintele șefului stației Petru Cociu:

— Ordine și curățenie nu este acolo unde se face, ci unde se păstrează!

Vladimir OSTAPENCO



recentei revizii de primăvară cu comisia la stația Ciadir-Lunga am văzut un grup de muncitori ai întreprinderii, care sub conducerea maistrului Gheorghe Pitel începuseră reparația cărărilor din jurul clădirii postului centralizare electrică. În preajmă se afla betoniera, o grămadă de nisip și ciment. Iar în una din încăperile de serviciu ale stației Etulia timplarul Valeriu Bordan fixa de perete carcasa pentru plăcile de rigips.

Anume membrii comisiei au fost cei ce au atras atenția asupra posibilităților, realizarea cărora nu ar solicita investiții capitale majore, tot ei îndemnindu-i pe specialiști să se concentreze în primul rînd pe cele mai stringente lucrări, care vizea-



ÎN IMAGINI: 1. La reparația cărărilor din jurul postului CE al stației Ciadir-Lunga 2. Timplarul Valeriu Bordan muncește de cincisprezece ani în cadrul TCM-740 3. Angajații stației Comrat au grijă să mențină în stare bună încăperea de serviciu



FELICITĂRI!

Administrația și comitetul sindical ale secției liniei Basarabeasca adresează cordiale felicitări cu ocazia zilei de naștere lui **Ion MICLEȘANU**, șef-adjunct interimar al întreprinderii, Feroviar de Onoare, decorat cu medalia «Meritul Civic».

*O viață lungă să trăiți
Cu multă demnitate,
S-aveți mereu doar bucurii,
Succese mari în toate!
Norocul, fericirea
Să nu vă părăsească,
Iar pacea și iubirea
Mereu să vă-nsoțească!*

Comitetul sindical al secției Chișinău semnalizează și comunicații vine cu felicitări de JUBILEU către **Tudor CHIORESCU, Valeriu MARTENIUC, Mihail RĂILEAN, Veaceslav SIMAC, Ilie STEPANENCO**.

*Noroc, prieteni, sărbătoare,
S-aveți în casă veșnic soare,
Să fie clipa strop de miere,
Iar anii — dulce mângiere,
S-aveți un car de sănătate,
Mulți ani și spor în toate!*

De ziua nașterii comitetul sindical al secției Chișinău semnalizează și comunicații adresează cele mai calde felicitări angajaților **Rodica BOTNAREVSKAIA, Vladimir DILEU, Victor DOROGAN, Tatiana JECHIU, Alexandra CUCURUZAC, Anatolie CUCU-**

RUZEAC, Oxana LAZKO, LIUBOVI MIR, Ion ODOBESCU, Serghei OSTACI, Alexandru SCRIPCARU, Irina SOCOLOVA, Silvia TOMOZEI, Alexandru TRETIKOV, Serghei TRIFAN, Eugeniu TURLAC, Eugenia FUSA, Iacob HONDOJKO, Dumitru ȚURCAN, Tudor IASINSKI, dorindu-le:

*Mulți ani cu sănătate,
Să vă dea Domnul tot ce doriți,
Zile senine și fericire,
Și cu plăcere să trăiți!*

* * *

Colectivul și administrația secției Basarabeasca alimentare cu energie electrică îl felicită la împlinirea vârstei de 45 de ani pe **Victor JELEZOGLO**.

*Să fii norocos, puternic, iubit,
Cu multe-mpuniri și noroc în toate,
Să ai viitor luminos, fericit,
Cu dragoste, pace, succes, sănătate!*

* * *

Nicolae CIORICI, brigadier la depoul de locomotive Bălți marchează un JUBILEU din ziua nașterii. Administrația și comitetul sindical ale întreprinderii îl felicită cu această ocazie, dorindu-i:

*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!*

* * *

Colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică și comitetul sindical ale întreprinderii adresează cordiale felicitări cu ocazia zilelor de naștere **Nadejdei MO-CIALOVA**, electromontor pentru exploatarea contoarelor electrice la sectorul energetic Chișinău, **Vladimir CIORA**, electromontor la sectorul Chișinău, **Alexei DRUȚĂ**, tractorist.

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

ȘTIATI, OARE, CĂ?..

Apa gazată și creatorul ei

Știați că băuturile gazate există deja circa 200 de ani? Secretul lor a fost descoperit de chimistul britanic Joseph Priestley.

La fabrica de bere din localitate Priestley și-a pus întrebarea: ce conțin bulele de aer emanate în timpul fermentației? El a presupus, că gazul respectiv ar fi trebuit să se dizolve bine în apă și a montat un rezervor cu apă de asupra vasului, în care se prepara berea. Apa a captat bulele de aer și savantul a stabilit, că ele conțin bioxid de carbon. Joseph a gustat soluția de dioxid de carbon, i-a plăcut și în anul 1767 a produs prima sticlă cu apă gazată din lume.

Este interesant, că Joseph Priestley are numeroase merite, dar Academia de științe din Franța l-a primit în rândurile sale anume pentru obținerea apei gazate. Aceeași descoperire i-a adus savantului în anul 1773 medalia Societății Regale.

Apropo, producerea industrială a băuturii gazate a început-o în anul 1783 Iacob Schwebbes. Da-da, anume creatorul vestitei băuturi Schwebbes.

Poame toxice

Știați că în Europa roșiile au fost considerate timp îndelungat toxice? Spaniolii și portughezii le-au adus din America încă în secolul XVI.

Această plantă cu frunze frumoase și rod viu colorat era folosită în scopuri decorative. Poate că motivul neîncrederii constă în situația, că în patria istorică a roșiilor — acolo unde este situat în prezent Mexicul — aborigenii le considerau necomestibile. Ori poate din cauza zirnei — o plantă otrăvitoare din aceeași specie. Apropo, marele Karl Linney a numit roșiile, nu se știe din ce motive, piersicile lupului.

Planta s-a răspândit prin țările Europei. Ea era cultivată în ghivece la geamuri, în oranjerii, se planta de-a lungul aleilor. Agricultorii, care se aventurau să guste roșiile, susțineau că ele provoacă vomă. Au constituit o excepție doar spaniolii. Există dovezi, că deja la începutul secolului XVI în Spania se consumau aceste legume fără nici un impact nociv pentru sănătate.

La fel de interesant e că în limba italiană roșiile se numesc «pomo d'oro» — adică mărul de aur. Ce fel de aur, dacă ele sînt roșii! Explicația este simplă: pe atunci în Italia erau cunoscute soiuri de culoare galbenă — «aurie».

Căruciorul, care a schimbat lumea

Știați că acel cărucior pentru cumpărături, care a facilitat ctreieratul magazinelor, a fost inventat în anul 1936 de proprietarul magazinului de produse alimentare Piggly-Wiggly Sillvan Goldman.

În acest magazin, imediat ce cumpărătorul își umplea coșul muncitorii îl înlocuiau cu altul gol. Dar trebuia găsită o soluție mai eficientă. Conform celei mai răspândite versiuni, odată Goldman a observat cum o cumpărătoare și-a pus geanta grea pe mașinuța, trasă cu o sfoară de fiul ei. Evrica!

Peste un an Sillvan Goldman a prezentat cumpărătorilor inovația sa. Într-o zi de simbătă alături de coșuri au apărut cărucioare pe roți.

La început acestea i-au atras doar pe oamenii în etate. Persoanele tinere se temeau să nu pară ridicole cu cărucioarele alături. Însă cinci voluntari angajați în secret au spulberat indoilele. Trei femei și doi bărbați se plimbau toată ziua prin magazin cu cărucioarele încărcate cu mărfuri.

De remarcat, că ulterior Goldman a întemeiat o companie, care producea cărucioare cu scaune pentru copii. Toate magazinele mari au apreciat inovația la justa valoare. În anul 1940 ziarul Saturday Eve-



ning Post a publicat un articol mare despre Goldman, numind inovația «căruciorul, care a schimbat lumea».

Nu există magie contra impozitelor

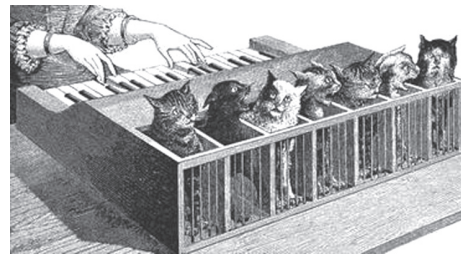
Știați că în România magia și vrăjitoria sînt incluse în registrul oficial al profesiorilor? În patria lui Dracula magia a fost dintotdeauna luată în serios.

Ceașescu avea mare frică de farmece, de aceea pînă la căderea socialismului vrăjitoarele din România erau declarate în afara legii.

Astăzi se recurge la serviciile lor chiar și la alegerile prezidențiale: vestimentația unuia dintre viitorii președinți includea culoarea violetă, care alungă spiritele rele, iar acesta mergea la votare însoțit de un parapsiholog.

Ceea ce a făcut autoritățile să țină cont de partea ireală a vieții este criza. În prezent persoanele ce oferă servicii din domeniul metafizic sînt calificate drept întreprinzători individuali. Începînd cu 1 ianuarie 2011, vrăjitoarele, ghicitoarele, parapsihologii și mediumurile vor trebui să plătească impozite în mărime de 16 la sută din venit, precum și să achite cotizațiile în fondurile de pensionare și asigurări sociale.

Legea îi obligă pe magi să elibereze cecuri pentru fiecare descintec.



Clavecinelul pisicilor

Știați că în Evul Mediu chiar și muzica era uneori foarte cruntă? Conform unor informații, bunăoară, regele Spaniei Filip al II-lea avea un instrument muzical neobișnuit.

Acesta se numea «clavecinelul pisicilor» și avea forma unei lăzi lungi, divizate prin pereți despărțitori în 14 secțiuni. În fiecare secțiune erau puse pisici selectate în prealabil. Selectarea consta în «audieri». Pisicile erau călcate pe coadă, iar «juriul» stabilea locul felinei în dependență de tembrul vocii. Acestea erau așezate în secțiuni în așa fel, încît capul să rămînă afară, iar coada era fixată bine sub claviatură.

La fiecare apăsare pe clapă un ac subțire străpungea coada pisicii, aceasta începînd să țipe. Curtenii «interpretau» pe rînd melodii și încercau să stabilească acordurile.

O asemenea cruzime față de micile feline se explica prin situația, că biserica a declarat pisicile drept soli ai satanei.

În clipele de răgaz

DURDULIU	DESPRINDERE	DULAP CU BĂUTURI	UNEALTA DE TĂMPĂRIE
FACE DULCIURI	FUNEST	ARMA ARTILERIEI	
PĂRȚI LATERALE			
COTOI			PRODUS DULCE DE PANIFICATIE
MATERIAL IMPERMEABIL		BOGDAN DIMA	
CASĂ REGALĂ		TUR	
APORT	GRANITE	PURTATĂ PE CAP	
OM PROST	PUSCĂ SCURTĂ	ORDIN DE EXECUȚIE	
DE BASTINĂ			HAINA CALUGĂRULUI
PREFIXUL VECHIMII		SUVERAN ARAB	CASETEI
		ACTORI NETALENTAȚI	
			GERNEALĂ TIPOGRAFICĂ
			E PENTRU
DISTANȚATĂ		ENERVAȚI	CAD SERGERATE
SLOBOD			CEASURI
		MARGINEA PALĂRIEI	
		NUNĂ	TUDOR NANU
BIANCA IORGA			TINE CAPUL SUS
BLÂNDETE		CAL CU CORN (MIT.)	
			DAFIN
			ACELA (POP.)
SOLO DE TROMPETĂ		CĂRȚI MARI	PUNCT PE HĂRTĂ
NOTA 7		SILVIA OLARU	ȚARĂ
		BLOC MARE DE PIATRĂ	CORNEL NANU
DISTINȘI ÎN LUPTĂ			ÎN CUIB!
		A FORTIFICA	

Din revista «Integrame pentru toți»